Die Neue Welt

Nr. 34 Illustriertes Unterhaltungsblatt. 1911

Die Wirtin von Heiligenbronn.

Roman von Hermann Stegemann.

(Fortsetzung.)

Dem Vater ins Hozzental schrieb Marie Therese mit einer kurzen Nachricht vom Tode des Joseph Markwalder, die recht trocken gehalten war und von diesem Ereignis eigentlich weiter nichts zu melden wußte als die Tatsache, daß ihn der Schlag gerührt habe: „Und den Buben, den bleib ich Dir schuldig."

Es war kein rechter Sinn in diesem Wort, wie es da ohne Zusammenhang in diesem Schreiben stand. Der Strohecker plagte sich mit der Antwort, aber er konnte nicht ins Unterland fahren, denn die Hozze war wieder ausgebrochen und stand im Dorf. Da schrieb er der Tochter: „Der Markwalder hat nichts mehr zu schaffen gehabt und das „Lamm" ist auch schuld, und das alles macht faul für den Tod. Du ist ihm wohl unter der Erde. Aber Du bist mir immer ein Stück von einem Buben gewesen, und ich wart doch noch und weiß, daß Du ein rechts Volk bist. So seid schön gegrüßet von dem Vater und haltet Euch brav zu einand. Manch einer schleift den Baum zur Säge und weiß nicht, daß sie ihm die Grablade daraus schneidet. Aber es wird schon recht, man muß nur werken und schaffen!"

Mit Werken und Schaffen hat sich auch Marie Therese geholfen.

8.

Klein und kümmerlich ist das Badhäuslein des Hotels Krantz aus den Plänen hervorgegangen. Es war keine Liebe mehr gewesen bei seiner Ausführung. Niklas Markwalder hat daran gespart und nun lag es trotz seines freundlichen Kuppeldaches wie verstoßen im grünen Garten. Stattlich aber reckte sich der Flügelbau des Hotels und im Herbst schimmerten schon die ersten Gewänder von den Balkonen, wo die Gäste in den Liegestühlen der Sonne frönten.

Maria Therese fühlte die Kälte und die abergläubische Scheu nicht mehr, die ihr von den Heiligenbronnern bezeigt wurde, seit Joseph Markwalder nach dem Schlage von ihrer Hand nicht mehr aufgestanden war. Im Schwall der Arbeit und im Suchen nach Arbeit und in der Liebe zu ihrem Kinde erstickte sie alles andere. Und mit der Zeit wuchs auch langsam die alte Freudigkeit wieder in ihr, wenn sie sah, daß das alte Haus nicht leerer war und im Neubau trotzdem die Wohnungen sich füllten, wenn das Theresle sich kräftig aus den Windeln in die ersten Röcklein hob und die ersten Schritte auf fester Erde tat. Zum ersten Male war noch im Oktober, als die Kurkapelle schon auseinandergestoben war und im Park das fallende Laub rauschte, ein Trüpplein vornehmer Gäste im Badhotel Krantz geblieben, und da kam auch das Badhäuslein zu Ehren, denn das staatliche Bad hatte nach altem Brauch seine erzbeschlagene Pforte in den ersten Tagen des Weinmonats geschlossen und schlief im verwilderten Park, in dem die Brunnenallee verwaist lag, hoch überschüttet von welkenden Blättern.

Sommerblumen.

Wenn sie nur nicht gingen, die letzten Gäste! Wenn nur ein paar, nur ein einziger geblieben wäre! Marie Therese sorgte um jeden, der seine Abreise ansagte, und sah den Kreis ihrer Pflichten und Freuden kleiner und kleiner werden, bis nur noch ein einsamer Gast, der nicht heimfinden konnte, übrig war. Und der lebte nun dem Gesind zu leid, bis Niklas eines Tages zu seiner Frau sagte:

„Ich werde Herrn Kornreuter heute mitteilen, daß wir in acht Tagen schließen."

Das sagte er ruhig, wie zu einer Fremden oder einer Angestellten, beinahe einer aus Ohnmacht Geduldeten.

„Und dann?"

Unwillkürlich war die Frage über ihre Lippen gekommen, und sie drückte das Kind an sich.

„Was dann?" gab er zurück und blickte sie feindselig an.

„Dann hab' ich noch vierzehn Tage zu rüsten und einzuwintern, und dann nichts mehr zu tun, dann sind wir allein."

Sie hatte so lange, hatte bis auf diesen Tag gewartet, monatelang, um ihm das Wort aus dem Mund zu stehlen, welches er nicht auszusprechen wagte: Dann sind wir allein und dann müssen wir zu einand stehen und uns wieder in einander schicken, oder die Einsamkeit macht Feinde aus uns, die einander vertilgen!

Niklas zögerte eine Weile, unschlüssig, wie es schien, aber nicht ohne einen bestimmten Plan. Er hatte nur nicht den Mut, ihn offen auszusprechen. Endlich versuchte er es, auf einem Umwege ihr näherzukommen.

„Der Vater in Hozzenau wird nicht schelten, wenn er Besuch hat auf den Winter, denk ich."

Jetzt atmete Marie Therese tiefer. Diesmal wollte sie es zum Austrag bringen. Und ruhig antwortete sie nur mit dem nächstliegenden Einwurf:

„Und das Theresle?"

„Das acht mit Dir."

„Aber ich bleibe hier, Niklas, und mit mir das Kind," antwortete sie sanft, aber bestimmt.

Er verlor zuerst die Ruhe, und es brach aus ihm heraus: „Das hätt ich mir denken können, daß das die Antwort ist! Als ob es nicht besser wäre, wir zwei wären eine Zeitlang getrennt!"

Da stand sie auf von dem Mittagstisch, an dem sie gesessen, und hob das Kind, das das bräunliche Gesichtchen mit den großen dunklen Augen frei auf dem schlanken Halse trug, auf den Arm.

„Wie wir zu einander stehen, Niklas, das ist etwas, von dem man nicht sagen kann, wie es ist. Aber wenn Du davon anfängst, so gibst Du mir das Wort dazu. Ich sage Dir, ein Auseinandergehen für einen Winter erträgt es nicht, unser Zusammenleben. Jetzt noch nicht. Es könnte sonst geschehen, daß wir nicht mehr zu einander kommen und doch nicht kalt genug geworden sind, nebeneinander herzuleben. Ich weiß nicht, wer von uns etwas versehen hat bis zum Tod des Vaters. Aber das weiß ich, daß ich Dir nichts schuldig geblieben bin!"

„Und das ewige Regieren!" trotzte er jäh.

„Das kommt nicht aus Dir, was Du da sagst. Ich bin nicht aufs Regieren, weil ich alles regieren will, ich regier nur, was regiert sein muß. Und ich hab noch nichts verregiert und auch noch nicht selber gespart an mir beim Schaffen und Sorgen."

„Und ich sag Dir, Du bist aufs Regieren aus! Auch den Vater hast Du abgefertigt und regiert bis zum Letzten, und was Du da getan hast, das ruft Dir jedes Kind nach in Heiligenbronn!"

Jetzt war das Wort gesprochen, das ein halbes Jahr wie ein Räuber im Busch gelegen. Halb wider Willen war es ihm entfahren, und doch sah er mit einem Gefühl der Genugtuung, wie sie darunter zusammenzuckte und erblich.

„Sie sagen, ich hätt' ihn erschlagen. Und Du sagst es mir vor Deinem eigenen Kinde und weißt, daß Du mit diesem Lug ein Loch zwischen uns in den Boden schlägst, so viele Klafter tief, daß es nicht mehr zuwächst! Er ist nicht an meinem Schlag gestorben, und ich hab' den Vater nicht geschlagen. Es ist ein geiler, betrunkener, fremder Mensch gewesen, der aus ihm herausgewachsen ist damals, und ich bin nicht seine Tochter gewesen, ich war nur eine Frau, und eine Frau mit einem Kind an der Brust, und das hat er gebüßt mit dem Schlag von meiner Hand. Das andere, das, woran er gestorben ist, das liegt nicht auf mir."

Da er nichts zu antworten wußte und doch nicht schweigen konnte, so nahm er ihr das letzte Wort als Frage aus dem Munde.

„Auf wem denn?" fragte er.

Und Marie Therese schöpfte noch einmal vollen Atem und hob die Hand und wies aus dem Fenster.

„Auf Eurem Leben hier, auf Heiligenbronn, mit dem Dahocken im Winter ohne Arbeit und ohne Lust. Im Sommer, da zieht Ihr von dem Fremden das Geld und seid doch froh, wenn der letzte Gast den Rücken kehrt. Dann kommt der Winter, und mit dem guten Rock hängen sie die Gedanken und alles in den Schrank. Die Gassen liegen wie im hintersten Hozzendorf nicht, so schlecht besorgt, die Frauen mögen noch arbeiten, wenn sie nicht auch ins Wirtshaus den Weg finden, aber die Männer, die wissen nur noch von Wirtshaus und Kartenspiel. Der Feinhals geht auf die Jagd und schießt mehr hinter den Frauenzimmern her als hinter Reh und Has. Und so treibt's jeder, wie er's mag. Davon kommt's, daß sie aufeinandergiften und einer dem anderen die Augen auf der Suppe nicht gönnt, und wenn die erste Fremdenliste erscheint, so zählen sie einander die Gäste nach und rühmen sich: „Ich habe im März schon das Haus voll gehabt. Und ich habe im November noch einen Gast gehabt", und schreiben jeden dazu, der eine Nacht in ihrem Haus war und lassen den Namen drin, daß die Liste aufschwillt und wissen doch, daß sie einander damit Sand in die Augen streuen. Aber wenn es gilt, etwas daran zu wagen, daß es vorwärts geht, einen Weg zu bauen, eine Dohle zu legen, dann sperren sich alle. Und so wie sie so einander drücken, so leben sie alle ein Alter, in dem ihnen der Wein ins Blut steigt, und so hat auch der Joseph Markwalder gelebt, und die Mutter ist gestorben an ihm, wie ich an Dir sterben tät, wenn ich's Regieren vergäße und das Schaffen und das Kind!"

Und sie stand und drückte das Theresle an sich, und in ihrer Sprache und ihrer Haltung brach wieder das Kind aus dem Hozzental und das Kind des Franz Strohecker durch, aber größer und reifer geworden, gewachsen an der Aufgabe und dem Leben.

Niklas Markwalder hatte selbst schon über die Heiligenbronner geurteilt wie seine Frau, aber aus ihrem Munde und in diesem Augenblick ließ er es nicht gelten.

„Da wundert mich nur, daß Du mich geheiratet hast und das Badhotel und Heiligenbronn dazu!"

Aber sie gab dem Kind, das nicht wußte, was vorging und seine Ungeduld laut werden ließ, die Uhrkette zum Spielen, und es klang nicht trotzig, sondern wie ein Gelübde, als sie mit einem schattenhaften Lächeln antwortete: „Ich habe Dich geheiratet, weil ich Dich lieb gehabt hab und noch keinen lieb gehabt hatte, und weil ich mit Schaffen und Gedanken eingewurzelt bin im Badhotel Krantz. Und ich denk heut nicht anders. Und Heiligenbronn? Das Haus hier ist Heiligenbronn. Die anderen können gedeihen und verderben ohne das Bad, sie fallen nicht hoch herunter, aber wir müssen mit dem Bad vorwärts und ihm den Namen machen, indem wir's regieren mit unserem Haus und unserem Schaffen."

„Da komm ich nicht nach," versuchte er zu spotten, aber es war doch wieder einmal der rasch aufflammende, der Eitelkeit verwandte Ehrgeiz in ihm gestachelt worden, und auf einmal faßte ihn auch unversehens wieder das Begehren nach seiner Frau. Das Alleinsein mit ihr, das er gescheut hatte, verlor plötzlich seine Schrecken, und er vergrub den Plan wieder, mit dem er gespielt hatte und den er nun nicht mehr ausführen wollte. Vielleicht auch, weil er das Gespräch enden wollte, das ihn in unbekannte Gegenden zu entführen drohte.

Aber Marie Therese hatte über allen Abschweifungen das nicht vergessen, was zwischen ihnen ein Loch in den Boden geschlagen hatte, so breit und tief, daß es ihrem Zusammenleben und Zusammenschaffen ein Ende machte.

„Du bist mir noch einen Bescheid schuldig, Niklas. Ist's Dir ernst damit, daß ich's gewesen bin, die schuld ist am Tod des Vaters?"

„Ich hab Dir gesagt, was die Heiligenbronner davon reden," wich er aus.

„Die reden übers Jahr schon anders, wenn sie vom Badehotel Vorteil ziehen. Was Du denkst, Du, mein Mann, das gilt."

Als sie ihn so reizte und bedrängte, während er doch am liebsten alles vergessen, auch den Anblick des stürzenden Vaters vergessen hätte, der ihm heute noch, wie soeben gesehen und geschehen, den Besitz der Frau vergällte, da schmetterte er plötzlich die Faust auf den Tisch.

„Nun ja denn, ich kann nicht drüber weg, daß Du ihn ins Gesicht geschlagen hast und daß er hingefallen ist unter dem Schlag und nicht mehr aufgestanden!"

Das Theresle fing an zu weinen.

Marie Therese starrte mit blicklosen Augen, in denen ein blaues Meer aufleuchtete und wieder versiegte, an Niklas Markwalder vorüber ins Freie. Die Lindenbäume standen schon kahl, nur da und dort flammte noch ein goldenes Blatt. Jetzt strich sie dem Kind über die spinnwebzarten braunen Härlein, und dann sagte sie leise: „Ich hab' Zeit, Niklas. Du kommst darüberweg, Du mußt. Wie ich's auch muß, daß Du einen Berg siehst, wo keiner ist oder einen Abgrund, den Du selber aufgerissen hast. Du und er. Ich hab's auch ertragen, daß Du mir von der Zeit gesprochen hast, wo ich als Dienstlein gegangen bin. Es schändet mich nicht. Ich hab' mein gutes Gewissen, und ich geh' auch nicht zu Grund daran, daß zwischen uns nicht mehr alles ist, wie es sein soll. Man lernt das Zusammenschlafen schneller als das Zusammenleben."

Mit dem Kind auf dem Arm verließ sie das Zimmer, und als ihr Kellner und Mädchen begegneten, die zur Abreise rüsteten, ging sie so ruhig wie immer an ihnen vorüber. Leicht wog das kräftige Kind auf ihrem Arm. (Forts. folgt.)

Das moderne Caféhaus.

Von Hugo Poetzsch.

(Schluß.)

Unseren Lesern wird sich nun die Frage aufdrängen, wie denn in diesen eleganten, mit allem Komfort der gegenwärtigen Zeit ausgestatteten Betrieben die Lage der Angestellten sei. Fällt auch auf sie etwas von dem Glanz und dem Luxus dieser behaglichen Stätten des Vergnügens und der Freude ab?

Das ist leider ganz und gar nicht der Fall. Wohl in keinem Berufe stoßen die sozialen Gegensätze so eng im Raume hart aufeinander, als gerade in den modernen Hotels und Cafés. Das, was vor allem auch das große Publikum interessiert und in erster Linie mit berührt, das sind die Lohnverhältnisse der Kellner.

Da sind zunächst die Zahlkellner. Sie erhalten weder Lohn noch irgendwelche Entschädigung. Sie ihrerseits aber müssen in Form von „Prozenten" einen Teil ihrer Trinkgelder-Einnahmen an den Unternehmer abführen; einen anderen Teil müssen sie dazu verwenden, ihre „Zuträger" (das sind ihnen unterstellte Kellner, die nur servieren, aber nicht kassieren dürfen) zu bezahlen.

Die Revierkellner erhalten ein festes „Revier" von einer Anzahl von Tischen angewiesen. An diesen servieren und kassieren sie allein die Rechnungen. Auch ihnen wird nur in einem Teile der Betriebe ein meist nur geringer Lohn oder Kostentschädigung gegeben. Dagegen haben sie zum Teil Abgaben an den Prinzipal zu entrichten oder „Draufgelder" an ihre Zuträger zu zahlen, soweit ihnen solche in den betreffenden Geschäften zugeteilt sind.

Die Zuträger haben die bestellten Speisen und Getränke herbeizuholen, das Geschirr abzuräumen usw., aber nicht zu kassieren. Sie erhalten ihren Lohn zum Teil vom Unternehmer, zum Teil vom Zahlkellner bezw. von dem Revierkellner. Der Unternehmer bestreitet seinen Anteil meist aus der Summe, die er von den anderen Kellnern einzieht. In vielen Fällen wird noch ein Ueberschuß erzielt.

Wenn oben von den Lohnverhältnissen, nicht von Löhnen schlechtweg gesprochen wird, so geschieht das mit voller Absicht; es handelt sich nämlich hier um ein kompliziertes System von Abgaben, Zuschüssen, Draufgeldern usw. Die Zahlkellner erhalten, wie schon erwähnt, gar keinen Lohn; die sogenannten Revierkellner meistens auch nicht. Die Zuträger, die, wohlverstanden, ein Trinkgeld nur höchst selten bekommen, beziehen einen monatlichen Lohn von 60, 90, 120 Mk., einzelne auch einen solchen von 150 Mk. Die Hälfte, die der Unternehmer zu den Löhnen der Zuträger gibt, zieht er sich von den Zahlkellnern wieder ein in der Form von „Prozenten". Es ist dies die dem Unternehmer

bequemste Art, an den Trinkgelder-Einnahmen der Zahl- und Revierkellner mit teilzunehmen. In der Regel hat der Zahlkellner 2—3 Proz., in einzelnen Fällen sogar bis zu 5 Proz. vom Umsatz an seinen Prinzipal, für den er so schon umsonst arbeitet, abzuführen. Hat er z. B. einen Tagesumsatz von 300 Mk. gemacht, so hat er nach Geschäftsschluß 306 oder 309 Mk., bei 5 Proz. gar 315 Mk. abzuliefern. Daneben hat er natürlich auch noch Draufgeld an die Zuträger zu geben. Bedenkt man, was der Zahlkellner an Kleidung und Wäsche braucht, was er an Verlusten (vorsätzliche und versehentliche Zechprellerei) zu tragen hat, dann kann man erwägen, wieviel er an Trinkgeld einnehmen muß, ehe etwas für ihn und seine Familie verbleibt.

Damit ist aber die Liste der Abzüge noch lange nicht erschöpft. Unter der Form von Bruch-, Putz- und Waschgeld nehmen die Cafétiers den Kellnern noch ganz erkleckliche Summen ab. In der Regel müssen diese gemeinschaftlich für den ganzen Bruch haften. Das meiste wird in der Küche, vieles aber auch von den Gästen zerbrochen. In vielen Betrieben darf dem Gast hierfür aber gar nichts abgenommen werden, selbst dann nicht, wenn er Bezahlung anbietet. Die Kontrolle des Inventars macht Mühe, die der Unternehmer spart, indem er von den Kellnern jeden Tag eine bestimmte Pauschale eintreibt, gleichgültig, ob etwas zerbrochen worden ist oder nicht. In der Regel werden Pauschalen von täglich 20, 30 auch 50 Pf., in einzelnen Fällen sogar täglich 1 Mk. erhoben. Das Putzgeld soll angeblich eine Ablösung für diejenigen Arbeiten sein, die eigentlich dem Kellner zufielen, aber von Hilfspersonen ausgeführt werden. In Wirklichkeit könnten die Kellner nach 10-, 12-, 14stündiger Arbeitszeit, die in der Regel um 5, 6, 7 Uhr morgens beendet ist, diese Putzarbeiten gar nicht leisten und so sind auch diese famosen Putzgelder lediglich als ein weiterer Beitrag der Angestellten zu den Geschäftsunkosten des Unternehmers zu betrachten. — Schließlich das Wäschegeld, das in täglichen Raten von je 20 bis 75 Pf. von jedem Kellner erhoben wird. Diese Abgaben sollen Ersatz bilden für das Waschgeld, das die Unternehmer für das Reinigen der weißen Jacken und Schürzen, die sie den Kellnern durch Wäsche-Verleihinstitute zur Verfügung stellen, bezahlen. Hierzu sei noch bemerkt, daß in vielen Betrieben mehrere solcher Abgaben nebeneinander erhoben werden. Ferner kommen noch einige weitere Abgaben für Zeitungen, Streichhölzer, für Aufbewahren der eigenen Garderobe usw., sodann „freiwillige" Zuwendungen an den Portier, den Koch oder das sonstige Personal. Selbst die Kranken- und Invalidenversicherungs-Beiträge, die nach dem Gesetz zu einem Teil vom Arbeitnehmer, zum anderen Teil vom Arbeitgeber zu entrichten sind, suchen viele Cafétiers gänzlich von sich abzuwälzen.

In welcher Weise die Kellner in den großen Cafés ausgebeutet werden, darüber belehren uns einige Zahlen aus den oben erwähnten Erhebungen über die Lohnverhältnisse in den Berliner Cafés. Danach zahlten die Unternehmer an Lohn, Kost und Kostentschädigung an die bei ihnen beschäftigten Kellner insgesamt die Summe von 216 723 Mk. Hiergegen zahlten die Kellner für bezw. an die Unternehmer an Lohn (Draufgeld an die Zuträger und Aushilfen bezw. an Prozenten, Bruch- und Putzgeld) die ungeheuerliche Summe von 485204 Mk. Also beinahe eine halbe Million Mark, die den Berliner Cafétiers alljährlich aus den Taschen der Kellner von deren vereinnahmten Trinkgeldern zufließen.

Wie man sieht, versteht der Berliner Cafehausbesitzer sein Geschäft auf das vortrefflichste, er weiß aus allen Blüten Honig zu saugen. So nimmt er auch von den Händlern, die, um einem Bedürfnis der Gäste zu genügen, in seinem Lokal Ansichtskarten, Blumen usw. feilbieten, hohe Abgaben.

Zu einer wahren Kalamität für die Cafehausbesucher hat sich aber vor allem die übliche Verpachtung der Toiletten ausgewachsen. Vielfach sind diese einem Generalpächter übergeben, der mitunter gegen hohe Kaution arme Witwen, Halbinvaliden usw. als Unterpächter anstellt. Die Ermittelungen ergaben, daß in 80 Betrieben in einem Jahre entweder von Generalpächtern oder von Pächtern direkt die ungeheuerliche Summe von 155 080 Mark als Pacht an die Cafétiers abgeführt wurde. 52 Betriebe haben die Toiletten frei vergeben, jedoch sind die dort Angestellten verpflichtet, nebst den Toiletten auch teilweise die gesamten Lokalräumlichkeiten unentgeltlich zu reinigen. Nur in drei Betrieben wurde den zur Reinigung der Toiletten Verpflichteten ein kleiner Lohn von 20—30 Mk. bezahlt. Alle diese Leute haben auch für Beschaffung der Seife und Handtücher Sorge zu tragen. Diese zum Teil horrenden Pachtsummen müssen nun durch Trinkgelder eingebracht werden. Das Fordern von Trinkgeld ist allerdings verboten, gleichwohl ist es allen wohl bekannt, daß namentlich die Damen und selbst die Kinder die Toilette im Café nicht aufsuchen können, ohne den üblichen Nickel zu opfern. Bei den „Herren" muß mindestens dann ein Trinkgeld bezahlt werden, wenn man es unternimmt, sich die Hände zu waschen. Das bedeutet geradezu eine Steuer auf die Sauberkeit, die von dem Publikum unter Murren bezahlt wird.

So karg die Löhne, so lang ausgedehnt und beschwerlich ist andererseits die Arbeitszeit der im Cafehaus angestellten Personen. Ein großer Teil der großstädtischen Cafés hat seine Pforten beinahe sämtliche 24 Stunden des Tages geöffnet. Andere haben einige Stunden geschlossen, vielfach nur, um die Reinigung der Räumlichkeiten vornehmen zu lassen. Diese lang ausgedehnte Betriebszeit zwang zu einer gewissen Regelung der Arbeitszeit. Soviel konnte selbst von den Kellnern, die gewiß an langausgedehnte Arbeitszeiten gewöhnt sind, nicht verlangt werden, daß sie alltäglich 17, 18 bis 20 Stunden und gar darüber tätig seien. Man hat daher in den meisten Cafés, soweit die Kellner in Frage kommen, Tagespersonal und Nachtpersonal. Es gibt Cafés, die während des Tages nur einige wenige Kellner beschäftigen. Die Hauptgeschäftszeit beginnt dort erst am späten Abend, so daß die Nachtkellner um 7, 8, 9 Uhr, teilweise sogar erst um 10 Uhr antreten. Der Dienst dauert dann die ganze Nacht, teilweise bis 5, 6 auch bis 7 Uhr morgens. Die Cafékellner haben also — das trifft selbst für die kleineren Städte zu — noch viel mehr als ihre Berufskollegen vom Hotel und Restaurant mit ständiger Nachtarbeit zu rechnen. Dabei dürfen die besonderen Umstände, unter denen sie zu leisten ist, nicht unberücksichtigt bleiben. Das Hin- und Herrennen in rauchigen, oft schlecht ventilierten Räumen, das Auf und Ab nach der Küche und den oberen Stockwerken, der Aufenthalt und das angestrengte Arbeiten bald in der heißen Küche, bald auf zugigen Gängen oder in kalten Räumen ist viel gesundheitsschädlicher, als gewöhnlich angenommen wird.

Das Hilfspersonal, die Bierzapfer, Hausdiener, Küchenmädchen usw. ist aber noch weit schlechter gestellt, als die Kellner, da es vor Beginn und nach Geschäftsschluß allerlei Putz- und Aufräumungsarbeiten zu verrichten hat.

Die Kellner erhalten weder Kost noch Logis im Hause. Die Beköstigung für das übrige Personal ist in der Regel ungenügend und die Schlafräume entsprechen meist in keiner Weise den Anforderungen, die man in hygienischer Beziehung an solche zu stellen berechtigt ist. Von Komfort, Bequemlichkeit, gar nicht zu reden.

Von den weiblichen Angestellten nehmen die Kassiererinnen wohl den höchsten Rang ein. Sie sind die Vertrauten der Unternehmer. Es wird von ihnen erwartet, daß sie über die anderen Angestellten, namentlich über die Kellner Aufsicht führen. Je mehr eine Kassiererin die Kellner schikaniert, mit ihnen streitet, sie kommandiert, desto mehr steigt sie in der Achtung bei dem Unternehmer. Sie ist trotzdem im allgemeinen schlecht entlohnt. Löhne von 60, 70, höchstens 80 Mk. — dann aber ohne Kost und Wohnung — gehören schon zu den höchsten. Diejenigen Mädchen, die Kost und Logis erhalten, müssen sich mit einem Lohn von 30 bis 50 Mk. monatlich begnügen, aber auch Monatslöhne von 25 Mk. sind durchaus keine Seltenheit. Diese Mädchen sind demnach rein proletarische Existenzen. In der Industrie würden sie sich mit ihren Mitarbeitern solidarisch fühlen. Anders im Gastwirtsgewerbe, wo die Angestellten in einem ganz anderen Verhältnis zueinander stehen. Der gastwirtschaftliche Unternehmer ist seinen Angestellten gegenüber von Natur aus mißtrauisch. Ihm ist deshalb ein harmonisches Verhältnis unter seinen Angestellten zuwider; er sieht lieber, wenn sie in gegenseitiger Feindschaft miteinander leben. Dann glaubt er seine Interessen besser gewahrt. Vielfach wird hier nicht bloß eine tüchtige Arbeitskraft gefordert, sondern das betreffende Mädchen soll auch möglichst mit besonderem Liebreiz ausgestattet sein. Von ihm wird verlangt, daß es in „tadelloser Garderobe" auftritt und wenn es sonst im Vollbesitze aller weiblichen Vorzüge sich befindet, so darf es sich schmeicheln, als eine „Anziehungskraft des Hauses" angesehen zu werden.

So glänzend das Bild ist, das sich uns bei einer rein äußerlichen Betrachtung der Cafehäuser zeigt, so wenig erfreulich sind demnach die Arbeits- und Lohnbedingungen, unter denen die darin beschäftigten Angestellten zu arbeiten haben: Lange Arbeitszeiten unter ungünstigen sanitären Verhältnissen, schlechte, ungenügende Kost, zum Teil lächerlich geringe oder gar keine feste Bezahlung. Von den Trinkgeldern der Kellner heischen viele Unternehmer ihren Anteil in Form von Prozenten oder allerhand Abgaben für Bruch, Geschäftsutensilien usw.

Es entsteht nun die auch das große Publikum interessierende Frage, wie kann hier eine Aenderung, namentlich in bezug auf die leidige Trinkgeldfrage, herbeigeführt werden? Ein Zaubermittel gibt es freilich nicht. Auch dieser Arbeitergruppe werden auf ihrem Wege zu höheren Daseinsbedingungen die Kämpfe nicht erspart bleiben, die ihre Brüder aus den anderen Berufen schon durchgekämpft haben oder noch ausfechten. Freiwillig werden auch die Unternehmer des Gastwirtsgewerbes ihren Angestellten nichts bewilligen, auch ihnen werden alle Zugeständnisse abgetrotzt werden müssen. Es wird zu Kämpfen kommen, nicht weil die Arbeiter das wollen, sondern weil der Mangel an sozialpolitischer Einsicht auf seiten der Unternehmer sie dazu zwingen wird.

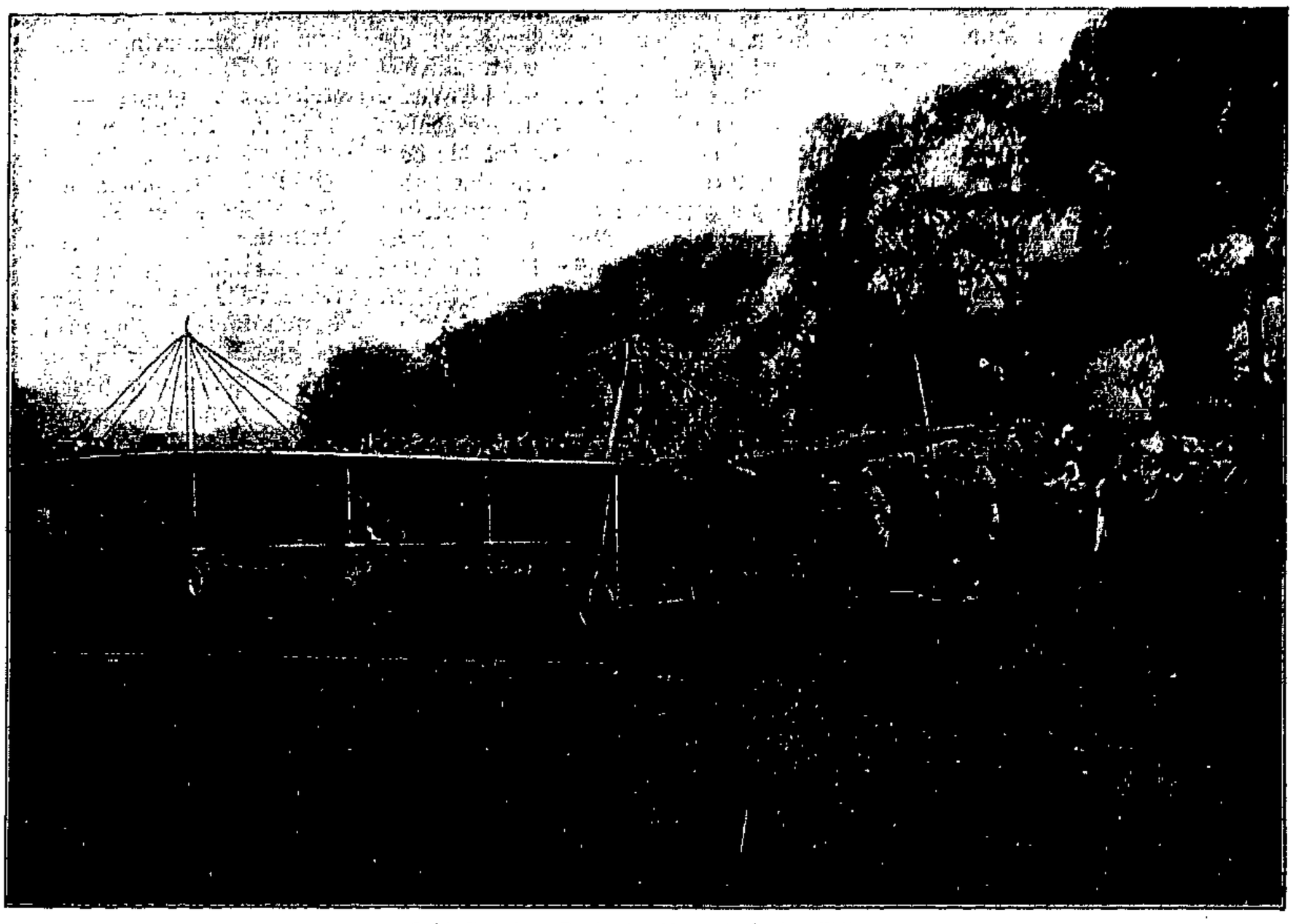
Es scheint gewissermaßen ein wirtschaftliches Naturgesetz zu sein, daß jeder Fortschritt, den die Arbeiterklasse macht, in hartem Kampf errungen werden muß, daß den Unternehmern die Einsicht erst durch den Druck der Organisation beigebracht werden kann. Die Organisation ist das Werkzeug, ohne das die Masse der Berufsangehörigen hilflos bleibt. Die Anfänge dazu sind schon vorhanden. Der Verband deutscher Gastwirtsgehilfen hat für die Caféangestellten besondere Branchenabteilungen geschaffen. In Berlin z. B. gehören von etwa 1400 Cafékellnern über 1000 dem Verbande an.

Neues von der Aviatik.

Von Karl Hermann.

(Schluß.)

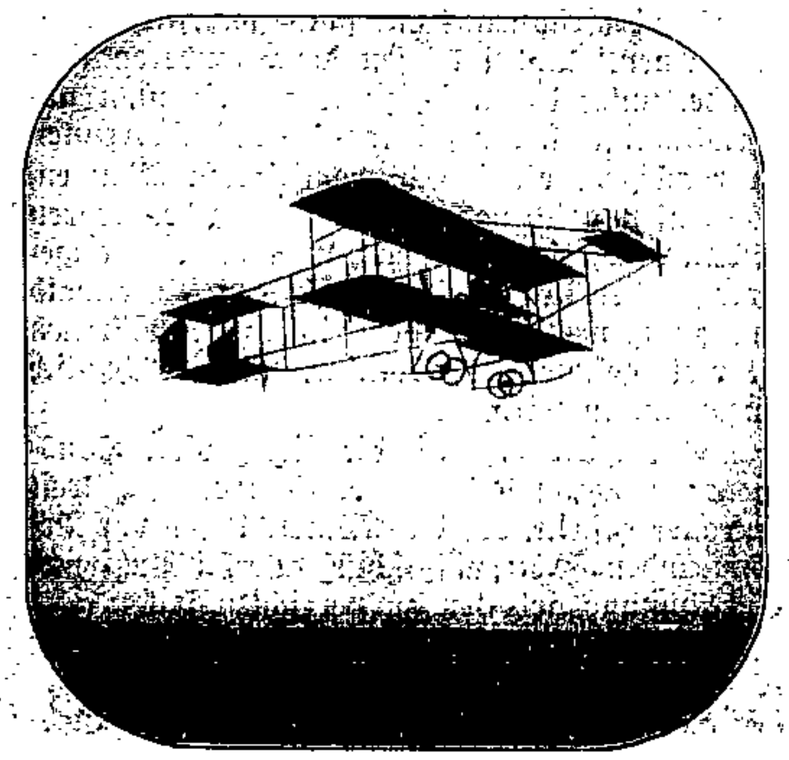
Durch den Rundflug Berlin—Hamburg—Bremen—Braunschweig—Döberitz und öftere Schauflüge der Aviatiker Brunnhuber, Lindpaintner, Laitsch usw. sind in Deutschland die Albatros-Doppeldecker bekannt geworden. Diese haben zwei Tragflächen von 48 bis 58 Quadratmeter Inhalt, aber keine Längswände, auch keinen hinteren geschlossenen Steuerkasten, sondern dort nur zwei gewölbte Flächen übereinander. Die Seitensteuer beginnen erst zwischen den beiden hintersten Kanten und stehen noch ein Stück weit hinten hinaus. Als Höhensteuer benutzt man nur eine Fläche, die in den Spitzen zweier vorgestreckter Winkel gelagert ist. Es liegt frei und technisch günstiger als das der Voisinflieger, nämlich in der Mittellinie zwischen den beiden Tragdecken. Das Untergestell ist mit zwei Landungskufen ausgestattet, deren jede ein Paar Räder federnd hält. Unter dem Schwanzende befinden sich nur zwei unten gebogene Stützen, die man jetzt auch bei anderen Systemen oft sieht. Der Motor leistet 50 PS. und treibt einen gleichfalls direkt aufgeschraubten, in einem rückwärtigen Ausschnitt der unteren Tragfläche laufenden, zweiflügeligen Propeller. Nach einer anderen Ausführungsart wird die obere Tragfläche durch große seitliche Wendeklappen gegenüber der unteren etwas verlängert und nur eine horizontale Schwanzfläche mit zwei kreuzweise angeordneten Vertikalsegeln benutzt. Das Gewicht dieser Aeroplane beträgt im betriebsfertigen Zustande je nach Größe und Konstruktion 340 bis 370 Kilogramm. Die beigefügte Abbildung wurde uns von den Albatroswerken in Berlin-Johannisthal überlassen.



Etrich-Eindecker: Im letzten Moment vor dem Abflug.

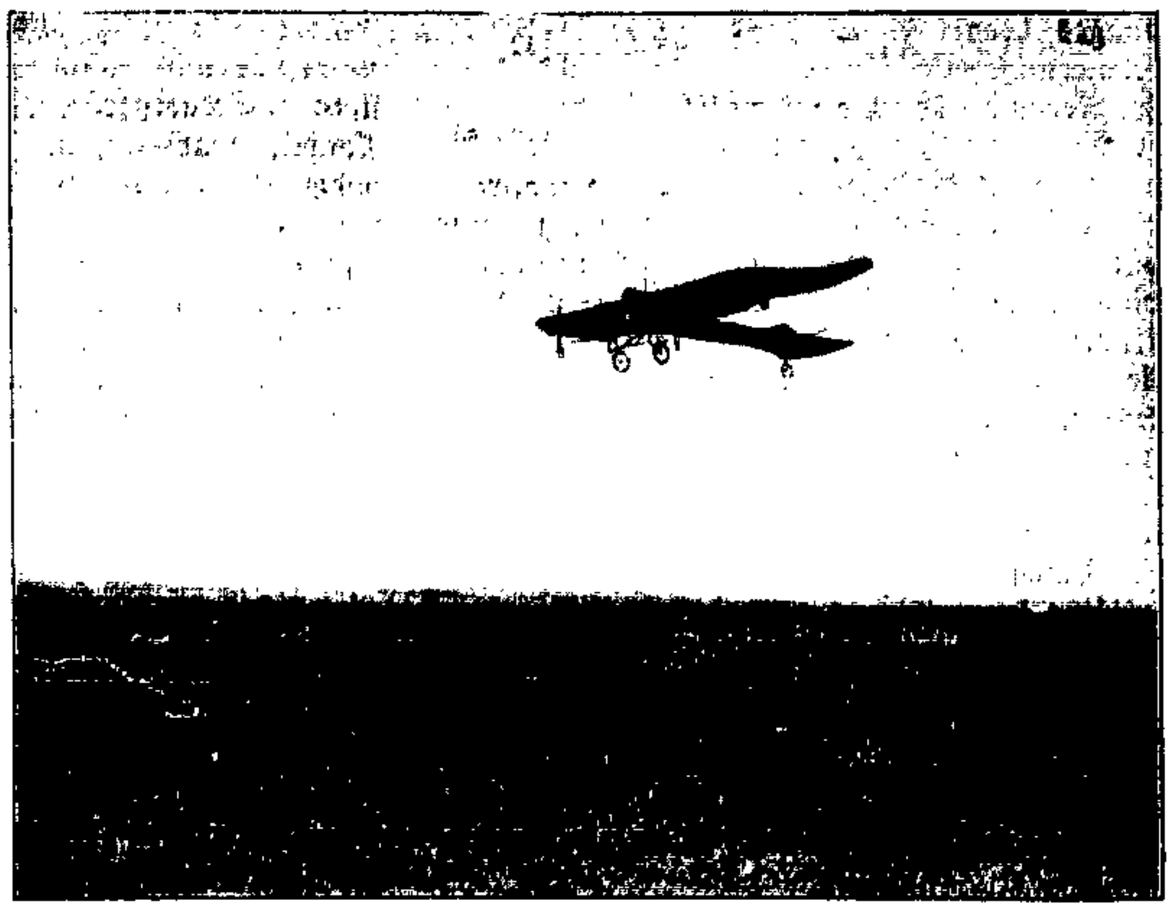
Zunächst ein Wort über die Motoren im allgemeinen, den mehr oder minder gesunden Herzen eines jeden Aeroplans. Nach dem früher Gesagten sind sie mit dem Automobilmotor wesensverwandt, aber heute nicht mehr identisch, weil das Haupterfordernis, Leichtigkeit, konstruktive Aenderungen bedingte. Die Aufgaben sind nicht leicht zu lösen, denn die Betriebssicherheit darf ja nicht leiden, sie soll gerade beim Flugmotor möglichst groß sein. Dazu kommt, daß dem Motor, der in der Luft seine höchste Leistung entfaltet, dort keine Wartung, wie der Luftschiffsmaschine, geschenkt werden kann. Im Aeußeren entsprechen dem üblichen Automobilmotor nur die Flugmotoren mit mehreren in einer Reihe hintereinander stehenden, genau senkrechten Zylindern mit Wasserkühlung. Während man gleichfalls die Akkumulatoren- und magnet-elektrische Zündung übernimmt, läßt man hingegen oftmals Auspufftöpfe weg; die Zylinder stoßen direkt in die Luft aus. Da sich ein Flugmotor indes stets im Luftzug befindet, bedienen sich viele Aeroplanerbauer der Luftkühlung. Die Zylinder haben dann nur einen einfachen Mantel, der, wie bei den Fahrradmotoren, eiserne Kühlrippen trägt. Um sämtliche Zylinder der entgegenströmenden Luft auszusetzen, ordnet man sie auf dem kapselförmigen Kurbelgehäuse schräg nebeneinander an, oder auch speichenmäßig ringsherum. Eigentümlich ist die letzte Art, bei der 6 bis 8 Zylinder mitsamt dem runden Gehäuse um eine stillstehende Kurbel rotieren und der Propeller nicht auf der Kurbelwelle, sondern am Motorgehäuse befestigt ist.

Damit wir es kennen lernen, wie geflogen wird, wollen wir uns hinaus begeben zu einem jener großen Flugplätze, wie es trotz der zahlreichen Flugareale vor vielen Städten nur wenige geben mag. Eine weite, grasbewachsene Ebene, die der Blick kaum zu fassen vermag. Der Wald an der einen Seite ist fast bloß als dunkler Streifen sichtbar. Einige weiße Häuschen, aus der Ferne spielzeughaft erscheinend, stechen davon ab. Sie sind unser Ziel. Nicht geradlinig wollen wir es erreichen. Nach längerem Marschieren sind wir am Waldessaum. Die Häuschen, — nein, jetzt sehen wir, daß es große Schuppen sind, der eine hoch, scheuerähnlich, der andere breit, mit flachem Fensterdach, ein dritter unter hübschem, rundgewölbtem Dach, mit Oberlichtern in architektonischer Gliederung —, die Flugmaschinenhallen. Zu rechter Zeit sind wir angekommen, denn die Tore des einen Schuppens werden geöffnet, mehrere Arbeiter bringen einen Doppeldecker heraus. Während sie ihn vorsichtig auf dem Rasen fortschieben, kippt das leichte Traggerüst bald so, bald so, — es scheint ein merkwürdig wackliges Fahrzeug zu sein! Ganz so schlimm ist es nicht. Die weit ausladenden Teile werden ja nur von den Rädern in der Mitte gestützt, und sowie diese eine kleine Bodensenkung passieren, zeigen die Enden der Tragdecken infolge der Elastizität des Aufbaues die Schwingungen viel größer an. Da steht der Aeroplan schon am Abflugsort. Ein Monteur klettert hinauf, prüft die Oeler, die Kanne mit Benzin wird ihm gereicht, er löst vorsichtig eine Verschraubung an dem torpedoförmigen Benzinbehälter neben dem Motor, sorgfältig wird die klare Flüssigkeit hineingelassen. Wie solid sieht überhaupt die Flugmaschine aus. Wer sie sich sonst als ein provisorisches Gefüge dachte, wird angenehm enttäuscht, sobald man die blitzblanken Röhren, Ventile, Räder, die glatten Holzteile inmitten der mächtigen weißen, regelmäßig gewölbten Tragflügel in Wirklichkeit vor sich erblickt. Und wie sicher! So eine Maschine soll abstürzen? Doch schon wird unsere Aufmerksamkeit auf die Gestalt hingelenkt, die von der Halle auf das Schwanzgestell des Aeroplans zuschreitet. Fast unheimlich auf den ersten Blick. Der Aviatiker im schwarzen Gummizeug von oben bis unten, mit Automobilkapuze und Schutzbrille. — Er sitzt bereits im Führersattel, der Monteur von vorhin stellt sich hinter dem Propeller am Boden auf, die Arbeiter bei den Tragdecken, zwei am Schwanzgestell. Alle halten fest. Plötzlich zieht der Monteur den einen Propellerflügel schnell herum, dreht weiter, bis es einige Male knallt und ein wenig blauer Rauch vom Motor abpufft, er läuft. Der Mann tritt seitwärts, der Propeller rotiert immer schneller, das Knattern wird dichter. Aber manchmal fehlt in dem Geräusch hier und da ein Schlag, bald pufft es stärker, doch auf einmal geht es schneller, die unreinen Takte verschwinden, im lauten Trommelwirbel knattert der Motor. Jetzt arbeitet er richtig, vom Propeller sieht man nichts mehr, jedoch sein Brausen tönt durch die Luft. Der Aeroplan beginnt vorwärts zu rollen, noch von den Männern gestützt; dann ist er frei. Immer geschwinder fährt er auf der Erde dahin, und eigentümlich, von Rippen ist nichts mehr wahrzunehmen. Infolge der Bewegung wirkt be-



Albatros-Doppeldecker im Fluge.

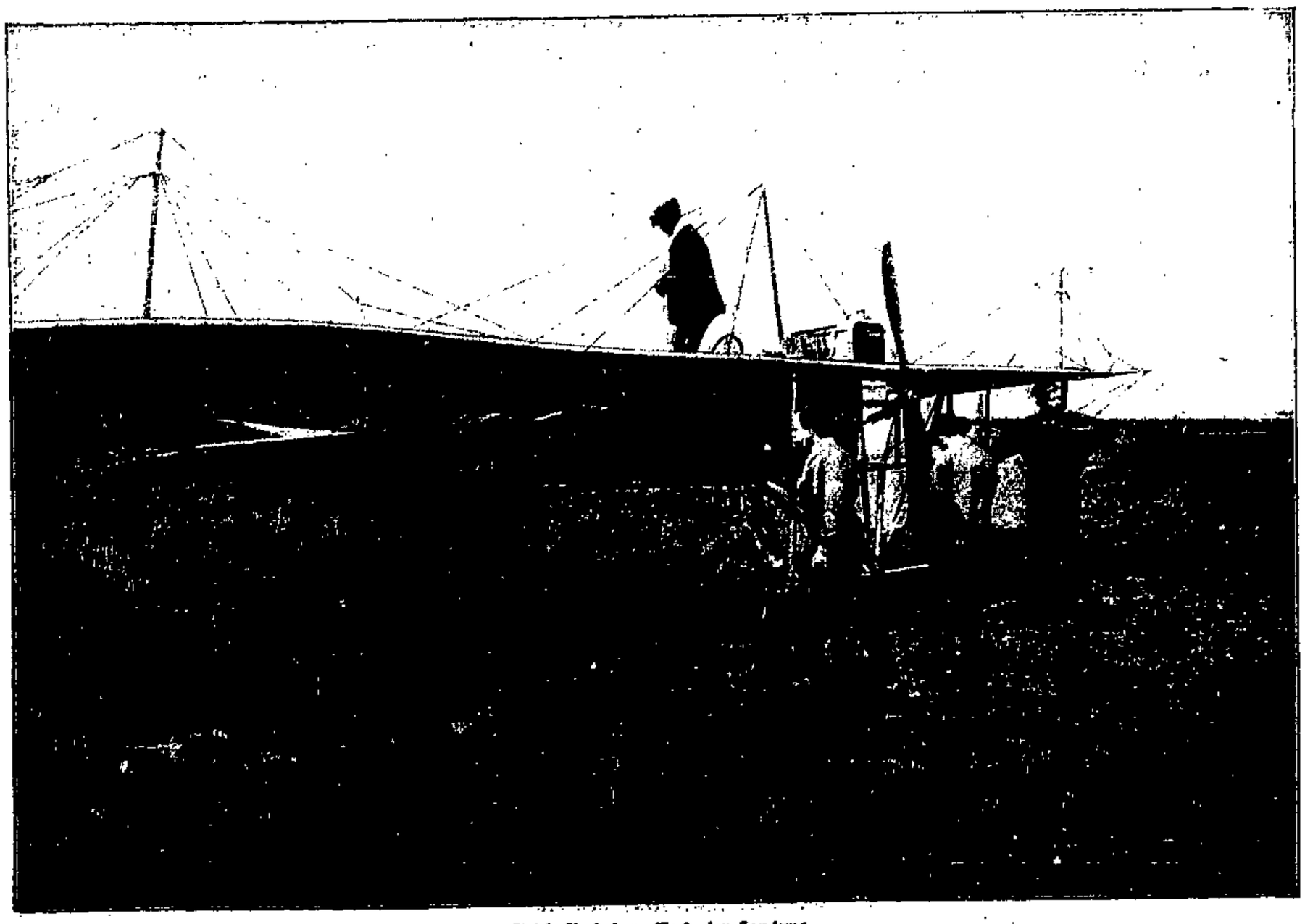
Etrich-Gleitflieger.



Etrich-Eindecker im Fluge.

reits der Luftdruck unter den Tragdecken, das Gewicht der Flugmaschine lastet nicht mehr am Boden allein. Wunderbar bleibt es, daß der lediglich in der Luft wühlende Propeller das Fahrzeug auch auf der Erde so schnell dahintreibt. Ist es überhaupt noch am Boden? Die weißen Decken entfernen sich weiter und weiter, auf einmal wird ihr Abstand von der Erde zusehends größer: der Luftdruck unter ihnen, der schon die Schwanzflächen aushob, ist so groß, daß der Aeroplan beim Aufrichten des Höhensteuers in schräger Bahn allmählich in die Höhe steigt. Er fliegt, immer weiter von uns weg eilt er.

Bei den Wrightschen Aeroplanen geschah der Abflug freilich anders. Ein solcher wurde sonst auf eine ungefähr 25 Meter lange, glatte Holzschiene gesetzt, mit einem Drahtseil, das hinten zu dem an einem mehrere Meter hohen Gerüst aufgehängten eisernen Fallgewicht führte, verbunden und durch dessen Herabsinken auf seinen Kufen rasch vorwärts gezogen. Man scheint diese Originalmethode aber jetzt aufzugeben, denn neuerdings rüstet man auch die Wrightschen Flugmaschinen mit Rädern aus, weil der rollende Aeroplan, von jenem Mechanismus unabhängig, überall frei abfliegen kann. Mittlerweile hat sich unser Aeroplan so weit entfernt, daß er ungefähr einem großen Vogel gleicht, der da draußen einen weiten Bogen zieht. Nun kommt er wieder näher. Sein Surren wird stärker, bald dringt auch das Knattern deutlich zu uns herunter. Stolz streicht er über uns hinweg, gewiß 60 Meter hoch, ruhig und sicher. So muß der Aeroplan fahren, — das, zu erreichen, ist das Streben der Flugtechnik. Wie bringt man die Sicherheit, die Stabilität des Fluges, zustande? Das große Fahrzeug mit seiner gesamten Last wird nicht anders gestützt, als daß es sich allseitig gleichmäßig auf die furchtbar leichte und nachgiebige Materie unserer Luft legt, und zwar soll es dabei stets im Gleichgewicht bleiben. Zunächst bewirkt eine natürliche Erhaltung der Gleichgewichtslage, wenigstens teilweise, bereits die jedem Aeroplan gemeinsame Ausführungsform: in der Richtung der Breite balancieren die Tragflächen so gut wie die ausgespannten Flügel des Vogels. Für die Stabilität in der Längsrichtung sorgte bei den früheren Wrightschen Flugmaschinen hauptsächlich der Insasse, dem gleichzeitig die Einhaltung des Kurses zufällt. Wie der Radfahrer auf die Unebenheiten seines Weges, muß der Aviatiker auf die unsichtbaren Unregelmäßigkeiten seiner Fahrbahn achten, die Bewegungen des Luftmeeres, die Windstöße, die die Flugmaschine in Schwankungen versetzen. Der Führer eines Wright-Aeroplanes überwand sonst alle unbeabsichtigten Bewegungen mit der Betätigung der Steuer. Zwei sehr energische Organe helfen ihm noch jetzt darin, nämlich die beiden verwindbaren Seitenenden der Tragflächen. Der eine der beiden Steuerhebel läßt sich nicht nur vor- und rückwärts, sondern auch hin und her drehen, dann wird z. B. einmal die linke Ecke der Tragfläche hinauf-, die rechte heruntergezogen, rechts wird infolgedessen die Auftriebsgewalt verstärkt, links geschwächt. Dann wird sofort die rechte Decke gehoben, die linke gesenkt, damit möchte die Flugmaschine aber auch eine Kurve nach rechts beschreiben. Um dennoch im Kurs zu bleiben, dirigiert man mit dem Seitensteuer nach links. Das Verfahren, Lenkung und Stabilisierung in einem, ist schwierig und nicht leicht erlernbar. Die anderen Aeroplane dagegen haben an dem weit hinten liegenden Schwanzgestell horizontale und vertikale Segelflächen, die, wie ebenfalls die senkrechten Wandungen der Voisinflieger, stets bestrebt sind, sich von selbst in die Vorwärtsrichtung des Luftzuges einzustellen. Dem Führer ist somit ein Teil der Stabilisierungsarbeit abgenommen. Trotz alledem erfordert der Flug gleichwohl reiche Uebung und große Aufmerksamkeit, wenn nicht, was leider allzu häufig geschieht, sich tödliche Unglücksfälle ereignen sollen. — Unsere Flugmaschine wird wieder über dem Walde sichtbar, ein Stück noch schwebt sie über den Platz hin, ein sanfter Bogen, dann kommt sie abermals näher. Das Knattern tönt etwas langsamer, sie sinkt. Allmählich geht sie in schräger Linie herab. Es ist die einfache Verringerung der Motorkraft, die das Sinken verursacht. Während des Nieder-



Etrich-Eindecker: Nach der Landung.

ganges bedarf es gleichfalls einer vorsichtigen Steuerung. Gefährlicher als der Moment, wo der Aeroplan den Boden verläßt, ist der, in dem er ihn wieder berührt, weil stets der untere Teil des Gestells die Neigung hat, an der Erde zurückzuhängen, die oberen dagegen noch frei vorwärts streben. Diese Wucht hemmt man im letzten Augenblick, indem man durch Aufwärtssteuerung die Tragfläche emporkippt, wonach die Flugmaschine sich ruhiger auf den Boden stellt und gefahrlos ausrollt. Besondere Landungskufen und vor allem federnde Lagerung der Räder fangen den unvermeidlichen Landungsstoß ab.

Außer der Akzeptation der Räder sind bei den neuen Wright-Aeroplanen auch Abänderungen zu verzeichnen, die den Flug selbst betreffen. Zunächst bringt man das Höhensteuer anstatt vorn jetzt hinten neben dem Seitensteuer an, vorn unten nur ein paar kleine dreieckige Segelflächen. Dann bemißt man die Tragdecken zu kaum 8 Meter in der Breite und erzielt trotzdem die nötige Auftriebsgewalt damit, daß man die Schnelligkeit mittels eines 65pferdigen Motors steigert. Die Eigengeschwindigkeit mag somit ungefähr 28 Meter pro Sekunde betragen, während vielleicht zwischen 15—20 Meter in den Anfangszeiten oder neuerdings mit schwächeren Motoren erlangt wurden. Unter der genannten hohen Eigengeschwindigkeit durchfliegt man in einer Stunde über 100 Kilometer.

Verschiedene Erfinder lösten durch neue Ideen das Flugmaschinenproblem und arbeiteten diejenige Aeroplangattung aus, die sich heute der größten Aufmerksamkeit erfreut, den Eindecker. Hierher gehören Blériot in Frankreich, Etrich in Oesterreich, Grade in Deutschland und andere. An den Eindeckern benutzt man nicht mehr eine untere und obere Fläche, von denen der wirkliche Trageffekt der letzteren vielleicht unsicher sein könnte, sondern gibt der Luft ein reichliches, direkt an einer gemeinsamen Fläche gelegenes Angriffsfeld preis, das sich allerdings infolge der Einrichtung des Aeroplans in der Breite auf zwei Flügel verteilt. Diese Flugmaschinen erhalten damit ein mehr den Naturfliegern ähnelndes Aussehen; wer eine solche von fern brummend in den Lüften erblickt, vermag sich des Eindrucks nicht zu erwehren, als ob ein riesiges Insekt dahinzöge.

Blériot erzielte mit seiner ursprünglichen Konstruktion ungünstige Resultate, seine jetzigen Eindecker aber, die seit dem Flug über den Kanal von Frankreich nach England berühmt wurden, funktionieren gut. Der eigentliche Leib der Flugmaschine hat quadratischen Querschnitt, ist langgestreckt und nach hinten zu schmal. Zum Bau verwendet man die auch sonst im Flugwesen gebräuchlichen Materialien, an stark beanspruchten Partien Stahlrohr, an den übrigen Stangen aus Bambus und anderen zähen Holzarten, die man zu Fachwerk von der Gestalt des Rumpfes vereinigt und mit Aeroplanstoff überkleidet. Die meiste Sorgfalt erfordert bei sämtlichen Eindeckern die Herstellung der großen Tragflächen, die unter den Vorder- und Seitenkanten mit kräftigen Holmen aus Holz versteift werden und die ihnen gleichzeitig die meist angenehm geschwungene Gestalt verleihen. Unbedingt notwendig ist es gerade bei den Eindeckern, daß man sich wie bei den Doppeldeckern systematisch derselben künstlichen Festigkeit bedient, der Verspannung der Tragdecken vermittels dünner Stahlseile und Eisendrähte mit den kräftigen Teilen des Rumpfgestells. Vorn liegt der Flugmaschinenleib in einem Stahlrohrrahmen auf abgefederten Pneumatikrädern, hinten, wo eine ⊢förmige, horizontale Stabilisierungsfläche nebst Seiten- und Höhensteuer befestigt ist, auf einem einzelnen Rade. Gewissermaßen als Kopf ruht vorn am Rumpf der 36pferdige Motor, dahinter, ungefähr am Flächenende, sitzt der Führer an seinen Steuergeräten. Der Inhalt der Tragflächen war anfangs 18—20 Quadratmeter, doch hat ihn Blériot neuerdings zur Erlangung bedeutender Eigengeschwindigkeit bis vierzehn Quadratmeter reduziert; dies mag der kleinste überhaupt mögliche Flächenraum sein. Die Decken sind rechts und links halbkreisförmig abgerundet. Ein Hauptunterschied gegenüber den Doppeldeckern waltet bei allen solchen Aeroplanen in bezug auf den Propeller ob. Er läuft auf der Motorachse zuvorderst, nicht hinter den Flächen, wie bei den vorbeschriebenen, wo er schiebt. Die Eindecker besitzen Zugschrauben. Der Blériotsche ist vierflügelig und aus Metall gefertigt.

In der allgemeinen Anordnung stimmt damit der Aeroplan von Etrich in Wien überein, in den Details jedoch unterscheidet er sich wesentlich. Diese Flugmaschinen stellt die Motorluftfahrzeuggesellschaft her, von der unsere Abbildungen stammen. Der Querschnitt des Rumpfes ist dreieckig, die eine Kante als Kiel nach unten gerichtet. Eigenartig ist die Brückenkonstruktion der Tragflächen, unter denen sich nochmals in der Breitenrichtung ein besonderes Versteifungsgerüst befindet, das an beiden Seiten wieder in je einen Ständer mit kleinem Stützrad ausmündet. Dieses berührt den Boden, sobald sich die betreffende Seite der Tragfläche neigen würde. Die hintere horizontale Segel- und Steuerfläche ist vogelschwanzähnlich, sie beginnt am Rumpf mit der Spitze eines Dreiecks, setzt sich dann rechteckig fort und ist hinten wellig abgerundet. Der senkrechte Ständer, der Mittelpunkt ihrer Spanndrähte, trägt ober- und unterhalb hinter je einer gestreckteren Stabilisierungsfläche die dreieckigen Seitensteuer, unten an Stelle des Hinterrades eine Kufe. Die relativ großen Tragflächen sind teilweise scharf rückwärts gebogen, so daß ihre seitlichen Enden winklige, abgerundete Zipfel bilden, die man zur Stabilisierung des Flugs auf- und abwärtsziehen kann. Der Daimlermotor mit Wasserkühlung steht im vorderen Ende des Rumpfes hinter einer Blechverkleidung; man nennt eine ziemlich bedeutende Leistung, nämlich 65 oder 120 PS. je nach der Aeroplantype. Wie die modernen Flugmaschinen alle, so richtet man die in Rede stehende zur Fahrt mit dem Führer allein oder mit einem Passagier ein. Neu ist es, die mittels Fußpedalen bewirkte Seitensteuerung gleichzeitig auf eine Verstellung der Räder am Boden auszudehnen. Mit einem solchen Aeroplan flog der Aviatiker Illner nebst Passagier am 2. April 2 Stunden 33 Minuten, am 20. April Vier allein auf 1100 Meter Höhe. Die Fortschritte erkennt man aus derartigen Angaben ohne weiteres, wenn man bedenkt, daß man im Anfang 20 Minuten als eine lange Flugdauer, 90 Meter als erhebliche Höhe betrachtete. Dabei stieg vor einiger Zeit ein Amerikaner mit einem Wrightflieger ungefähr 3000 Meter hoch; mit 5 Passagieren flog Brunnhuber im Dezember 5 Kilometer weit, Braguet im Frühjahr ebenso mit 10 kleinen Burschen; der Russe Utotschkin allein 534 Kilometer, teilweise über das Schwarze Meer. Sehr hübsche Erfolge hat auch in Deutschland Grade aufzuweisen, der eine eigene Aeroplangattung mit selbstkonstruiertem Motor baut. Diese Flugmaschine, die sich durch ihre Einfachheit auszeichnet, besitzt keinen geschlossenen Leib wie die vorhin geschilderten, sondern nur eine kräftige Stange als Rückgrat, die vorn mit dem vertikalen Rahmengestell aus Stahlrohr vereinigt, hinten durch ein kleines Pneumatikrad gestützt ist. Das mit zwei größeren Rädern versehene Gestell hat die Form eines gleichschenkligen Dreiecks, es ist unten breiter, oben ragt es über die Tragflächen ein Stück hinaus und dient zur Befestigung der oberen Spanndrähte. Die Tragflächen sind rechteckig, die Seitenenden ein wenig ausgebuchtet, beide Decken sind in der Mitte etwas tiefer geschwungen. Eigentümlich und für die Gradeflieger charakteristisch ist die Aufhängung des Führersitzes, eines breiten Gurtes an der schrägen Verstrebung des Gestells mit der Rückenstange unterhalb der Tragflächen. Der Motor jedoch ist oben vorn in das Gestell montiert, er trägt 4 luftgekühlte, in der Figur eines V geneigte Zylinder und arbeitet nach dem Zweitaktsystem, wo auf jede Umdrehung ein Explosionshub entfällt. Er leistet je nach der Größe der Flugmaschine 24—36 oder bis 45 PS. Die Stabilisierungs- und Steuerflächen bilden kreuzweise ein gemeinsames Schwanzstück; es ist jedesmal eine Doppelfläche, fast von der Form eines Baumblattes, das die Spitze nach vorn kehrt. Das horizontale Organ ist größer und hinten geteilt, damit sich das Seitensteuer in dem Ausschnitt bewegen kann. Mit der Einfachheit ist eine überraschende Leichtigkeit verknüpft, denn die kleineren Flugmaschinen dieser Art wiegen 100—150, die größten nur 180 Kilogramm.

Daß die Grade-Aeroplane bei ihren spezifischen Eigenschaften gut gebrauchsfähige Flugmaschinen darstellen, zeigte sich auch in der deutschen Flugwoche zu Berlin-Johannisthal, vom 4.—11. Juni. Von den 18 Flugzeugführern blieben 10 insgesamt länger als 100 Minuten in der Luft, davon 3 mit Grade-Aeroplanen. Einer, der Flugzeugführer Röver, steht damit sogar an zweiter Stelle, er flog zusammen 296 Minuten. Die höchste Minutenzahl vereinigte Grulich mit einem anderen Aeroplan, 321 Minuten. Die längsten Flugzeiten mit einem Passagier, 203 Minuten, erreichte König (Albatros), die größte Höhe, 2010 Meter, der kurz danach verunglückte Schendel mit einem Dorner-Eindecker. Der deutsche Rundflug, der mit dieser Berliner Veranstaltung begann, sich über Magdeburg, Schwerin, Hamburg, Kiel usw. erstreckte, brachte in Kiel zwei weitere Höchstleistungen. Loew flog von Sonderburg nach Kiel mit einem Passagier auf einem Etrich-Rumpler-Eindecker 90 Kilometer über See, Hirth mit einer gleichen Flugmaschine allein 2200 Meter hoch in die Wolken.

Der Heizer.

Tief unten im glutenden Feuerschein
Da schafft er und wirkt als treibende Kraft.
Die Arbeit schrieb in den Körper sich ein
Und hat ihm so stählern die Muskeln gestrafft.

Und horch! Da klingt aus dem Feuerschlund
Der Menschheit älteste Urmelodie . . .
So klingen die Dinge im tiefsten Grund,
Und nichts klang jemals so tief wie sie:

„O weißt du auch, du Arbeitsgesell,
Daß du der Herzschlag der Erde bist —
Die Arbeit das Herz, aus dem der Quell
Des Lebens sich über die Welt ergießt! . . .

O weißt du, daß Wissen und Kunst und Licht
Nur Tropfen aus deinem Herzen sind!
Wenn du nicht wärst, wär' das alles nicht,
Wär alles verweht wie Spreu im Wind. . .

O wisse es endlich und recke die Brust
Mit stolzestem Stolz frei himmelan!
Bleib deiner Pfeilerstärke bewußt
Dir stets du werktätiger Arbeitsmann!"

Und was dort die flammende Zunge spricht,
Nie mehr vergißt es der braune Gesell.
Es blitzt aus dem dunklen Bronzegesicht
Das Weiße im Auge noch einmal so hell . . .

Walter Treumund.

Das Land der Zukunft.

Erlebnisse von Leo Kollisch. (Fortsetzung.)

Die Gäste, die bei Charley waren, meinten, daß ich ein Pferd hätte bekommen müssen, und waren gleichfalls nicht wenig entrüstet über jene Leute. Und merkwürdigerweise waren sie besonders über den Tischler nur einer Meinung: „no gentlemanlike", nicht anständig. — Aber ich war heute nicht mehr in der Verfassung, lange Gespräche führen zu können. Kaum gesättigt, „haute ich mich in die Klappe" und schlief weiteren Abenteuern entgegen.

Ich blieb auch nicht lange im Hafen; es war zu langweilig. Nachdem ich im Almacen Müller mein Konto beglichen hatte, bummelte ich zwei Tage von einem Trinksalon zum anderen. „Whisky", „Whisky mit Soda", „Genever", „Hamburger Exportbier" (die Flasche zu einem Dollar), das sind die Unterhaltungsmöglichkeiten von San Julian; am dritten Tage ließ ich mich von dem Bootsmann Schiel, der die „Lancha", das große, schwerfällige Hafenleichterboot der Hamburg-Südamerika-Linie gegen einen Lohn von hundertzwanzig Pesos monatlich zu versorgen hatte und sich deshalb Kapitän nannte, auf die andere Seite der Bay übersetzen. Dort hauste, auf Regierungsland, der Farmer Hoope, in dessen Diensten der deutsch-russische Schäfer, Otto de Chay hieß er, getreten war; auch mein Landsmann Emil war bei dem Farmer, ob in Arbeit oder in Winterquartier, wußte ich nicht.

Die Fahrt über die Bay dauerte ziemlich lange, weil die Wellen hoch gingen. Für zartbesaitete Gemüter ist eine solche Kahnfahrt nichts; jeden Moment glaubt man, die Nußschale müsse in einem Wellentale stehen bleiben und die nächste Welle müsse den Kahn begraben; aber das kleine Boot hebt sich mit jeder Welle so elegant in die Höhe und sinkt mit ihr zu Tal, daß der halbwegs Wetterfeste bald jede Furcht verliert. Ueberdies muß man die Ruderstange so kräftig mit handhaben, daß keine Zeit zu Angstgefühlen bleibt.

Das Schäferhaus lag kaum eine halbe Stunde von der Landungsstelle; Frau de Chay, eine junge Hamburgerin, freute sich nicht wenig, als ich in ihr Haus schneite.

Ich hatte nämlich mit der kleinen Frau während der Seereise Freundschaft geschlossen. Die Arme war bei jedem stärkeren Wetter seekrank geworden und ihr Mann dazu; und da hatte ich ihr manchen Freundschaftsdienst geleistet.

Der Mann war ein kleiner sehniger Mensch von ungefähr vierzig Jahren, ein äußerst gewandter Reiter und Kampmann, trotz seiner schlaffen Haltung und des vertrockneten Aussehens; er war gewissermaßen ein Mensch im Extrakt; nur das allernötigste Fleisch an sich, aber das steinhart; selbstverständlich war er auch ein großer Jäger und machte in seiner Lederkleidung, mit Lasso und langer Entenflinte sowie zwei Revolvern ausgerüstet, einen ganz wild-westlichen Eindruck; aber, das war ja schließlich in Patagonien die landesübliche Tracht.

Nach dem „Diner" fragte mich de Chay, was ich denn eigentlich vorhätte.

Ich wußte ihm keine richtige Antwort: Was sollte ich auch sagen?

Im Winter gabs absolut keine Arbeit und man konnte eigentlich nichts anderes vorhaben, als bummeln; es gab höchstens nur die Wahl, ob man auf einer Farm oder im Hafen die Winterszeit verbummeln wollte, oder bei einem Schäfer. Bei Otto de Chay gings nicht; er hatte zu wenig Platz; zwei kleine Zimmer, eine noch kleinere Küche; wo hätte ich da schlafen sollen; und er war öfters nicht zu Hause und die Frau war jung und mochte mich gern . . . Also das ging nicht.

„Meinen Sie nicht," fragte ich ihn, „daß Mr. Hoope noch einen Winterpensionär aufnimmt? Ich würde ihm ja Kostgeld bezahlen."

„Weiß wirklich nicht; könnens ja versuchen; vielleicht nimmt er Sie, weil Sie tischlern können."

Ich mußte innerlich lachen; wenn Mr. Hoope von meiner Arbeitskraft keinen anderen Nutzen ziehen konnte, dann war er übel dran. Freilich hütete ich mich, das zu sagen, sondern antwortete würdevoll, daß mir de Chay einen großen Gefallen tun würde, wenn er mich als Tischler empfehlen wollte.

„Also wollen wir am nächsten Morgen mal nach der Farm reiten; Ihren Sattel haben Sie im Hafen?"

„Nein, der ist in Frasers Kammer; die Kerle wollten mir kein Pferd borgen, oder vielmehr verlangten sie Arbeit dafür; und ich arbeite nicht umsonst!"

„Haben auch ganz recht; aber was ich Ihnen sagen wollte: ich habe während der Seereise bemerkt, daß Sie Sozialrevolutionär sind. (de Chay war Russe, und ihm war diese Bezeichnung geläufiger als „Sozialdemokrat".) Sie werden gut tun, wenn Sie das hier in Patagonien nicht jedem erzählen; die Farmer sind sehr rabiat."

„Pah, hier im freien Patagonien? Ich werde meine Arbeit tun, und wenn ich mit den Farmern zufrieden bin, sollen auch sie mit mir zufrieden sein. Uebrigens wird die Bekanntmachung meiner verbrecherischen Gesinnung schon durch den Tischler Schmidt besorgt werden." Und ich erzählte, wie mir die letzten Wochen verlaufen waren.

„O je," meinte de Chay, „das wird Ihnen noch zu schaffen machen; die Farmer hier halten nämlich viel darauf, daß ihre Leute nicht mit solchen Elementen wie Sie in Berührung kommen."

„Aha, das ist von wegen Aufrechterhaltung der idyllischen Zustände," lachte ich. „Also kann ich mich auf etwas gefaßt machen?"

Die junge Frau des Schäfers sah mich traurig an . . .

Am nächsten Morgen schälten wir uns aus den Fellen; der Weg nach der Farm war nicht allzu weit. Die ganze Halbinsel, auf der die Weiden lagen, war nicht sehr groß. Nach halbstündigem Ritt waren wir in der Farm. Die bestand nur aus drei kleinen Wellblechhäusern, dem „Herrenhaus", dem „Kochhaus" und dem Schafschuppen.

Groß und breit stand der Farmer in der Tür des Kochhauses. Ich sprang vom Pferde, grüßte und sagte den üblichen Spruch, ob ich über den Winter, gegen Zahlung eines Kostgeldes natürlich, in der Farm bleiben dürfe.

Er schaute mich prüfend an mit seinen kleinen verschwommenen Whiskyaugen; dann spuckte er weit aus und brummte: „Wollen schauen!"

Sprachs und ging mit Otto de Chay ins Herrenhaus. Ich aber wandte mich zu meinem jungen Freunde und Landsmann Emil, der in der kleinen finsteren Küche des Kochhauses saß. Die Begrüßung war, wenigstens von seiner Seite, nicht gerade sehr herzlich. Ich kam auch bald dahinter, was ihn plagte, er glaubte, daß es ihn in seiner Stellung erschüttern könne, wenn noch ein Winterpensionär in der Farm weilen würde. Und das machte ihn unruhig und verdrießlich.

Aber da kam der Farmer auch schon wieder über den Hof gestapft, er stellte sich vor mir auf, blickte mir starr ins Gesicht und spuckte aus; dann sagte er mit seiner rauhen Schnapsstimme: „Können bleiben!"

Und so blieb ich denn.

Nun war ich schon eine ganze Woche in Hoopes Farm und mein Landsmann Emilio hatte sich von seinem Kummer erholt. Außer uns waren noch ein steinalter Neger aus Martinique, der die Hausarbeit für die „Gnädige" verrichtete, ein junger, riesengroßer Indianer und ein kleiner Italiener im Kochhaus. Der Indio war ein Stück Pflegesohn des Farmers. Im Alter von zehn Jahren hatte dieser den Jungen bei einem Scharmützel mit Feuerländern gefangen und ihn aufgezogen. Nun war der junge Araukaner achtzehn Jahre alt, sprach geläufig englisch, spanisch und indianisch, und war der beste Gaucho im ganzen Territorium San Julian; vom Atlantischen Ozean bis zu den hohen Kordilleren gabs wohl kein Schaf oder Rind, dessen Eigentümer er nicht nach der Marke bestimmen konnte. Und die Pferde des Departements kannte er aus einer Entfernung, aus der unsereins höchstens ein schwarzes Pünktchen am Horizont wahrnehmen konnte. Ein solcher Mensch ist natürlich in einem derartigen Lande ein Juwel.

Der kleine Italiener war auch schon ein halber Indianer; er trieb sich bereits fünfzehn Jahre in den Territorien Patagoniens herum, war Goldsucher, Pferdezähmer und Jäger gewesen und kannte die wunderherrlichen patagonischen Hochgebirge mit ihren Seen genau, die mir und Emil wie das Land der Verheißung dünkten.

Der Dritte unserer Hausgenossen, der alte Neger, hatte bis vor einigen Jahren das Schifferhandwerk ausgeübt; jahrzehntelang hat er mit seiner Goelette „Emma" den Robbenfang getrieben. Jetzt lag sie abgetakelt an der uruguayischen Küste. Er war einmal der Küste von Montevideo zu nahe gekommen und die uruguayischen Behörden hatten ihn, sein Schiff und dessen Besatzung „konfisziert", da er keine Erlaubnis hatte, in jenen Gewässern zu fischen; wegen Raubfischerei verurteilt, war er durch einen guten Freund losgekommen und verzehrte nun beim Farmer Hoope seine Altersrente. Das heißt, er hatte dem Manne sein Geld anvertraut und lebte auf der Farm; dabei aber leistete er die gesamte Hausarbeit bei der Frau . . .

Der Farmer war ein echter schottischer Bauer; groß, dick und beinahe immer betrunken; er war als fünfzehnjähriger Junge von einem Schiff durchgebrannt, hatte dann auf den Feuerlandsinseln geabenteuert. Die Fama erzählte von ihm, daß er einmal beim Goldsuchen Glück gehabt habe; Tatsache war, daß er arm heimgekommen war und dann schon einmal eine Farm mit fünfzigtausend Schafen gehabt hatte. Das meiste war aber wieder verloren gegangen, und nun hatte er ungefähr sechstausend Schafe. Seine Frau war eine lange, magere Vollblutengländerin, hochmütig, stolz und steif; sie paßte nach dem wilden, freien Patagonien, wie ein orthodoxer Pfarrer in eine Freidenkerversammlung. Das waren die Leute, mit denen ich nun zusammenleben sollte.

Bisher hatte mir der Farmer weder Arbeit gegeben, noch gesagt, ob er sonst etwas von mir verlange. Gegen Ende der zweiten Woche aber, wir hatten uns bis zu dieser Zeit mit Jagd die Zeit vertrieben, kam er zu mir und fragte mich, ob ich Feldbetten machen könnte. Natürlich konnte ich das. Ich ging gleich zu Otto de Chay, der hatte nämlich so ein Möbel; ich mußte mir doch erst mal die Sache ansehen. Schwer war es ja nicht, so ein „Catre" herzustellen; ein solches Feldbett sieht aus wie ein Leierkastengestell, natürlich entsprechend groß. (Forts. folgt.)

Feuilleton.

Merkwürdige Landesväter. Nicht nur unter den von Reuter so humorvoll geschilderten Dorchläuchtings, sondern auch anderswo hat es unter den deutschen Duodezfürsten ganz originelle Käuze gegeben. Ein merkwürdiger Mensch war der aus Holland stammende Graf von Bentink, der im Jahre 1787 durch Erbschaft in den Besitz der am Jadebusen belegenen Grafschaft Varel kam. Während der Franzosenzeit war er zunächst fanatischer Gegner der Franzosenherrschaft, weshalb er gefangen genommen wurde. Als man ihn wieder freiließ, schlug er ins Gegenteil um, wurde französischer Bürger und verwaltete als Beauftragter Napoleons die 8000 Einwohner zählende Grafschaft Varel. Nach dem unglücklichen russischen Feldzuge erwachte in dem in Holland geborenen Grafen das deutsche Nationalgefühl und er beschloß, die Franzosen aus Ostfriesland zu vertreiben. Weil es aber noch zu früh war, mißlang sein Vorhaben und er wurde zum zweiten Male gefangen genommen. Ein französisches Kriegsgericht verurteilte ihn zum Tode durch Erschießen. Zu seinem Glück konnte er darauf hinweisen, daß er einen russischen Orden besaß, und da man sich scheute, einen Freund des Zaren, mit dem man es nicht verderben wollte, ums Leben zu bringen, gab man ihm die Freiheit wieder.

Schon einige Jahre vorher hatte er eine einfache Dienstmagd, Sarah Gerdes, die er beim Kuhhüten gesehen hatte, mit auf sein Schloß genommen und zu seiner Geliebten gemacht. Nachdem sie ihm drei Söhne geboren hatte, ging er mit ihr zunächst vor dem Pastor in Altkum eine sogenannte Gewissensehe ein und später ließ er sich mit ihr öffentlich trauen. Seiner Meinung nach hatte er dies eigentlich gar nicht nötig, denn als unabhängiger Landesfürst — so erklärte er in einer feierlichen Verordnung — habe er das Recht, sich seine eigenen kirchlichen und weltlichen Gesetze zu geben und danach zu leben. Für seine Söhne brachte diese Trauung aber doch großen Vorteil, denn sie wurden nach seinem Tode als rechtmäßige Erben anerkannt und verkauften dann ihre Grafschaft an Preußen für über eine Million Taler, wovon sie allerdings notgedrungen die Hälfte an ihre weitverbreitete Verwandtschaft abgeben mußten.

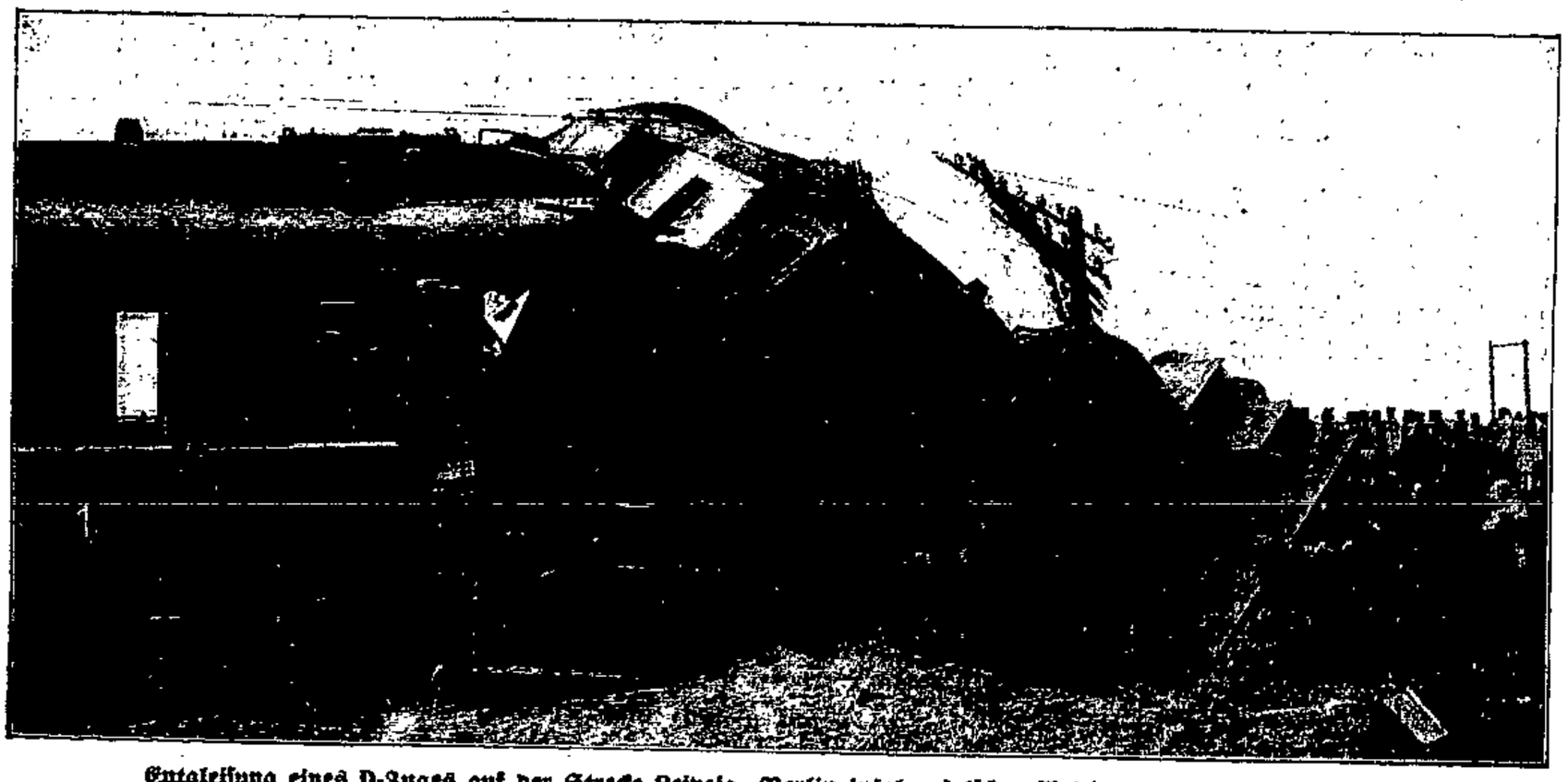
Im Jahre 1829 begab sich der Graf von Bentink auf Reisen und ließ seine Untertanen verwaist zurück. Sein Nachbar, der Herzog Peter von Oldenburg, der Ansprüche auf Varel erhob, benutzte diese Abwesenheit und setzte sich dort fest. Die Landeskinder hatten Sehnsucht nach ihrem fernen Landesvater und ein Schullehrer Oltmanns in Sengwarden gab dieser Sehnsucht in einem Neujahrsgedicht poetischen Ausdruck, worin ein paar verfängliche Redensarten von „wahren Vätern" und von „Stiefvätern" enthalten waren. Das Gedicht wurde gedruckt, aber die Regierungsbehörde von Varel belegte die Druckschrift mit Beschlag. Als der Herzog davon erfuhr, hob er die Beschlagnahme wieder auf, da er an eine beleidigende Absicht des Dichters nicht glauben könne, sollte aber eine solche Absicht vorliegen, so sei es unter seiner Würde, davon Kenntnis zu nehmen und sich an dem Dichter zu rächen. Und er fügte hinzu, damit der Dichter durch die Beschlagnahme keinen pekuniären Schaden leide, sollte man ihm beifolgende fünf Goldstücke aushändigen. z.

Konrad Duden,
der bekannte Philologe, der sich um die deutsche Rechtschreibung viele Verdienste erworben, ist dieser Tage im 83. Lebensjahre gestorben.

Rokoko. Frankreich war am Ende des 17. Jahrhunderts und zu Beginn des 18. Jahrhunderts das beherrschende Land Europas. In allen Kulturfragen dekretierte es den Geschmack. Im französischen Charakter liegt eine Mischung: das Phantasievoll-Freie, Leichte; das Regelfeste, Gebundene, Formvollendet-Abgeklärte. Beides kommt in den Stilen zum Ausdruck, die Frankreich beherrschen. Es wiederholt damit die allgemeine Entwicklung. Der Barock fand hier seine maßgebende Ausgestaltung. Zugleich aber hindert die Vorliebe für den Klassizismus und seine strenge Formgebung immer wieder die unumschränkte Herrschaft des Barock. Es ist ein abwechselndes Hin und Her. Zugleich aber wird dem Graziösen, Leichten der Volksanlage entsprechend, der Barock bald umgewandelt in die Formsprache des Rokoko, d. h. in jenen ganz charakteristischen, für Frankreich charakteristischen Stil, dessen Wesen Dekoration ist, der sich ganz emanzipiert vom Architektonischen. So haben wir in Frankreich eine schnelle Aufeinanderfolge von drei Stilen: Barock, Rokoko, Klassizismus. Oder da die Franzosen ihre Stile nach den Königen bezeichnen: Louis quatorze (Barock), Louis quinze (Rokoko), Louis seize (Empire, Zopfstil). Man kann sagen, das Rokoko verhält sich zum Barock, wie dieses sich zur Renaissance verhält. Im kleinen wiederholt sich die gleiche Entwickelung und ebenso ist das Hin- und Herpendeln zwischen Rokoko, Barock einer- und Klassizismus andererseits (der immer als Reaktion, als Korrektur erscheint und vor gänzlicher Auflösung bewahrt) ein Abbild der allgemeinen Entwicklung. Wenn wir sehen, wie der Barock Italiens im Klassizismus doch wieder endet, wie Holland und England in ihrer Baukunst das antike Ideal der Regelmäßigkeit und Klarheit beibehielten und wie die französische Kunst auch bald sich ihm wieder überliefert, so spricht sich darin eine Gesetzmäßigkeit aus. Nach dem Uebertriebenen, Bewegten, gefällt wieder das Ruhige, Klare. Auf diese Weise ist die Vorliebe für die Antike nur ein Dokument für eigenes Wollen. Der Stil des Rokoko entwickelte sich, als Louis XIV. gestorben war, sein Nachfolger den Thron bestieg und eine neue Epoche des Leichtsinns und der Liederlichkeit begann. Unter Ludwig XIV. herrschte noch die Heuchelei der bigotten Frömmigkeit; und so gern man dem Prunk des Barock nachgab, immer wieder kam der Rückschlag im strengen Klassizismus. Nun wird der Barock ganz akzeptiert und er erfährt gleich hier vorbereitend eine Umbildung ins Französische, Leichte, Heitere. Diesen vorbereitenden Stil nennen wir auch Stil der „Regence" (der leichtsinnige Herzog von Orleans hatte die „Regentschaft" übernommen). Indem aber die Architekten vornehmlich im klassizistischen Geist weiterschufen, wurde die neue Formsprache wesentlich auf die Dekoration, das Kunstgewerbliche verwiesen und bildet da in der Ornamentik jenes leichte Rahmenwerk aus, das Schäferszenen und Landschaften umschloß.

Seit 1725 haben wir dann das eigentliche Rokoko (Louis seize). Das Muschelwerk beherrscht die Formsprache. Es erscheint überall, wo es zu füllen gilt, umschlungen von Blattwerk. Alles, Pflanzen, Blumen, Vögel usw., wird — wie im Rokoko — naturalistisch getreu verwandt. Eine heitere Künstlerphantasie bindet das alles frei und lose zusammen. Alles Schwere und Mächtige des Barock ist gewichen und macht einem graziösen Spiel Platz. Es ist, als sei das Ornament selbständig geworden, es beherrscht die Fläche. Ein Malervolk diktiert den Geschmack. Alles Architektonische, Plastische ist fremd. Holz wird gern verwandt, mit zarter Goldauflage; alles Scharfkantige wird vermieden; weich schwingen sich die Linien, fast kokett und zärtlich. Alles ist überstreut mit Blumen, Bändern, und die Farbenwahl (hellgelb, silber, hellgrün, rosa) entspricht in der Zartheit diesem Flatternden, Sichauflösenden. Nach einem Menschenalter setzte die Reaktion ein. Man vermißt in dem Stil des Rokoko die Klarheit, die Tektonik. Ueber das zerflatternde Gefühl siegte der ordnende Verstand. Voltaires Kritik, Rousseaus Begeisterung für die unverfälschte Natur wirkten. Man sah wieder in der Antike das Heil; archäologische Studien führten in die Kenntnis des Alten ein, das man wieder in neuer Art erkannte. Die Ausgrabungen in Herkulaneum und Pompeji brachten neues, ungekanntes Material in Fülle.

Das Pantheon in Paris ist das klassische Ideal dieses neuen Stils, der unter Louis XVI. zur Herrschaft kam. Formale Strenge beherrscht ihn. Keine Rücksicht auf den kirchlichen Zweck, fast fensterlos erheben sich die Wände. Kein Prunk, keine Bewegtheit. Es ist, als habe man in einer einzigen Form das neue ästhetische Ideal geben wollen. In der Innendekoration eine entscheidende Wandlung. Das Ornamentale bleibt; das zeugt für den sicheren Geschmack der Franzosen, daß sie das Alte, Gute erst opfern. Aber die geschwungene Linie hört auf: die gerade tritt an ihre Stelle: rechte Winkel statt Kurven; an Stelle des Bauchigen der Kasten. Antikisierende Motive treten an Stelle des Muschelwerks, Vasen, Girlanden, Mäanderband. Das zeigt sich am deutlichsten im Kunstgewerbe, vor allem beim Möbel. Das Rokoko hatte den Aufbau, die Struktur ganz verdeckt, das wird nun wieder betont. Es war der Ruhm des Rokoko, daß trotzdem die Einheitlichkeit in dieser Fülle dominierte; die Beschläge, vor allem in Bronze, spielten eine große Rolle. Nun ist es, als käme die innere Form wieder durch. Der Beschlag dient, den Refrain zu betonen. Die glatte, gerade Fläche bricht durch. Die Tisch- und Stuhlbeine recken sich gerade; senkrechte Streifen teilen die Wandmuster; Kandelaber und Vasen und Medaillons im Stil der Wandmalereien Pompejis treten auf. Als neues Material tritt das Porzellan auf, das in der Manufaktur zu Sèvres den Stilcharakter der Zeit erhält. Der ganze malerische Reiz des Rokoko, die ganz eigene Form und Anmut des Französischen entfaltet sich in der Malerei, in den Bildern des Antoine Watteau (1684 bis 1721); er ist der Maler schlechthin; an ihn denken wir, wenn wir Rokoko sagen. Er hat es verstanden, den Geist dieser Epoche im Bilde einzufangen und den flüchtigsten Reiz der Stunde zu bannen. Er kommt von den vlämischen Meistern, von Rubens und Teniers, her; aber seine Schäferspiele, seine Theaterszenen, seine Frühstücke im Freien geben die ganze, lächelnde Kultur einer Zeit, die selbst zu wissen schien, daß ihre Existenz kurz sein mußte. So leicht und lockend der Künstler das alles gab und mit freiestem malerischen Zauber umkleidete, er selbst war menschenscheu und krank. Watteau gehörte noch der Zeit der Regence an, die das Rokoko vorbereitete; vergröbert tritt sein Einfluß auf in Boucher, dessen Effekte derber sind, berechnender, lüsterner. Der Louis-seize-Stil brachte dann eine Annäherung an die Natur; Rousseau war die Losung; ein naturalistisch-bürgerliches Genre kam auf; Chardin (1699—1779) ist der Künstler dieser Epoche; in seinen Familienszenen lebt ein neuer Geist. e. s.



Entgleisung eines D-Zuges auf der Strecke Leipzig—Berlin infolge falscher Weichenstellung (2. August 1911).

Nachdruck des Inhalts verboten! Verantwortl. Redakteur: L. Salomon-Lessen, Berlin (Niederschönhausen). — Verlag: Hamburger Buchdruckerei und Verlagsanstalt Auer & Co., Hamburg.
Druck: Vorwärts Buchdruckerei und Verlagsanstalt Paul Singer & Co., Berlin SW. 68.