

Die Zeitungszeit

Nr. 25

Illustriertes Unterhaltungsblatt.

1906

Lebensdrang.

Roman von Paul Ilg.

(Fortsetzung.)

Der Vorfall kam Maag höllisch ungelegen. Sorgfältig nahm er die unterschriebenen Verträge auf und ging damit ins Kontor. Dort gebot er seinem Gehülften: „Achtung! Jetzt schreiben Sie noch dazu: Garantie für hundertfünftehtausend Quadratfuß. Da . . . da . . . da . . . schnell, zum Teufel! Nuj was warten Sie noch?“

Martin zauderte, das Mißtrauen erwachte.

Aber ohne die volle Bedeutung des Befehls erkennen zu können, schrieb er doch schließlich wie ihm geheißen. „Mir scheint, so viel sind es gar nicht?“ wagte er nur schüchtern einzutenden. —

„Was daran fehlt, wird zugefetzt!“ erwiderte darauf der Alte lakonisch, trocknete ein Exemplar, kubertierte es und begab sich damit hinaus. Martin starrte ihm angstvoll nach. — Der Bauer hatte sich wieder beruhigt. Maag steckte ihm den Vertrag eigenhändig in die Brusttasche.

Furrer hatte sich unsicher erhoben und er pfiß leise durch die Zähne.

„Hab' ich 'n guten Handel im Sack, hä? Wa . . . Wer ist denn nun

der Düpierte von, von den beiden Schlauflichen, hä?“

„Dummes Zeug. Ich wollte bloß die Hälfte von Eurem Profit und ganz zufrieden sein!“ begittigte Maag, den Bauer sanft vor sich herschiebend.

„Wo morgen schon . . . also das heilige Donnerwetter . . . auf der ganzen Linie . . . versteht sich, jawohlja,“ faselte der Betrunkene

in Erinnerung an die Maagsche Konklusion und wankte, mit den Händen nach einem imaginären Gegengewicht ausgreifend auf einen Tisch zu, der ihn fast zu Fall brachte.

Mit edler Sorgfalt und wohlwollendem Zuspruch half ihm der Spekulant bis vor die Tür.

„Mur immer geradeaus . . . in der Richtung da . . . alleweil der Dimmat nach. Laß schön grüßen zu Hans.“ Der Bauer taumelte

ohne den Gruß zu erwidern, hinweg. Die Sonne warf just ihren Abschiedsgruß. Maag staunte eine Weile in den Wolkenbrand. Dann trat er zufrieden wieder ein . . . zufrieden mit seinem Tagewerk. Behäbig setzte er sich an seinen Tisch und erinnerte sich seiner ersten Mannesjahre, als er, wie so viele, dem starken Zug nach den überseeischen Goldfeldern folgen wollte. „Was sind das doch für lächerliche Phantasten!“ lachte er innerlich auf. „Sie reisen in die abgelegensten Länder, extragen die größten Strapazen und suchen das Gold unter der Erde! — Da sind wir doch andere Kerl! Wir holen es



Waldarbeiter. Gemälde von P. Brandenburg.

gemüht und geschlagen aus den Venteln der Dummheit!"

In diesem Moment wurde die Flurthür sachte geöffnet. Die alte Köchin steckte zuerst den verunglückten Kopf herein, wie wenn sie das Wunder zeigen wollte, das sich auf ihrem sonst so verbossenen Gesicht begeben hatte; sie lachte ein kleines Lächeln von mehreren Grad Zufriedenheit. Dann rauschte ein Mädchen in grauem Reisekleid mit dem Jubelruf: „Mama!“ in Frau Klaras Arme.

Die Gäste erhoben ihre Gläser und riefen: „Seil und Bravo!"

Lange hielten sich Mutter und Kind umschlungen. Maag war gemach hinzutreten; man konnte ein kurzes, freudiges Aufleuchten in seinem Gesicht wahrnehmen. Einige Stammherren umstanden das Büfett.

Nachdem Emmi Maag beide Eltern begrüßt, in sprühendem Eifer einige Fragen gestellt, andere beantwortet hatte, trat sie hervor und reichte halb verschämt den alten Bekannten die Hand.

Frau Klara hatte nur noch Augen für die Tochter, Maag, an die Nächststehenden gewendet, gab laut seinen Beifall kund:

„Donnerwetter, hat die sich herausgemacht, was? Das ist nicht bitter!"

„Wo steckt denn jetzt die Nechlichkeit mit dem Vater?" rief ein Witibold, worauf sich wieder ein großes Gelächter erhob.

Martin verharrte in großer Spannung auf seinem Platz. Einen Moment — nur so im Vorbeihasten hatten die braunen Augen des jungen Mädchens mit der nach innen strebenden Lieblichkeit der Flügel freundlich auf ihm gerührt; er war nahe daran gewesen, aufzustehen, sich vorzustoßen. Statt dessen beschloß er zu warten, bis Vater oder Mutter sie mit ihm bekannt machen, was ja gleich geschehen mußte. Aber in seinem Innern herrschte ein großer Zwiespalt. Einmal schmierte es ihm beim Anblick des anmutigen, unschuldvollen Kindes das Herz zusammen im Gefühl, sich gegen sie schwer vergangen zu haben; dann wieder — wenn er bedachte, daß es der Heimkehrenden ein leichtes sein werde, ihrer Mutter Liebe ganz ungeleitet zurückzuerobern — schlug alles um in Trotz und Eifersucht. In dieser Sekunde faßte er den heroischen Entschluß, lieber gleich sein Bündel zu schnüren, dem Mädchen die ureigenste Stätte, die er unbedacht, egoistisch usurpiert hatte, auf der Stelle preiszugeben, wobei er den bitter-süßen Sintergedanken hegte, sie möchte vielleicht später einmal von seinem Edelmut hören und zu Tränen gerührt sein; aber gleich danach sagte er sich empört.

„Wozu eigentlich? Was hätte ich denn von dieser lächerlichen Retirade? Warum soll denn gerade ich das Opfer sein?"

Sowie sie die Kunde der Gäste durchschritten hatte, eilte Emmi wieder auf die Mutter zu und besprach sich kurz und leise mit ihr, worauf beide grüßend die Wirtschaft verließen, um sich hinauf in die Wohnung zu begeben.

Martin, den Taschenspiegel in der Hand, empfand mit ihrem Verschwinden lange eine kalte Leere, wie sie ein Verblutender empfinden mag. Man hatte ihn also übergangen wie einen zufälligen, nicht beachtenswerten Gast! Noch nie im Leben hatte das Gefühl der Zurücksetzung so schwer auf ihm gelastet.

„Marie, hei da, stell auf jeden Tisch eine Flasche Dézaly. Den Abend lassen wir uns was kosten!" befahl Maag ganz außer Fassung. Der Einsall wurde mit großem Hallo aufgenommen.

Als der Spekulant jedoch schmunzelnd auf seinen Sekretarius zukam, dessen Schulter klopfte, mußte er etwas Staunenerregendes erleben. Der junge Mann erhob sich mit militärischem Glanz, blickte ihn hämisch an und begab sich ohne weiteres hinaus. Maag sah an sich

herunter, griff vor lauter Verwunderung in beide Westentaschen und suchte etwas, das er darin unmöglich finden konnte. —

Oben in der Wohnstube hatte Emmi die Mutter nochmals mit überströmendem Herzen begrüßt und wurde dabei ganz seltsam ergriffen von einem Gefühl, wie wenn die einzige liebe Mama bei diesem Wiederfinden nicht mit der Jubelstimmlichkeit früherer Zeiten teilnehme. Die mütterlichen Augen strahlten in lauterer Freude, kein Schimmerchen Wehmut trübte den Blick, der unermüdet neugierig, gleich einem Schmetterling, über die duftige Mädchenblüte hinflieg.

„Ich kann Dir gar nicht sagen, wie Du mir gefällst, mein Schatz. Was siehst Du Dich um? Hier ist alles beim alten geblieben. Ach ja," seufzte die Mutter, sich sehend, und dies war wie ein Signal für Emmi, laut aufzuschlucken.

Klara verkannte diese Gemütsbewegung, und ihre zärtlichen Trostorte waren hilflos wie verirrte Kinder im Walde. Sie zog ihr Kind neben sich aufs Sofa und sprach davon, daß mit Emmi zugleich ein anderer Geist einkehren werde, wie man gemeinsam die Umsiedlung in bessere Lebensverhältnisse anstreben müsse und welche Vergnügungen mitzumachen wären.

„Vor dem Vater brauchst Du Dich nicht zu fürchten, mein Herz. Er geht seine Wege. Um die kümmern wir uns nicht. Ein anständiges Leben zu führen, sein Teufelsgerwebe anzugehen, dazu ist er ja doch nie im Leben zu bewegen. Aber wir, wir wollen leben. Wir lassen uns nicht in diesem alten Stumpellasten abspitzen. Und wenn ich bis vor die Gerichte müßte —" sie machte eine kurze Pause, ehe sie mit Absicht ausstieß: „Er ist ein durch und durch verkommener Kerl!"

Diese Worte in der Stunde der Heimkehr, Emmi erfaßte ein kaltes Entsetzen. Sie hatte in der Fremde den Zwiespalt im Leben der Eltern fast vergessen. Nun sah sie plötzlich in eine Hölle von Haß und fühlte mit Schauern, wie lange sie sich im Kreise der Pensionatsfreundinnen, von denen jede stets in Ehrfurcht vom Elternhaus sprach, einer frommen Täuschung hingegeben hatte. Mitleid überkam sie mit sich, der Mutter und dem Vater.

„Vielleicht, wenn wir beide ganz im guten versuchten, Mama —" begann sie in großer Angst.

„Nein, nein, mein Liebste, Du wirst Dich nicht darum kümmern. Es soll Dir trotz allem an Unterhaltung nicht fehlen," beschönigte Frau Klara und dachte daran, wie sie ihre beiden Kinder geschwisterlich vereinen könne. Als sie aber Martins Namen aussprechen, des Jünglings Vorzüge berühren wollte, verlor sie die Sicherheit der Rede. So sehr sie es auch verdroß: das Hindernis war da. Sie kam nicht darüber hinweg.

„Unser Herr Link —" begann sie nochmals zitternd vor innerer Aufregung — „nun, Du wirst ja sehen, welcher gefälliger Mensch das ist. Der wird Dich hinauskuftieren im neuen Break, — Ihr könnt das Tennisspiel zusammen treiben, dann gehen wir zusammen in Theater und Konzert —"

„Wer, sagt Du? Ach, das ist Papas Gehilfe?" erkundigte sich Emmi, unangenehm aufgeschreckt.

„O, Du wirst Dich ja wundern! Man findet selten so einen aufgelegten, sympathischen Charakter. Ich wüßte keinen!"

Die Mutter hatte so viel Behemung in ihre Worte gelegt, daß das Mädchen geärgert, eifersüchtig zu ihr aufschante.

„Wie alt ist er denn?"

„Im Juli wird er dreiundzwanzig."

„Wie sieht er aus?"

„Gast Du ihn denn nicht gesehen? Der an Vaters Tisch saß? Nun so sollst Du ihn gleich kennen lernen!"

Emmi hatte ungeduldig in ihrem Necessaire gekramt und vor lauter Aufregung vergriffen, was sie suchte. Sie war übrigens gewiß, daß ihr der junge Herr, von dem die Mutter so lobesfrendig und wohlunterrichtet sprach, entschieden mißfallen werde.

„Nein, lieber nicht, Mama! Seit abend bleiben wir unter uns, nicht wahr?" Beängstigt, fast stehend, setzte sie hinzu: „Ich habe Dir noch so viel zu erzählen, liebe, liebe Mama."

Frau Klara war zwar überrascht von dieser instinktiven Abneigung; sie wollte jedoch gleich von Anfang an jeden Zweifel über Martins Zugehörigkeit gehoben wissen, die Tochter anweisen, ihm mit Achtung, ohne Ueberhebung zu begegnen, und betonte auch, daß namentlich der Vater viel von ihm halte.

Indem die Tochter aber sogleich herankam, daß die Wärme der mütterlichen Empfehlung nicht allein auf die geschäftliche Tüchtigkeit des Jünglings zu setzen sei, ging ihr eine leise Ahnung auf von einer Gefahr, ein heimliches Grauen, das sie zwang, den mütterlichen Worten bange, mißtrauisch nachzuhorchen.

„Ach, wie ich müde bin!" seufzte sie matt, hinfällig gebeugt, mit klopfendem Herzen. Die dunklen Augen suchten vergeblich nach einem Ruhepunkt, irrten schwermütig im Zimmer umher. Eine kleine, furchtsame Hand griff wie im Fieber in die Luft.

Die Mutter fing sie besorgt auf.

„Lissettel!" rief sie nach der Stütze hin. Dann zog sie das Kind fest an sich, weil ihr selbst bang zimmte war. „Warte, Du wirst mit mir zufrieden sein!"

Da kam auch schon die Magd herbei, ein Art Hausinventar, mürrisch und menschenfeindlich. Nach dem steten Tiefgang ihrer Miene zu schließen, brauchte sie nur die Fußstellung der Deute zu prüfen, um zu wissen, was sie von ihnen halten durfte.

„Machen Sie schnell Licht in Emmis Zimmer, Lissette. Dann haben wir gleich einen recht gemüthlichen Ueberblick!"

Es galt nur wenige Schritte zu tun.

„Also hier —" Die Mutter öffnete die Tür zu einem Zimmer gegenüber der Stütze, auf der Hofseite. „Hier sind Deine vier Wände, Herr Link. Sag, ob ich's Dir recht getroffen hab'." Das sprach sie mit verräterischer Unsicherheit und fröstelnder Stimme.

Emmi blieb auf der Schwelle stehen, völlig unberührt von dem, was sich dem Auge aufdrängte. Sie warf wohl einen flüchtigen Blick auf das große französische Messingbett, über das eine prächtige Guanakobede gebreitet war, auf das Toilettenbüfett von weißem Marmor, die orientalische Hängelampe, das Piano, die vielen Nippfächer und Bierstücke — alle diese Beweise mütterlicher Fürsorglichkeit. — Dann sagte sie — die Angst zerbrach ihre Stimme fast:

„Warum denn hier? Ich hätt' doch so gern wieder mein Zimmer gehabt — neben Dir, Mama! Ich hab' mich so gefreut darauf."

„Aber, Herzchen, wer wußte denn — sieh, da kam Herr Link zu uns ins Haus —"

Mit einer sonderbaren Grimasse segelte die alte Magd hinaus. Man hörte sie draußen vor sich hinbrummen.

„— es ging nun einmal nicht anders!" log Klara mühsam weiter.

Bittend schmiegte sich das verwirrte Mädchen an die Mutter, die leise, ganz leise seufzend auf einen Sessel sank.

„Aber Du wolltest mich doch früher immer neben Dir haben! Wir konnten uns so schön überraschen am Morgen und plaudern zusammen. Ach, wenn Du dem . . . dem Link sagen möchtest —"

Die Mutterseele vibrierte, blutete. Eine Weile, während Frau Klara ihr Kind zärtlich umschlungen hielt, lag es wie ein Schatten von

Mene in ihren Zügen. Erinnerungen kamen und gingen, jene Stimmungen wehevoller Mutterliebe weckend, die so manches Jahr ihres Lebens ausgefüllt hatten. Es kam aus weiter Ferne her. Das war wie ein Rauschen von fallenden Blättern . . .

Wie hatte sie sich nur auf Jahre trennen können von ihrem Heiligtum, sich nicht nach dem Kinde geseht in namenlosem Sehnherr? Wie konnte es geschehen, daß ihr eines Tages das Blut begehrlcher zum Herzen floß und das innige Gedanken ihres Kindes überdewennte?

Da war es ihr, als blickte sie in die verzwelfelten Augen des Jünglings, den ihre Seele angeworben hatte, dessen ganzes Leben ihr, nur ihr zuschloß wie ein spendelnder Brunnen . . . ein Jungbrunnen ihres Herzens! Das waren so treue, schöne Dinge! Diese Augen, die unablässig wachsam an ihrer Erscheinung hingen . . . berauscht und entflammt. Und nun wollte sie ihnen ihr Blick entziehen, hart und kalt, als wären sie nur zu flüchtigem Zeitvertreib geöffnet worden?

Als Klara diese geheimnisvollen Fragen spürte, küßte sie ihr Kind wie zur Beschwichtigung, erhob sich aber gleich und sagte, über sich selbst erschrocken, mit Entschiedenheit:

„Vescheide Dich eine Weile, mein Schatz. Mir zuliebe. Es ist ja so hübsch hier.“

Da merkte die feinsüßliche Tochter, daß sie ihrer Mutter nicht mehr alles sein durfte. Eine dumpfe Angst . . . eine herzerprengende . . . so wie ein Schwamm ihren Mut, ihre letzten Frohgefühle auf.

Die Mutter stellte sich vor den Spiegel, ordnete ihre Frisur und führte infolge des gedämpften Lichts einige prüfende, fast tote Wendungen aus, weil entfernt von dem Gedanken an eine Erniedrigung in des Kindes Augen.

Emmi hatte die Mama nie so geschmückt, in solcher Spiegelfeligkeit gesehen. Wie sie von Seide rauschete! Und das sinnverwirrende Parfüm, die durchbrochenen Strümpfe? — Das war so befremdend, dem Wilde unähnlich, das sie von der Mutter im Andenken behalten hatte!

Zufrieden mit ihrem Aussehen, trat Frau Klara wieder an das verkommen starrende Mädchen heran und herzte es. Aus den sich feuchenden Augen las sie etwas von der sprachlosen Trauer der zarten Seele.

„Bist Du denn gar mit ein bißchen froh, wieder bei mir zu sein?“ fragte Klara mit mildem Vorwurf. Wie ein Pfeil flog ihr das Kind an den Hals.

„Ich wollte, ich wäre immer bei Dir geblieben, liebe, liebe Mama —“ Den Nest verweinte sie am Mutterherzen.

5.

Im Grunde wunderte sich niemand so sehr wie Maag selbst, als sich zeigte, daß Emmi schon in den ersten Wochen fast auffällig auf des Vaters Seite trat. Er war kein Intrigant. Nie ließ er vor der Tochter ein häßliches Wort über Klara fallen. Wenn er etwa — was nun häufig geschah — mit dem Mädchen über Land fuhr, vermied er es, wo immer möglich, von der Mutter zu sprechen. Das geschah freilich nicht aus Feilheit, sondern aus großer Abneigung.

Aber vor allen Dingen war zu sagen, daß ihn das Kind in dieser kurzen Zeit beinahe zu einem menschenwürdigen Dasein vermocht hatte, und wer in dem griesgrämigen, galligen Alten der früheren Tage einen unheilbaren „Kostverächter“ erkannt zu haben meinte, sah sich auf einmal eines anderen belehrt. Was von guten Regungen noch Odem hatte in seiner verrosteten Brust, schien wieder aufzuleben bei dem heiteren Geplauder, der duftenden Jungfräulichkeit seines Mädchens.

Dem Verkehrswesen in den Vereinigten Staaten.

Von Arthur Baar.

Die Entwicklung des Verkehrswesens macht nirgends einen so imponierenden Eindruck wie in dem großen Gebiet der Vereinigten Staaten von Nordamerika. Dort galt es, ungeheure Entfernungen zu durchmessen, sich Wege zu bahnen durch einen ganzen Erdteil und auf diesen Wegen die größten Schwierigkeiten zu überwinden. Die gestellten Aufgaben wurden erfüllt; Nord- und Süd-, Ost- und Weststaaten sind näher aneinander gerückt und werden immer noch enger verbunden durch weiteren Ausbau des größten Eisenbahnetzes der Welt. Täglich werden neue Probleme zur Lösung aufgegeben; Schneller, immer schneller sollen die Verbindungen hergestellt werden! Bewunderer hört man, wie die Vorväter sehr zufrieden waren, wenn sie von New York nach Philadelphia auf dem Wasserwege in drei bis vier Tagen gelangten. Heute vergeht der Reisende vor Ungeduld, wenn es mit der Eisenbahn so viele Stunden dauern sollte. Ehemals erhielt der Wasserweg stets den Vorzug, denn es gab keine Chausseen, und man mußte ein Pfadfinder sein oder selbst Wege bereiten, um zu seinem Ziele zu gelangen. Als eine „Stage Coach“ (Postkutsche) den Verkehr zwischen New York und Philadelphia vermittelte und den Weg in 21 Stunden zurücklegte, da sprach man von einem „fliegenden Wagen“ und war sehr stolz auf den Fortschritt.

Es ist erst einige Monate her, als die 75. Wiederkehr des Tages der ersten Eisenbahnfahrt in Amerika gefeiert wurde, nämlich im September 1830.

Ein Mensch der modernen Zeit staunt, wenn er hört, welcher Opposition, Ungläubigkeit und Zweifelsucht diese großartige Neuerung auch bei den Amerikanern begegnete, die wegen ihrer schnellen Auffassung und ihres durchdringenden Blickes in allen praktischen Dingen so viel gerühmt werden. Als lächerliches, unnützes Ding wurde die erste Lokomotive betrachtet, und heute würde ein solches Urteil wohl gerechtfertigt sein, gegenüber den großen Fortschritten der Technik. Damals aber war es ein Wunderwerk, was gebaut wurde. Es gelang damit einen Wagenzug fortzubewegen, und man besaß, was man schließlich herbeigewünscht hatte, ein Transportmittel, um Kohlen und Rohmaterialien nach den Städten auf schnelle und leichte Art zu befördern.

Jene erste Lokomotive, die vor 75 Jahren von Baltimore aus den ersten Bahnzug führte, wurde in New York gebaut und auf einem Segelschiff nach Baltimore gebracht. Peter Cooper, ein Kaufmann aus New York, gilt als Vater des amerikanischen Eisenbahnwesens. Er hatte große Mühe mit seinem Erstgeborenen. Man lachte ihn aus, nannte ihn einen Narren und erklärte es als verschwundene Zeit und Mühe, ihm bei seinem Unternehmen zu helfen. Peter Cooper ließ sich nicht irre machen, und er besaß die Mittel, um seine Pläne durchzuführen. Die Maschine kam in Baltimore an, und nach vielen Vorbereitungen wurde der Tag der ersten Versuchsfahrt festgesetzt.

Mit ungläubigen Mienen und überlegenem Lächeln kamen die Leute von den Farmen und Ortschaften weit in der Runde, um sich das neue Wunder anzusehen, denn man hatte überall davon gehört. Für die meisten stand es fest, was daraus werden würde: die Sache war eine große Narrheit und konnte nicht gehen. Und richtig, — es ging nicht, es ging wirklich nicht. Die Lokomotive prustete und schnaubte und machte einen gewaltigen Lärm, aber sie versagte und brachte keinen Wagen vom Fleck.

Wie sie lachten, die superklugen Leute, die gekommen waren, um ihren Spaß an dem Mißlingen des Unternehmens zu haben. Einer erzählte dem anderen: „Na, habe ich's nicht gleich gesagt!“ — Peter Cooper aber war von zäher Art; er ließ sich nicht abschrecken und ging mit tapferer Energie ans Werk, die notwendigen Verbesserungen an seiner Maschine vorzunehmen. In Baltimore fand er zwei flüchtige Arbeiter, die sich auf den Maschinenbau verstanden; sie wurden angestellt, hier ihre Kunst zu zeigen, und sie erfüllten ihre Aufgabe zur Zufriedenheit ihres Auftraggebers. Eine Kleinigkeit muß es wohl nicht gewesen sein, denn sie brachten einen ganzen Sommer damit zu, diese erste und einzige Lokomotive in Amerika leistungsfähig zu machen. Welche Fortschritte sind seitdem gemacht worden!

Nach 75 Jahren, im Sommer 1905, wurde von einer großen Lokomotivbauanstalt in Philadelphia bekannt, daß sie, um eine große Bestellung zu erledigen, durchschnittlich sieben Lokomotiven pro Tag fertiggestellt habe, eine Leistung, die mehrere Wochen hindurch aufrecht erhalten werden mußte.

Au dem Gelingen jener ersten Lokomotive lag natürlich sehr viel, und als wieder eine Probefahrt veranstaltet wurde, da hatte Peter Cooper den Erfolg auf seiner Seite, und nun feierte man ihn. Die Probefahrt fiel glänzend aus: die Maschine zog eine Reihe Wagen 25 englische Meilen weit. Und gleich am nächsten Morgen erschien in den Zeitungen von Baltimore die erste amerikanische Eisenbahnanzeige: „Dreimal täglich fährt die neue große Dampf-eisenbahn von Baltimore nach Ellicotts Mills für 25 Cent pro Person!“ —

Das war im Jahre 1830, und von da an ging es mit Riesenschritten vorwärts. Wer noch ein Wort des Zweifels äußern wollte, wurde als unverbesserlicher Trottel verächtlich angesehen. Eine Eisenbahngesellschaft nach der anderen entstand. 50 000 Lokomotiven zählt man heute, deren Wert auf 500 Millionen Dollar berechnet wird, und ein Eisenbahnetz von mehr als 200 000 englischen Meilen breitet sich über die Vereinigten Staaten aus. Wie gerade in den letzten Jahrzehnten diese Ausdehnung des Bahnnetzes zugenommen hat, zeigt eine Tabelle aus dem Dezemberheft 1905 des „Archiv für Eisenbahnwesen“, herausgegeben vom preussischen Ministerium der öffentlichen Arbeiten.

Datum	engl. Meilen	Bahnlänge
30. Juni 1880:	87 721	engl. Meilen Bahnlänge
30. „ 1885:	125 183	„ „ „
30. „ 1890:	163 597	„ „ „
30. „ 1895:	180 657	„ „ „
30. „ 1900:	193 346	„ „ „
30. „ 1903:	207 977	„ „ „

Deutschland hatte nach derselben Quelle im Jahre 1902 eine Bahnlänge von 52 004 Kilometer, das sind etwa 32 320 englische Meilen (1 englische Meile = 1,609 Kilometer).

Einen ungeheuren Umfang nahm der Frachtverkehr an, je mehr sich die Staaten im Westen und Süden der nordamerikanischen Union entwickelten. Im Jahre 1903 beförderten die Bahnen 1 304 400 000 Gütertonnen. Der Frachtverkehr in Deutschland belief sich in demselben Jahre auf etwa 350 Millionen Gütertonnen; im Jahre 1902 waren es 342 700 000. Zur Zeit der Ernte wird stets über großen Wagenmangel geklagt; die Eisenbahnen können den an sie gestellten Ansprüchen kaum genügen, und doch verfügen sie über beinahe zwei Millionen Wagen (alle Arten zusammengerechnet). In jedem Jahre vergrößern und ergänzen die Bahnen ihren Bestand. So wurden nach New Yorker Zeitungen im letzten Jahre 5491 Lokomotiven und 168 006 Bahnwagen in den Vereinigten Staaten gebaut.

Der Dampfwagen eroberte sich rasch sein Gebiet; er zog über die Höhen, durch die Täler, bohrte sich durch den Leib der Berge; kein Widerstand war mächtig genug, um ihn aufzuhalten. Die fortschreitende Technik brachte Wunderwerke zustande im Tunnelbau und in der Ueberbrückung von Gewässern und Schluchten. Durch Wälder und Urwälder ging der Weg, und Schienenstränge wurden von einem Ozean bis zum anderen gelegt. Der ersten großen Bahnlinie nach dem Stillen Ozean folgten andere. Die Bahngesellschaften, die zuerst auf halbem Wege stehen blieben, dehnten ihren Betrieb immer weiter aus, bis sie das andere Weltmeer erreichten. Gegenwärtig baut die Chicago-, Milwaukee- und St. Paul-Eisenbahngesellschaft ihre Linien nach Norden hin bis zur Pacific-Küste aus, 1500 englische Meilen weit, von Everts, Süd-Dakota durch Butte, Montana, nach Seattle und Tacoma. Der Kostenaufwand dafür ist 60 Millionen Dollar. Das wird die sechste Eisenbahnlinie von Ozean zu Ozean sein. Eine andere Verbindung, als siebente Linie, wird von der „Western Pacific“-Gesellschaft geplant, und mit der Ausführung der Pläne ist schon begonnen worden. Noch sind die Staaten im Westen verhältnismäßig sehr dünn bevölkert, und der Verkehr mit ihnen ist erst im Anfangsstadium der Entwicklung begriffen. —

* * *

Man reist angenehm auf amerikanischen Bahnen, viel bequemer, unbekümmerter und durchschnittlich schneller als in Deutschland; nur nicht so sicher, denn große Unglücksfälle, wie Zusammenstöße und Entgleisungen, sind leider nicht selten. Diese Unglücksfälle, die oft tausende von Menschenleben in einem Jahre fordern, können aber zum größten Teil vermieden oder in ihrer Furchtbarkeit stark vermindert werden, wenn nicht aus bloßer Gewinnsucht so viele Schutzmaßregeln außer acht gelassen würden. Sehr groß ist in jedem Jahre die Zahl der verunglückten Angestellten, was meist auf die großen Anstrengungen im Dienst zurückzuführen ist, die wieder eine Gefahr für das reisende Publikum bedeuten.

Man reist angenehmer in Amerika, weil alles demokratischer angelegt ist und dabei komfortabel für jedermann. Die vielen Scherereien und Unterschiede von der ersten bis zur dritten und vierten Wagenklasse mit entsprechenden Wartecäumen auf den Bahnhöfen kennt man nicht. Es gibt im allgemeinen nur eine Wagenklasse, wenn man auch von erster und zweiter Klasse spricht. Mit einem Billett erster Klasse hat man das Anrecht auf bestimmte schnelle Züge oder auf eine Chair Car, wenn eine solche gerade im Zuge ist. Das ist ein Wagen mit großen, verstellbaren, weichen Lehnsesseln, in denen man am Tage sich räkelnd und bequem nachts schlafen kann, wenn man sich von dem schwarzen Diener ein Extrapostfassen für 25 Cent leiht. Nimmt jemand mit einem Billett zweiter Klasse in der Chair Car Platz, so läßt man ihn ruhig gewähren, wenn es nicht gerade an Sitzen mangelt. Wer Geld hat, kann sich freilich auch einen Platz im Pullmannschlafwagen mieten, wo er eine luxuriöse Ausstattung findet und wo jeder Besuch eines minder Zahlungsfähigen ausgeschlossen ist. Sonst sind die Touristenschlafwagen da, wo bequem Lagerstätten für 1 Dollar 50 Cent pro Nacht hergerichtet werden. Am Tage werden sie wieder zu den gewohnten Polsterzügen umgewandelt. In solchen Wagen fehlt auch Waschbecken, Handtuch und Seife nicht, zur freien Benutzung natürlich. Ein Trinkwasserapparat ist immer vorhanden, und im Sommer muß eisgekühltes Trinkwasser da sein; jeder Wagen hat auch sein Klosett. Zeitungen, Bücher und Erfrischungen werden den Passagieren während der Fahrt

häufig angeboten zu mäßigen Preisen und mit immer neuer Abwechslung. Unter „Erfrischungen“ ist nicht etwa Bier oder ein anderes alkoholisches Getränk zu verstehen, sondern Obst, Marmelade, Limonaden, Sodawasser und dergleichen. Alle Wagen sind so eingerichtet, daß man sich, auch während der Fahrt, durch den ganzen Zug begeben kann und begeben muß, wenn man etwa rauchen will, denn es gibt nur einen „Raucher“, der sich am Anfang oder Ende des Zuges befindet.

Man sitzt bequem auf Polstern von Leder, Plüsch oder Mohr, und wenn der gegenüberliegende Sitzplatz frei ist, so legt der Amerikaner mit Vorliebe seine Füße darauf. Der Reisende kann unbekümmert schlafen, lesen oder träumen, bis ihn der Beamte aufmerksam macht, daß sein Ziel erreicht ist. Bei den vielen Einwanderern, die von ihrem Landungsplatz noch weite Reisen machen und kein Wort englisch sprechen, herrscht oft eine große Angst und Sorge, ob sie auch ihr fernes Reiseziel sicher erreichen werden. Sie dürfen ganz ruhig und unbesorgt sein. Die meisten Beamten verstehen zwar nur die englische Sprache, aber sie haben ein Farbensystem, nach welchem sie ihre Fahrgäste einteilen. Sobald das Billett nachgesehen ist, steckt der Beamte den Männern je ein grünes, rotes, blaues, weißes oder anderes Etiketten Kartonpapier, welches er mit seinem Zeichen versehen hat, an den Hut und sieht dann durch schnellen Ueberblick, wie weit ein jeder fahren will. Bei den Frauen ist es etwas unständlicher, weil ihre Hüte als unantastbar gelten; darum müssen sie ihre bunten Karten sonstwie auffällig tragen.

In den Südstaaten und in Gegenden, wo viele Indianer leben, scheiden sich die Weißen auch im Bahnzuge streng von den Farbigen. Wie ein Weißer mit einem Farbigen nicht in demselben Restaurant essen würde, so will er auch nicht in seiner Gesellschaft reisen. Der auf sein Christentum pochende Amerikaner sieht den farbigen Mitmenschen als ein Wesen niederer Gattung an, welches immer in einer gewissen respektvollen Entfernung bleiben muß. Indianer und Neger müssen während der Fahrt in bestimmten Wagen bleiben, die sie nicht verlassen dürfen.

Man kann sehr billig reisen in Amerika, wenn man — es versteht! In der Nähe der Bahnhöfe aller großen Städte befinden sich die Geschäfte der Billetthändler, große Ladengeschäfte, die einen legitimen Handel mit Billetts treiben. In ihren Schaufenstern oder durch große Plakate vor der Tür kündigen sie dem Publikum an, daß sie Billetts nach diesen oder jenen Orten haben, welche sie 3, 4, 5 oder 10 Dollar billiger verkaufen als die Bahngesellschaften. Die Händler bringen das Kunststück fertig durch Ankauf von Retourbilletts und durch schlaue Kombinationen im Reiseziel; sie stehen mit einander in Verbindung, und soweit sie der Ticket Brokers Association (Vereinigung der Billetthändler) angehören, leisten sie auch Garantie für richtige Beförderung der Reisenden. Mit den Bahngesellschaften führen sie einen fortwährenden Krieg, und wenn die Beamten einen Reisenden mit einem unrichtigen Billett erwischen, wird er einfach ausgesetzt, und er kann sehen, wie er aus irgend einer wilden Gegend nach Hause kommt. Strafbar macht sich der Reisende nicht, aber er muß es, wie gesagt, verstehen, sonst hat er doch den Schaden davon. Einem Einwanderer ist es jedenfalls nicht zu empfehlen, sich ein billiges Billett beim Händler zu kaufen, auch darum nicht, weil er selten ein direktes Billett bekommt, sondern mit einer Anweisung zu einem anderen Händler in einem Orte unterwegs sich begeben muß, um weiter reisen zu können. Mancher würde in einer solchen Manipulation etwas wie Betrug

wittern; für den Amerikaner ist es aber ein ehrbares Geschäft, welches das Licht der Öffentlichkeit nicht scheut, bis es abgeschlossen ist; dann heißt es natürlich: aufpassen und schweigen wie das Grab.

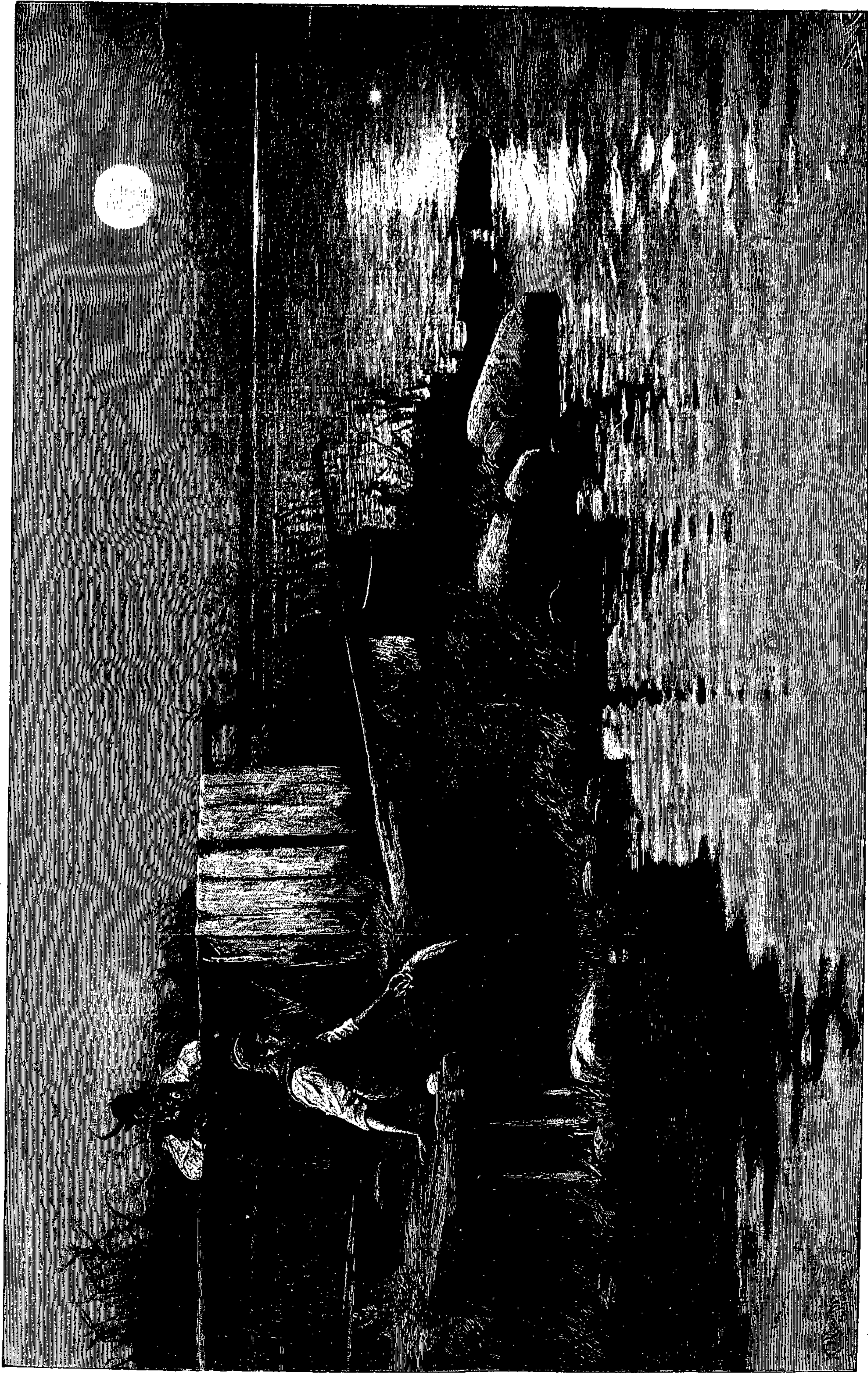
Wie der Fernverkehr große Dimensionen angenommen hat, so hat sich auch in den einzelnen Orten, den großen und kleinen Städten, das Verkehrswesen außerordentlich schnell entwickelt.

Man hatte z. B. in New York, Chicago, St. Louis und anderen Städten längst das Kabela-bahnsystem eingeführt, als man in Berlin, Hamburg, Leipzig usw. noch mit der Pferdebahn sehr zufrieden war. Bei der ungeheuren Ausdehnung der amerikanischen Städte mit ihren oft meilenlangen Straßen stellte das Verkehrsproblem überall schwere Aufgaben. Im Mittelpunkt der Stadt ist das Geschäftsviertel; dort gibt es keine Privatwohnungen. Es ist eine große Werkstatt und ein Handelsplatz! Weit draußen, in der Umgegend, wohnen die Arbeiter und Geschäftsleute, und jeden Morgen fliegen die Arbeitsbiene von allen Seiten und in großen Massen nach dem Arbeitsplatz und jeden Abend wieder heraus. Da waren schnelle Verbindungen mit der inneren Stadt eine Notwendigkeit. Die Pferdebahnen waren zu langsam und genügten nicht mehr. Man richtete die Kabelbahnen ein, die sich so praktisch erwiesen, daß sie heute noch zahlreich bestehen, obgleich sie immer mehr den elektrischen Bahnen weichen müssen. An dem Greifwagen der Kabelbahn sind zwei und manchmal drei andere Wagen angehängt. In der Mitte der Schienen läuft eine eiserne eingefasste Öffnung, ein Spalt von mehreren Zentimetern Weite, durch den man ein lautes Schurren und Surren hört. Es ist das in steter schneller Bewegung sich befindliche starke Drahtseil oder Kabel, welches vom Greifwagen aus erfasst wird und die Wagen in rasender Geschwindigkeit mit sich führt.

Wo heute noch in den Städten Pferde- und Kabelbahnen bestehen, da gibt es auch elektrische Straßenbahnen und Hoch- und Tiefbahnen mit Dampf und Elektrizität. In New York findet man alle Arten der verschiedenen Verkehrsmittel nebeneinander, darunter noch manche Pferdebahn, mit einem einzigen Gaul vorgespannt, der einen alten klapprigen Kasten zieht. Ein gutes System im Straßenbahndienst besteht darin, daß man für seinen Nickel auf allen Linien Umsteigekarten bekommt. Man kann dadurch für fünf Cent, das ist der gewöhnliche Fahrpreis, irgend einen Punkt in der Stadt erreichen. Fahrscheine erhalten die Passagiere nicht, das wäre lästig. Man bezahlt fünf Cent, und der Schaffner zieht an einer Schnur, wodurch die Bezahlung registriert wird; auf einem Zifferblatt rückt der Zeiger einen Strich weiter und jeder weiß, das bedeutet: wieder einen Nickel in den großen Mantel der Straßenbahngesellschaft! Und diese Nickel fallen unausgesetzt wie die Regentropfen; sie machen die Aktien fruchtbar und lassen Dividenden wachsen.

Seit einigen Jahren ist in vielen großen Städten eine Bewegung rege geworden, die darauf gerichtet ist, die Straßenbahnen in den Besitz der Gemeinden zu bringen. Sehr lebhaft wird in Chicago eine Agitation dafür entfaltet, und es ist wahrscheinlich, daß die Stadt die Bahnen übernehmen wird. Ebenso gewinnt der Gedanke an Voden, eine Nationalisierung der Eisenbahnen vorzunehmen. Bei der Farmbevölkerung wird dieser Wunsch besonders laut geäußert, weil die Farmer den Bahngesellschaften hohe Tribute zahlen müssen, wollen sie ihre Produkte auf den Markt bringen.

Noch spinnt der Privatkapitalismus an dem Verkehrsnetz der Union fleißig weiter, aber die Ablösung wartet schon, wenn er sich auch dagegen sträubt. —



Abendstille. Nach einem Gemälde von Karl Raupp.

Freistätten und Asyl im Mittelalter.

Von Alwin Adé.

(Schluß.)

Obt spielt die Tatsache, ob gegen den Flüchtling schon eine richterliche Handlung unternommen war, eine Rolle bei der Aufnahme in die Schutzstätte. Das Weistum von Rothalden sagt in dieser Beziehung: „wer aus irgend einer furcht in diesen Hof flieht, ehe er beschrien und gefagt wird von den gerichten, der soll darinnen friede haben.“

Große Verschiedenheit herrschte über die Dauer des Aufenthaltes in den Freistätten. Von Anfang an suchte die Staatsgewalt diese Aufenthaltssfrist so viel wie möglich zu beschränken. Deshalb wollten schon die fränkischen Kaiser es dem kirchlichen Asylrecht gegenüber durchsetzen, daß dem Flüchtlinge in dem Asyl unter keinen Umständen Nahrung gereicht werden dürfe. Doch unterlag der Staat bei dieser Forderung, wie auch die Kirche 813 auf der Synode zu Mainz erlangte, daß die von ihr aus dem Asyl-frieden Ausgelieferten nicht an Leben und Gliedern gestraft werden sollten.

Den wenigsten Schutz in zeitlicher Beziehung bot das Haus. Dieser Schutz hörte auf, sobald das Gericht einschritt. Der Gerichtsbote allerdings durfte den Flüchtling nicht herausfordern oder irgend eine Gewalttat gegen denselben vor Eröffnung des Rechtsverfahrens unternehmen. Tat er solches, verfiel er schwerer Strafe; das Bodener Stadtrecht von 1287 drohte für solchen Fall mit dem Tode. Beim Einschreiten des Boten oder Richters aber mußte nach dem Schwabenspiegel sowie dem Augsburger Stadtrecht von 1276 das Haus nach erfolgter dreimaliger Aufforderung geöffnet und zur Durchsuchung freigegeben werden. Entkommt der Flüchtling während dieser Zeit, kann nach dem Vamberger Stadtrecht der Besitzer desselben nicht haftbar gemacht werden.

Folgte der Richter dem flüchtigen Missetäter bis vor die Tür des schützenden Hauses, setzte die Gerichtsbänke davor auf und besetzte er das Gericht, so gewann er damit den Täter aus dem Hause, wie dies nach dem Ortamünder Stadtrecht aus dem 14. Jahrhundert der Fall war. Für die Freistätten selbst befinden sich Zeitfristen von einem, drei, sowie oft acht Tagen. Das Gewöhnlichste war für ehrbare Sachen wohl drei Tage, zumal für Eingekessene, für die ja eine solche kurze Zeit genügen mochte. Fremde Flüchtlinge genießen längeren Aufenthalt, das Weistum von Niedern-Speckbach gewährt solchen 6 Wochen und 3 Tage, also drei Gerichtsfristen von je 14 Tagen. Ein solcher Zeitabschnitt findet sich in den österreichischen Weistümern überhaupt des öfteren. Es heißt da, kommt ein fremder Flüchtling oder Totschläger, so erhält er vom Ortsrichter gegen

Zahlung von 2 Pfennigen Asylrecht auf 14 Tage. Hat der Flüchtling nach Ablauf dieser Frist ungehindert 3 Schritte auf der Gasse getan und kehrt in das Asyl zurück, erwirbt er sich damit abermals den Aufenthalt für 14 Tage. Kann er nach deren Ablauf beweisen, daß seine Feinde auf ihn lauern, kann ihm ein dritter und letzter Aufenthalt von gleicher Dauer zugestanden werden. Es kommen jedoch auch noch längere Asylfristen vor. In dem Nieneder Weistum von 1380 hat der Schutzsuchende auf dem Freihof von Niened ein volles Jahr das Recht auf Schutz. Nach Ablauf dieser Zeit hat der Schutzherr von Niened den Flüchtling zu dessen Sicherheit noch eine Meile Weges zu geleiten. Noch weiter ging das Freiungsrecht des württembergischen Städtchens Nspurg. Wer innerhalb seiner Marksteine geflohen war, gewann damit Sicherheit vor seinen Verfolgern für ein ganzes Jahr. Gelang es ihm dann, unangefochten bis zu den nächsten Grenzsteinen und wieder zurück zu kommen, gewann er damit die Frist für ein neues Jahr.

Ein Anrecht auf den Schutz der Freistätte erhielt der Flüchtling schon, wenn er dem Asyl so nahe gekommen war, daß er seinen Hut oder sonstige Gegenstände mit dem Mufe „hie freierung“ in die Freierung werfen oder den Düring bei Kirchen und Häusern erfassen konnte. Auch das Hineinwerfen von Geld kommt vor. Weistum von Stabruberg: „so mag er alsdann in die beruerle freierung werfen zwei pfennig werth und sprechen „hie besteh ich meines an herrn von Stabruberg freierung.“

Während seines Aufenthaltes in der Freistätte muß der Schutzsuchende auf eigene Kosten leben und „soll sich halten als ein freyung“. Schwert und Messer sind von ihm während dieser Zeit abzulegen, nur ein abgebrochenes Messer zum Brotschneiden wird ihm gelassen.

Ueberriffe gegen die Freistätten und Verletzungen des Asylrechts werden durch schwere Strafandrohungen gewehrt. Das Asylrecht der Kirche schützt der Schwabenspiegel wie auch der Landfrieden von 1281 schreibt: „kloster, kirchen, brethhof suln ganzen freid haben, wer sy angrifet, der ist freidbraech.“ — Bei Rechtsverletzungen weltlicher Freistätten sind die angeordneten Strafen verschieden, immer aber sehr hart. Im Weistum von Boffisheim verliert der Täter Leib und Leben. „wer aber den frieden bräche, der büsse dem kloster von St. Stephan mit Leib und Gut.“ In demjenigen von Andlau droht die Acht: „wer dies recht bricht oder ließe die freiheit zerbrechen, der ist in des kaisers ban und in des kaisers acht.“ — Selbst in den mildesten Fällen handelt es sich um schwere Geldbußen. So bedroht das Weistum von Greßweiler (Elsäß) die Verletzung des Asylrechts des Dinghofes mit 30 Schilling Buße an den Meier und für den Bruch der Königsfreiheit 50 Mark

Gold, halb dem Könige in seine Kammer, halb der Frau Meblissin von Erstein. Nehuld Grussenheim 1320, 40 Pfund Gold. „Wer aber so frevel wurde, und ime nachfolgte in den bot der hette verbrochen einem keyser vierzig pfund goldes in sine kamer und mine herr dem appete sine smochheit (d. h. dessen Werdigung durch die Verletzung) und sinen schaden abe zu richtende an sine gnade.“ Die Stadt Luzern büßte mit 50 Mark Silber; zur Hälfte der Reichskammer, zur Hälfte der Stadt. Der Dinghof Rothalden ahndet den Frevel nur mit 30 Schillingen, die dem Vamberrn zufallen.

Einzelne Weistümer lassen eine Ablösung der angeordneten Lebensstrafe durch entsprechende hohe Geldbußen zu. Tricht nach ihnen jemand den Frieden des Asyls, so kann der Edelmann seinen Hals damit lösen, daß er einen Schild auf das Erdreich niederlege und ihn ausfülle mit „gemaltem Golde“ — ein „erber knecht“ mit 32 pfund pfennigen, der Bauer um 10 pfund pfennige.

So segensreich die Asyl und die Freistätten für die Unschuldigen oder bei leichten Vergehen wirken mochten, so gaben sie doch das ganze Mittelalter hindurch Anlaß zu ununterwährenden Streitigkeiten zwischen der Staatsgewalt und den Asylherren. Konnte es doch naturgemäß nicht ausbleiben, daß auch schwere Missetäter und Verbrecher sich mittels der Freistätten den ihnen drohenden Strafen entzogen. Daher verloren schon frühzeitig, beim Sinken der Territorialherren, die Asyl und mehr ihre Bedeutung für das Rechtsleben und die richterliche Strafgewalt. Vergebens verjuchte 1775 Kaiserin Maria Theresia wenigstens das kirchliche Asylrecht für Oesterreich zu retten unter Joseph I. verchwand auch dieses.

Segen.*

An jedem Abend ich denken mag:
Was brachte mir der letzte Tag? —
Von meiner Stirne perlt noch heiß
Der harten Mühe Sklavenschweiß,
Und meine Hand, die lang gestrebt,
Von schweren Arbeitslasten bebt.
Und wenn ich dann so denken mag:
Was brachte mir der letzte Tag?
Dann sucht mein Blick in seiner Not
Auf unserm Tisch das Stücklein Brot,
Das Stücklein Brot, das ich erstrebt,
Für das ich einen Tag gelebt
Und das ich nun, so müd' und still,
Mit meiner Liebsten teilen will . . .

Leo Selter.

* Aus dem empfehlenswerten Gedichtbändchen „Garben“ von Leo Selter (Berlin, „Harmonie“-Verlag).

Der verlorene Ring.

Sizilianische Novelle von L. Capuana. Autorisierte Uebersetzung.

Der Streit dauerte schon seit Jahren. Er ging um jenen Birnbaum, der da mitten im Graben stand und seine Äste gleichmäßig über die Güter des alten Lascari und Don Tano's, des Tauben — man nannte ihn immer so — ausbreitete. Der Baum war nicht den dreißigsten Teil von dem wert, was durch die Zankerei drauf ging. Regelmäßig im September wurde die Feindseligkeit wieder heftiger; da die Sache nie ordentlich untersucht worden war, blieb sie auch unentschieden. Der alte Lascari war eigensinnig, wie ein Maulesel.

„Ihr richtet Euch noch zugrunde wegen vier teigiger Birnen.“

„Nicht um die Birnen handelt es sich, sondern um mein Recht.“

Genau dieselbe Antwort gab Don Tano, der Taube, seinen Freunden, die ihm gut zu redeten und meinten: „Läßt's doch bleiben, es lohnt ja nicht wegen der vier teigigen Birnen.“

Für einen hatte aber die Angelegenheit doch etwas Gutes. Der Friedensrichter begab sich jedes Jahr mit zwei Sachverständigen zum „Latoro“, befahl dann ebenso regelmäßig dem Gemeindediener die Birnen zu pflücken und in die Kanzlei zu bringen, wobei er versprach, das Obst dem herauszugeben, der den Streit gewinnen würde. Er mußte aus der Erfahrung ganz genau, daß keiner der Streithähne die Birnen reklamieren würde.

Sie beruhigten sich auch tatsächlich, jedesmal wieder, sobald die Birnen nicht mehr am Baume

hingen, sie dachten dann gar nicht mehr daran ihren Strauß auszuzechten. Der Richter verpeiste inzwischen mit seiner Familie die Birnen halb auf das Wohl des Lascari, halb auf das Wohl von Don Tano; eine solche Gottesgabe durfte doch nicht umkommen.

Im folgenden Jahre spielte sich die Geschichte wieder genau so ab.

„Nun müssen wir mal ein Ende machen Herr Richter.“

„Mir ist's lang recht.“

So kann's nicht weiter gehen,“ meinte dann Don Tano, der nur taub war, wenn es ihm gerade so paßte.

„Unterdessen wollen wir's halten, wir immer; wir lassen das Obst in die Kanzlei

bringen, da kann's zwischen den Regalen verfaulen."

"Wie ist's einerlei," sagte der alte Lascari.

"Wie auch," brummte Don Tano.

Sie wußten natürlich genau, wo die berühmten Birnen endigten, aber keiner reklamierte. Die Hauptsache blieb doch, daß der andere nichts abfrachte. Jedes Jahr nahm der Friedensrichter wieder andere Sachverständige mit und so änderten sich auch getreulich die Ansichten. Der eine gab Don Tano Recht, der andere Lascari, da man aber in bezug auf Sachverständige im Orte nicht allzu große Auswahl hatte, geschah es auch, daß nach zwei Jahren der Anhänger Don Tanos sich für Lascari und umgekehrt entschied.

Der arme Friedensrichter fand sich wirklich nicht mehr zurecht, und da er nicht seinem eigenen Kopf folgen und ein definitives Urteil abgeben wollte, ließ er den Dingen ihren Lauf; er nahm die Birnen, die von Jahr zu Jahr köstlicher und größer wurden, an sich und besahl dem Sekretär, da die beiden Gegner sich nicht weiter führten, die Speisen zu liquidieren.

Der alte Lascari zahlte seine Hälfte der Auslagen mäschenstill, Don Tano, der Taube, dagegen brummte ein wenig. Bis zum nächsten September war aber Frieden.

Endlich verlangte aber Don Tano eine Entscheidung um jeden Preis.

Vielleicht ärgerte sich der Friedensrichter, daß der Starrkopf Don Tano ihm nur das schöne Loch bringen wollte, -- gute Dinge, die man gratis erhält, läßt sich jeder gern gefallen --, vielleicht war er wirklich vom Rechte Lascaris überzeugt, denn der Rechtsanwalt des Alten hatte sich mächtig ins Zeug gelegt und mit blühender Beredsamkeit und noch wirksameren Faustschlägen auf den Tisch eine begeisterte Verteidigung geführt, während der Advokat von Don Tano sich damit begnügt hatte, die guten Gründe seines Klienten vorzubringen und dadurch -- wie er sich ausdrückte -- "die Argumente seines illustren Gegners in die Achillesferse zu treffen"; vielleicht auch ist sogar ein Friedensrichter nicht unsehbar, wenn er sich noch so bemüht, unparteilich zu bleiben: Tatsache ist, daß Don Tano über den Urteilspruch völlig verblüfft war. Er war so sehr von der Güte seiner Sache überzeugt, daß er das durchaus nicht erwartet hatte, und nun mußte er noch dazu erleben, wie der alte Lascari sich vergnügt die Hände rieb und in Gegenwart der Versammlung laut ausrief: "Besten Dank, Herr Richter."

Nach beendigtem Termin beging Lascari noch die weitere Unvorsichtigkeit, dem Friedensrichter öffentlich zu sagen: "Die Birnen bleiben natürlich zu Ihrer Verfügung, Herr Richter."

"Behaltet sie für Euch, was soll denn ich damit?" antwortete dieser und warf dem Alten einen bitterbösen Blick zu.

Diese Bemerkung genügte aber, um Don Tano, der mißtrauisch und bössartig wie ein wirklich Tauber war, die Ueberzeugung zu geben, daß Lascari durch Bestechung seinen Urteilspruch erlangt habe.

"Da ist immer noch das Gericht, das ein solches Urteil umwerfen kann."

"Freilich, das kann jedes Urteil kassieren," entgegnete der Alte und lachte höhnisch.

"Drum heißt's auch Kassationsgericht," antwortete Don Tano und schüttelte drohend den Kopf.

"Ach wo! Um einen Birnbaum das Landesgericht und das Kassationsgericht in Bewegung setzen!" meinte der Friedensrichter, dem schon beim bloßen Gedanken an die köstlichen Birnen das Wasser im Munde zusammenlief.

"Wählt doch einen Schiedsrichter . . . einen der Herren vom Landesgericht, der nicht in den Verdacht der Parteilichkeit kommen kann. Nun, was meint Ihr dazu?"

"Meinetwegen," brummte der Alte siegesgewiß.

"Meinetwegen," echote Don Tano und überlegte sich, daß er dieses Mal nicht so dumm sein werde, dem Alten freies Spiel zu lassen. Er sagte sich, daß in diesen Zeitläuften die Gerechtigkeit auch eine Ware geworden sei, die sich erhandeln lasse.

Der Friedensrichter war froh, daß seine Idee Beifall fand, er schlug auch eine Persönlichkeit vor, die das Amt sicher gerne übernehmen würde. Dann meinte er aber: "Dieses Jahr teilt Ihr aber die Birnen zwischen Euch."

"Man kann doch der Herr Friedensrichter meine Hälfte ohne Skrupel annehmen," sagte Lascari.

"Und auch die meinige . . ."

Der Taube wollte nicht weniger großmütig erscheinen, als sein Gegner. Der Friedensrichter sagte weder "Ja" noch "Nein" und zuckte nur mit den Schultern.

Als der Schiedsrichter nun wirklich ankam, erhob sich ein neuer Weltstreit, jeder wollte den anderen an Höflichkeit dem Fremden gegenüber überbieten, der die Sache erst auf längeres Drängen hin überhaupt angenommen hatte.

Lascari holte ihn ab, als er in der Postkutsche vorfuhr, doch hatte er nicht allzuviel Vertrauen zu dem langen, bageren Menschen, dessen halberloshene Augen hinter dunklen Brillengläsern versteckt waren. Ein dünner grauer Backenbart machte das scharfe Gesicht noch magerer und unheimlicher. Der Richter hatte zwei Sachverständige mitgebracht.

Sollte die Frage gründlich studiert werden, so mußten die Herren aus der Stadt bis zum folgenden Tage im Orte bleiben, und darum sagte Lascari: "Die Herren werden mir die Ehre geben, mit einer geringen Mahlzeit in meiner Stütte vorlieb zu nehmen."

"Daran habe ich schon gedacht," unterbrach ihn Don Tano, "Ihr braucht Euch deswegen nicht zu inkommodieren."

"Um keinen von Ihnen zu beleidigen, frühstücke ich bei Ihnen und diniere bei Ihnen, oder umgekehrt," entschied der Richter, indem er sich an die Beiden wandte.

Abends empfing er die Gegner in seinem Gasthaus, damit sie ihm, jeder einzeln natürlich, ihre Gründe vorlegen könnten.

Als sich Lascari nun mit dem Richter unter vier Augen befand, wagte er es, behutjam anzudeuten, wie groß seine Dankbarkeit sein würde, wenn das Urteil des Friedensrichters bestätigt würde."

"Was soll das heißen?"

Der Richter hatte sich würdevoll erhoben und ihn nicht weitersprechen lassen.

Der Alte suchte sich zu entschuldigen, verwirrte sich aber immer mehr, so daß ihn der Richter beinahe vor die Tür gesetzt hätte.

Don Tano hatte sich schon seit Tagen einen feinen Plan gemacht, er merkte auch bald, daß Lascari eine Ungeßchicklichkeit begangen hatte, und bemühte sich nun, besonders schlau zu sein. Er betonte vor allem, wie sehr er der Unparteilichkeit des Schiedsrichters vertraue, der ihnen die große Ehre angetan, sich mit der Sache zu befassen und sagte schließlich ganz wehmütig: "Wenn sich morgen der Herr Richter leider herablassen muß, ein armseliges Frühstück bei mir einzunehmen, so kann er sich doch dann hoffentlich beim Mittagsbrot meines Gegners dafür schadlos halten."

Der taube Spitzbube hatte aber ein Frühstück anrichten lassen, das es mit jedem Diner aufnehmen konnte. Die Marchesa Motta hatte ihm ihren Koch und die Schätze ihrer Küche bereitwillig zur Verfügung gestellt. Auf einen so schlauen Einfall war doch sicher der Alte nicht gekommen.

Am "Tatorte" manifestierte der Richter seine absolute Unparteilichkeit schon dadurch, daß

er die Inspektion mit Eifer vornahm und seine Klienten behandelte, als ob sie Luft wären.

Die beiden Gegner zogen sich denn auch zurück, indem sie einander noch einen verstoßenen Blick zuwarfen. Sie taten nun so, als ob sie in ihren Stütten die bevorstehende Mahlzeit überwachen wollten, stellten sich aber sofort ans Fenster, um alle Bewegungen der "Kommission" überwachen zu können. Sie waren denn auch sehr erstaunt, als sie sahen, daß die Herren, tief gebückt, eifrig suchten. Beide eilten sofort herbei und boten ihre Hilfe an.

"Der Herr Richter hat einen Ring verloren," erklärte der eine der Sachverständigen.

Der andere dagegen behauptete: "Sie haben ihn gewiß zu Hause gelassen. Ich habe keinen Ring an Ihrer Hand gesehen."

"Ich hatte ihn noch vor einer Stunde am Finger, das weiß ich ganz genau. Es ist mir ja nicht um den Geldwert zu tun. Er war nur ein liebes Andenken. Er wird sich finden, muß sich doch finden."

Und betrübt suchte der Richter weiter. Auch Don Tano und Lascari suchten eifrig mit; jeder hoffte, das Kleinod zu finden.

"Man kann nie wissen . . . es gibt Kleinigkeiten, die oft die wichtigsten Dinge entscheiden." Alles Suchen war umsonst.

Als sie nun so und so vielen Male alle Ecken durchstöbert hatten, wiederholte der eine Sachverständige: "Sie haben ihn sicher zu Hause oder im Gasthof gelassen, Herr Richter. Ich möchte schwören, daß Sie verbun keinen Ring tragen."

Der Spruch des Schiedsrichters warf den des Friedensrichters um und lautete zugunsten von Don Tano.

"Seid Ihr nun zufrieden," fragte der Friedensrichter den Sieger. "Ich bin eigentlich auch froh, wenn schon ich dabei nicht gut wegkomme. Doch ein Richter ist eben doch immer intelligenter, als unsereiner. Jetzt werdet Ihr auch nicht mehr mißtrauisch sein. Ich nehme's Euch ja nicht übel, bewahre! Dem, der verliert, ist alles vergeben. Ich möchte es aber doch wiederholen, daß ich es Euch nicht übel nehme. Da wir gerade dabei sind, will ich Euch aber etwas im Vertrauen sagen. Der alte Dummkopf, der Lascari hat sich eingebildet, daß er einen Richter bestechen könne! . . . Er hatte die Frechheit . . . ja, ja . . . wahrhaftig. Und der Richter hat sich ordentlich zusammennehmen müssen, um ihn nicht die Treppe hinunter zu werfen. Man könnt Ihr doch wirklich überzeugen sein, lieber Don Tano, daß die Gerechtigkeit nicht künstlich ist. Die Obrigkeit hebt die Waagschale in die Höhe und wo die Schale überfließt, . . . da fließt sie eben über."

"Ja, so ist's," sagte Don Tano mit zweideutigem Lächeln, "so ist's in der Tat."

Sollte er dem Friedensrichter mitteilen, wie er zu seinem Rechte gekommen? . . .

Als Don Tano damals zu Hause angekommen war, ging ihm plötzlich ein Licht auf.

Er hatte unter seinen Ringen den schönsten, ein reich mit Diamanten besetztes Stück, ausgefacht, war ganz frisch nochmals ins Gasthaus und zu dem Richter gegangen.

"Hier ist der verlorene Ring, einer meiner Bauern hat ihn glücklicherweise gefunden."

"Danke sehr," hatte der Richter geantwortet und den Ring angestekt. . . . Es war mir ja nicht so sehr um den Wert zu tun, aber er ist ein liebes Andenken. Tausend Dank, Don Tano."

Und da wollte der dünne Kerl von Friedensrichter ihm vormachen: Die Obrigkeit erhebt die Waage und wo die Schale überfließt, fließt sie über!

Seither ist Don Tano überzeugt, daß bei der Obrigkeit immer irgend einer ist, der einen Ring verloren hat, und das hat er sich auch nie mehr ausreden lassen. —

Deutsche Brücken im Mittelalter. Nach der Anschauung des Mittelalters erschienen die Brücken als bloße Anknüpfungs- und Fortsetzungsstücke der Straßen, so daß sogar einzelne Quellen beide unter einem gemeinsamen Ausdruck faßten, nämlich auch die stein- oder höhlenbefestigte Kunststraße. Es gab übrigens mannigfaltige Arten von Brücken, von welchen besonders folgende von Wengler in seinen deutschen Stadtrechtsaltertümern hervorgehoben werden:

1. Steinbrücken, bald durchgehend aus gewölbtem Boden von Quadrern oder Mauerziegeln bestehend, bald wenigstens auf steinernen End- und Mittelpfeilern ruhend. Diese sogenannten Bogen- und Pfeilerbrücken gehörten lange Zeit zu den seltenen Bauerscheinungen, da die von Holzgerüsten getragenen Pfahl- oder Fochbrücken fast überall im Mittelalter die Regel bilden.

2. Langbrücken, mehrspännige befahrbare, für schweres Fuhrwerk geeignete Brücken, neben den Kurz- oder Kleinbrücken, die für schweres Fuhrwerk gesperrt waren, dann Stege, die ausschließlich für Fußgänger bestimmt waren.

3. Außenbrücken, welche von Toren nach den Vorstädten und nach der äußeren Stadtumgebung führten, während unter den Innenbrücken, die innerhalb der Mauer befindlichen Kommunikationsbrücken verstanden wurden.

4. Dachbrücken, welche mit einem Ueberdache von Holzziegeln, hier und da auch mit hölzernen und bloß Lichtöffnungen bietenden Seitenwänden versehen waren.

5. Zugbrücken, die hauptsächlich nur vor den Toren und bei Kanälen und nur ausnahmsweise über größere, außerhalb der Mauern sich hinziehende Flußarme zu dem Zweck angebracht wurden, um die für den Handel unerlässliche Ueberbrückung mit dem Verteidigungszustand der Stadt in Einklang zu bringen.

6. Hausbrücken, über die von den Wohnhäusern hinlaufenden Wassergräben.

Nicht allein die Erbauung oder Wiederherstellung durch die Pluten zerstörter Brücken, auch die Erhaltung solcher in einem gleichmäßig tauglichen Zustande erforderte einen beträchtlichen Kostenaufwand.

Ein wichtiges Deckungsmittel des städtischen Brückenbauaufwandes war neben Standgeldern für Kaufhausplätze, Dorf- und Mühlenzinsen, Korn- und Haberzölle, Pfefferzölle, Weisenern benachbarter Ortschaften, die in Geld, Gütern oder Holz geleistet wurden, der Brückenzoll. Die Einhebung geschah in allerer Zeit vornehmlich in den Bischofsstädten durch den herrschaftlichen Zöllner, welcher dann vom dem Gesamtzins eine bestimmte Anteile dem Stadtherrn sowie dem Burggrafen abzuliefern hatte und den Ueberrest für sich behielt. Dafür lag ihm aber ob, in Gemeinschaft mit dem Burggrafen die bauliche Unterhaltung der Brücken bei Vermeidung des Erfalles aller durch Vernachlässigung jener Pflichten erwachsenen Schäden zu sorgen. Später findet sich ein eigener Beamter zur Einkassierung des Brückengeldes, welcher ebenfalls gegen Tragung der Reparaturkosten der Brücke sowohl als auch der zu derselben hinführenden Stadtstraßen und für eine festgesetzte jährliche Geldabgabe an den Zöllner die Brückengeldentnahme für sich beziehen durfte. Die Größe der Zollsätze richtete sich entweder nach der sogenannten Zollrolle, welche zuweilen für jede einzelne Stadtbrücke besonders gegeben war, oder nach einem Privilege über die Errichtung der Brücken, in dem hierüber auch Bestimmungen vorhanden waren. Es wurde unterschieden nicht nur nach dem Gewichte, sondern auch nach der Herkunft und nach der Qualität der Waren. Auch konnten starke Benutzer der Brücken, wie z. B. Mönche in der Nähe der Städte, Ablösungsgelder für den Brückenzoll bezahlen.

Zu den Brücken gehörten die, entweder in der Mitte oder an den Eingängen, oft zum Schutze oder zur Verteidigung errichteten Brückentürme, die häufig errichteten Brückensapellen, die Vor- und Zugangsräume, die hier und da in der Nacht auch öfters beleuchtet waren.

Auf einem dieser Vorplätze pflegte man das sogenannte Brückengericht abzuhalten. Gewisse gerichtliche Akte wurden auf oder neben der Brücke abgehalten, weil hierdurch der höchste Grad der Deffinitivität erzielt wurde, so Mantverfäufe und Ausstellungen an Schandpfahle, dann die Ertränkung und Schwemmung, d. h. das Durchziehen des Schuldigen durch die Flußwelle, dann die Bestrafung mit dem Tauchtorbe, an Faltschneidern, betrügerischen Wädem, Weinberggarten- und Weidenbieben, Kuppeln und Supplieren usw., doch wurde die letztere Strafe gewöhnlich im Stadtgraben oder an einem nahen Teiche vollführt.

Man schätzte die Schwierigkeit eines Steinbrückenbaues der Ausführung eines Domes gleich. Der Sage nach stürzte sich in Regensburg der Donaubaumeister vom Turmgerüst, als der Keiler des Donaubrückenbaues den Weltstreit gewann, indem er sein Werk zuerst vollendete. Aber auch die durch Ketten zusammengehaltenen Schiffsbrücken bewunderte man; so rühmte man von der künstlich aus Häng- und Sprengwerk zusammengefügte Eisbrücke bei Weihen, daß ihr keine im Deutschen Reiche gleich sei.

Geschwindigkeitsmessung bei Eisenbahnzügen. Eine interessante Methode, die es erlaubt, die Fahrgeschwindigkeit eines Eisenbahnzuges jederzeit und nötigenfalls auch von mehreren Orten vom Zuge aus zu kontrollieren, ist seit einiger Zeit gelegentlich angewandt worden. Sie beruht auf dem Verhalten einer elektrischen Maschine, die Spannung eines von ihr abgegebenen Stroms in denselben Maße zu erhöhen, wie die Umdrehungszahl der Achse zunimmt.

Es wird bei dieser neuen Methode in Wirklichkeit eben nur die bis zu einer bestimmten Höhe anwachsende elektrische Spannung gemessen. Soll z. B. die Fahrgeschwindigkeit einer Dampflokomotive überwacht werden, so wird an einer passenden Stelle eine kleine, in einen Kasten eingeschlossene Dynamomaschine befestigt und durch einen Riemen mit einem auf der Achse sitzenden Rad verbunden. Von der elektrischen Maschine aus führen Drähte zu einem Meßgerät am Führerstand, das jeden Wechsel in der Spannung vom Stromlosen Zustand an bis zu der größten vorkommenden Spannungshöhe durch einen Weiser anzeigt. Dieser steht auf Null, solange die Maschine nicht in Tätigkeit ist; sowie aber die Räder bewegt werden, beginnt sich auch die Dynamomaschine zu drehen, und sie sendet einen mäßigen Strom durch die Leitung, unter dessen Spannung der Zeiger am Meßgerät ausschlägt. Er rückt je nach deren Höhe bis zu einer bestimmten Stelle der Skala vor.

Steigert sich die Geschwindigkeit der Lokomotive noch weiter, so wächst auch die Spannung weiter an, bis sie schließlich bei der größten Fahrgeschwindigkeit auf ihrem Höhepunkte angelangt ist. Das Meßgerät bestimmt zunächst nur die Spannung der Dynamomaschine in Volt, da diese aber nach dem Gesagten stets einer gewissen Fahrgeschwindigkeit gleichstehen, kann man auf diese Weise auch die Fahrgeschwindigkeit ablesen.

Diese Skala besitzt in der praktischen Anordnung zwei Zahlenreihen, eine obere, die die Voltzahl der Spannung, und eine untere, die eine entsprechende Geschwindigkeit angibt. Da wir unter Schnelligkeit im allgemeinen die Größe des Weges verstehen, den ein sich bewegendes Körper in einer festen Zeit zurücklegt, drückt man die Fahrgeschwindigkeit bekanntlich durch die Zahl der in einer Stunde geleisteten Streckenkilometer aus, wir sprechen von zehn, zwanzig, fünfzig Kilometern pro Stunde. Es ist daher möglich, das Instrument so zu eichen, daß man, wenn die Dynamomaschine mit einer gewissen Spannung arbeitet, also der Achse und damit die Lokomotivachse eine bestimmte Umdrehungszahl verrichten, direkt die Schnelligkeit, also die stündliche Kilometerzahl ablesen kann. In der Skala steht z. B. der Zeiger über der Voltzahl 30 und der Schnelligkeitszahl „40“, man weiß dann sofort, die Lokomotive läuft jetzt so schnell, daß sie in einer Stunde vierzig Kilometer durchreißt. Natürlich ist die Angabe des Instruments von manchen Verhältnissen abhängig, es wird zuzeiten nur annähernd das Richtige treffen, und das Verfahren ist in dieser Hinsicht vielleicht verbesserungsfähig. Im allgemeinen ist diese Meßmethode sehr zweckentsprechend, da sich der Führer einer derart ausgerüsteten Lokomotive, gleichgültig, ob diese mit Dampf oder Elektrizität betrieben wird, durch einen Blick jederzeit von der augenblicklichen Geschwindigkeit überzeugen kann.

Die Wirkung des Kohärrers. Seit der Entdeckung des als „Kohärer“ bezeichneten Instruments sucht man nach einer Erklärung seiner Wirkungsweise. Man verwendet den Kohärer in der drahtlosen Telegraphie, um die Schließung eines Batteriestromes und damit die Betätigung eines Telegraphenapparates von dem Auftreffen elektrischer Wellen abhängig zu machen. In den Stromkreis ist der Kohärer als ein kleines, nur wenige Zentimeter langes Glasrohr eingeschaltet, das innen luftleer ist und in dessen Mitte sich zwei Metallscheibchen mit geringem Abstand gegenüberstehen. Von diesen führt je ein Platindrähtchen durch die zugeschmolzenen Enden des Gläschens nach außen, wo es sowohl an die Leitungsdrähte von Batterie und Tele-

graph, wie auch an die Bahn der vom Empfänger empfangenen elektrischen Wellen angeschlossen wird.

Den Raum zwischen den Metallscheiben füllen feine Späne aus, die aus Nickel mit einem Zusatz von Silber bestehen. Es zeigte sich nun, daß der Batteriestrom infolge des hohen Widerstandes, der der Leitungsfähigkeit der Metallscheiben, die Späneschicht fast kaum passieren kann, so lange kein elektrischer Wellen auf diese gelangen. Sobald aber der Fall ist, wird die Schicht plötzlich leitend und der Apparat kommt in Bewegung. Sonderbarerweise hört nun das Leitungsvermögen mit dem Ausbleiben der elektrischen Wellen nicht sofort auf, es bleibt bestehen und erst eine Erschütterung des Gläschens läßt den Widerstand des Instruments wieder anwachsen, daß der Batteriestrom fast ganz unterbrochen ist.

Man kann aber die telegraphische Wirkung, das Zeichnen von Strichen und Punkten, nur durch die zeitweilige Schließung des Batteriestromes erklärt werden, es muß also ein elektrisch betriebenes Schaltermechanismus beständig an das Gläschen klopfen. Ebenfalls rührt dieses eigenartige Verhalten des Kohärrers von gewissen Vorgängen innerhalb der Späneschicht her, die man anfangs auf folgende Weise zu erklären suchte. Man nahm an, die einzelnen Metallscheiben seien für gewöhnlich mit einer schweren leitenden Haut überzogen, vielleicht von einer feinen Oxydschicht, deren Widerstand ein Uebergehen des Batteriestromes von einem Körnchen zum anderen fast ausschloß. Die Fünkchen der elektrischen Wellen sollten nun die hemmende Schicht durchschlagen, eine Verdrängung und gleichzeitig ein ganz feines Zusammenbacken der Metallscheiben herbeiführen. Da in der Technik ein leichtes, oberflächliches Zusammenschweißen „Fritzen“ genannt wird, erhielt das Instrument auch den Namen Fritter. Die Erschütterung hätte demnach dabei den Zweck gehabt, die verschweißten Körnchen beim Aufhören der Wellen wieder auseinander zu schlagen. Diese Erklärung war nach dem Verhalten des Kohärrers verständlicher als jene, nach der man zwischen den Spänen Reste von Gasen vermutete, die beim Eintreffen elektrischer Wellen eine gewisse Leitfähigkeit annehmen sollten. Man hat man in neuester Zeit eingehende Versuche angestellt und aus diesen theoretische Schlüsse gezogen, nach denen man die Prozesse im Kohärer als Veränderungen zwischen den Molekülen der Späne ansieht. Die Untersuchungen nahm man im großen vor, indem man den Uebergangswiderstand zwischen einer Metallplatte und einer darauf ruhenden Kugel maß, d. h. jenen Widerstand, der sich einem durchgeleiteten Strom an dem Berührungspunkte entgegenstellte. Die Experimente ließen erkennen, daß der Strom sich nicht sofort verstärkt, der Uebergangswiderstand also nicht gleich nachläßt, wenn man die Kugel heftiger gegen die Platte drückt, sondern allmählich abnimmt. Umgekehrt wird der Uebergangswiderstand an der Berührungsstelle nicht sofort größer, wenn man den Druck aufhebt, er wächst vielmehr wieder nach und nach an. Dies kann nur möglich sein, wenn Moleküle des einen Metallkörpers in die Oberfläche des anderen eindringen. Beginnt der Druck, so schwindet der Uebergangswiderstand deshalb nicht sofort, weil das gegenseitige Einwandern der Metallmoleküle einige Zeit verlangt; beim Aufhören des Druckes dauert es wieder gewisse Zeit, bis die Molekülverbindungen gelöst sind und der Widerstand die ursprüngliche Größe erreicht hat. Mit dem Widerstand ändert sich natürlich auch stets der hindurchgehende Strom, er wird bei geringem Widerstand stark, bei größerem schwach sein. Er mag es auch im Kohärer zugehen, nur werden die Moleküle der Metallscheiben hier nicht durch Druck sondern durch eine von den Wellen stammende elektrische Spannung veranlaßt, überzuwandern. Die Ursache, daß die Späneschicht des Kohärrers nicht augenblicklich ihre Leitfähigkeit vermindert, erklärt die oben erwähnte Erscheinung, nach der sich die Molekülverbindungen nicht sofort lösen. Es zeigte sich auch, daß man die geschilderten Vorgänge, die Ueberwanderung der Moleküle durch mechanische Erschütterung beschleunigen kann, was ebenfalls auf die Verhältnisse des Kohärrers zutrifft. — nn.

Alle für die Redaktion der „Neuen Welt“ bestimmten Sendungen sind nach Berlin SW. 68, Lindenstraße 69, zu richten.

Nachdruck des Inhalts verboten!