Wenige Minuten später war ich im Dorfe. Mit fliegenden Flanken blieb das Pferd stehen. Ich sprang vom Schlitten, da kam auch das Gefährt des Bauern schon hinter mir an. Ich stürzte auf seinen Schlitten zu: Der Bauer war allein! Als ich über ihn herfiel und ihn rüttelte, ihn anschrie, wo die Frau sei, sah er mich verständnislos an „Sie war ja gar nicht aus meinem Dorfe." sagte er. Ich mobilisierte das Dorf. Als wir eine halbe Stunde später zu der Unglücksstelle zurückkamen, fanden wir nur noch einen Schuh, in dem noch der Fuß steckte.

Ich habe nie mehr verächtlich von Wölfen gesprochen.

—[]—

Von Manchuria nach Charbin

Von Richard Schmidt-Changsha (China).

Wenn man über Sibirien nach China fährt, verläßt man bei Manjewskaya russisches und betritt in Manchuria chinesisches Gebiet. Das Umwechseln von Geld, Lösen der Fahrkarten, die Paß- und Gepäckkontrolle, alles geht schnell vor sich und klappt vorzüglich. Dann besteigt man den Expreß, der von draußen einen ebenso sauberen Eindruck macht wie von innen, das Essen im Speisewagen ist gut und auch noch billig, der Wagen selbst peinlich sauber und die Bedienung höflich und aufmerksam. Man hat den Eindruck, alles sei in schönster Ordnung, und so ist es auch wirklich. Die einen führen den musterhaften Betrieb auf die straffe Leitung des wegen verschiedener Verleumdungen verhafteten, inzwischen aber wieder freigelassenen Chefs der ostchinesischen Eisenbahn Ostroumoff zurück; die anderen behaupten, die Bolschewisten hätten die Bahn zu Propagandazwecken auf die Höhe gebracht. Was nun das Richtige ist, konnte ich leider bei der kurzen mir zur Verfügung stehenden Zeit nicht in Erfahrung bringen. Jedenfalls steht die Bahn unter gemeinsamer Leitung von Sowjetleuten und Chinesen, und auf jeder Station sieht man eine Flagge, die auf einem Stück Tuch oben die chinesischen Regenbogenfarben und unten die rote Fahne der Sowjets mit Sichel und Hammer trägt; sicherlich ein eigenartiger Anblick.

Wenn man als alter Ostasiate nach längeren Jahren wieder chinesischen Boden betritt, ist man begreiflicherweise voller Spannung, wie man alles wiedersehen wird; ganz besonders ist das bei Charbin (Harbin) der Fall, das ich bei Ausbruch des Krieges Hals über Kopf verlassen mußte, um nicht in russische Gefangenschaft zu geraten. Charbin ist schon mehr als einmal der Brennpunkt des Interesses gewesen, und sicherlich wird es eines Tages wieder die Blicke aller Welt auf sich lenken.

Pünktlich zur fahrplanmäßigen Zeit lief der Zug in Charbin ein, und vor dem Bahnhof wartete eine ziemliche Anzahl von Autodroschken der Fahrgäste. Das war mir ganz neu; als ich das letzte Mal dort war, gab es nur ein einziges Automobil, und das war eigentlich nichts als Anschauungsmaterial, denn Fahren war damals auf dem hundsmiserablen Pflaster absolut unmöglich. Das ist inzwischen anders geworden. Die Straßen sind in gutem Zustande, und wo sie es noch nicht sind, da wird fleißig gebaut. Ueberhaupt hat nach dem Kriege eine rege Bautätigkeit eingesetzt, so daß man die Stadt kaum wieder erkennt. Ganze Viertel sowie Kolonien sind neu entstanden. Während früher Charbin unter russischer Verwaltung war, sind heute die Chinesen Herren der Lage, was einem auch auf Schritt und Tritt auffällt. Trotzdem merkt man hier nicht das Geringste von Streiks und fremdenfeindlichen Bewegungen, wie das in den großen Städten weiter im Süden der Fall ist. Der Chinese kommt den Deutschen freundlich und mit Achtung entgegen; dennoch ist es ratsam, jede Streitmöglichkeit zu vermeiden. Das hat im vorigen Jahr der Fall Scherer in Mukden bewiesen, der vom chinesischen Gericht wegen Körperverletzung mit tödlichem Ausgang zu sieben Jahren Gefängnis verurteilt wurde. Der Fall wirbelte damals viel Staub auf und wurde von der gesamten englischen Presse Ostasiens breitgetreten. Scherer wurde täglich auf seinem Gang vom Dienst von halbwüchsigen Jungen beschimpft, und um diesem Spott ein Ende zu bereiten, verfolgte er einen der Knaben, um ihm mit seinem Stock einige Schläge zu verabreichen. Der Junge fiel unglücklich und zog sich eine Verletzung am Kopf zu, die von seiner Mutter mit einem schmutzigen Lappen verbunden wurde. Es trat eine Blutvergiftung ein, und der Junge starb nach einigen Tagen. Scherer ist inzwischen begnadigt worden, aber die



Alt-Hamburger Häuser, die durch Streben im Gleichgewicht gehalten werden.

Engländer werden sicherlich bei den kommenden Verhandlungen über die Exterritorialität den Fall mit Vergnügen wieder aufgreifen und für ihre Zwecke dienstbar machen.

Charbin erlebte nach dem Kriege eine Blütezeit. Das Importbedürfnis von fremden, besonders von deutschen Waren war groß. Der Handel lebte auf, und das Geld lag sozusagen auf der Straße. Aber der Rückschlag, der immer folgt, blieb auch hier nicht aus. Die guten Zeiten sind vorbei, und die Importhäuser klagen über schlechte Zeiten. Das einzige Geschäft, das noch zu gehen scheint, ist das Soyabohnengeschäft. Die Soyabohne ist der Hauptexportartikel der Mandschurei, und man sagte mir, daß der Anbau von Soyabohnen seit vor dem Kriege sich verdoppelt hätte, was auch leicht verständlich ist, wenn man bedenkt, daß die Soyabohnen inzwischen auch bedeutend teurer und der Anbau daher lohnender geworden ist. Bei der vielseitigen Verwendungsmöglichkeit der Soyabohne bezw. des daraus gepreßten Oels ist dies leicht verständlich. Die Rückstände bei der Oelgewinnung werden zu Kuchen gepreßt und ergeben ein ausgezeichnetes Viehfutter. Ueberhaupt verdankt Charbin seine wirtschaftliche Bedeutung vornehmlich dem Umstand daß es ein Hauptumschlagsplatz für die Soyabohnen ist. Ein anderer, zeitweilig sehr lohnender Geschäftszweig war die Spiritusbrennerei. Vor dem Kriege bestand dort nur eine einzige allerdings sehr große Brennerei. Als dann durch den Krieg der russische Sprit ausblieb machte diese sehr gute Geschäfte, was dann zur Nachahmung ermunterte. So gibt es jetzt in Charbin etwa fünfzehn mindestens ebenso große Brennereien, die wie Pilze aus der Erde geschossen sind. Doch die guten Zeiten sind vorbei, und es arbeitet augenblicklich von allen nur eine, die aber wahrscheinlich nach meinen Erfahrungen an die anderen Brennereien soviel Entschädigung für das Stilliegen bezahlen muß daß sie selbst wohl auch keine günstigen Ergebnisse dabei erzielen kann.

In Charbin bekommt man ein buntes Völkergemisch zu sehen wie wohl an wenigen Plätzen der Welt. Es ist schon immer der Schlupfwinkel vieler lichtscheuer Elemente und Glücksjäger gewesen. Während des russisch-japanischen Krieges ist hier ungeheuer viel Geld verdient und auch wieder ausgegeben worden. Die Tausendrubelnoten saßen so locker wie bei uns die Fünfgroschenstücke. Wenn die verschiedenen politischen Interessen in der Mandschurei wieder einmal zu einer kriegerischen Auseinandersetzung führen werden, dann wird Charbin infolge seiner geographischen Lage und als Eisenbahnknotenpunkt erneut der Mittelpunkt sein und die Zeit für die Abenteurer und Glücksritter ist wieder da.

Vorläufig aber macht die Stadt den Eindruck eines Platzes, der gute Jahre hinter sich hat und der zum großen Teil von der Erinnerung an vergangene Zeiten lebt. Der Weltkrieg hat auch hier im fernen Osten seine Spuren hinterlassen. Das Nachtleben, wie es der Russe lebt, ist bei oberflächlichem Hinsehen dasselbe wie einst. Bei genauer Betrachtung aber sieht man, daß nur eine ganz kleine Oberschicht sich diesen Luxus leisten kann, während der Mittelstand der früher erst abends um 10 Uhr anfing, lebendig zu werden, heute froh ist, wenn er sein Leben fristet.

—[]—

Am Ausguck

Grönlands Eis.

Die größte zusammenhängende Eismasse, die es auf Erden gibt, ist wahrscheinlich die, die fast das ganze Innere von Grönland umgibt, wo sie sich schon seit der Zeit vor der Morgendämmerung angesammelt hat. Einer Schätzung nach bildet das Eis dort einen Block von 1 555 000 Quadratkilometern Oberfläche und im Mittel von 2400 Metern Dicke. Nach diesen Zahlen berechnet, übertrifft der Eisklumpen an Masse die Wassermenge des Mittelländischen Meeres. Von der Eismasse könnte man Großbritannien und Irland 11 km hoch, Sachsen 210 km hoch bedecken. Die Vereinigten Staaten von Nordamerika — 9 806 333 Quadratkilometer groß — könnte man unter einer 400 m dicken Eisschicht begraben.

Woher stammt der Sperling?

Woher der Sperling stammt? Man meint vielleicht, er sei immer da gewesen. Bisher nahm man an, daß der Sperling mit dem Getreidebau nach Deutschland gekommen sei, das heißt, man erklärte den Vogel für einen Einwanderer, der ursprünglich in wildem Zustand in Europa überhaupt nicht vorkam. Diese Erklärung ist sehr interessant und sinnfinnig. Sie hat auch viel Wahrscheinlichkeit für sich, da man heute noch in Rußland verfolgen kann, wie der Spatz dem Getreidebau folgt. Er pflegt in Gegenden ohne Getreidebau völlig zu fehlen. In deutschen Gebirgsdörfern z. B. Tegernsee und sonstigen vielen Orten, wird der Sperling durch den Buchfinken vertreten. Der Spatz ist also, da der Getreidebau aus dem Osten stammt, ein Orientale. Interessant ist auch die Frage, ob die Sperlinge in der Großstadt unter dem Rückgang der Droschkenpferdezahl und des Mangels an Hafer und Futter für die Pferde Einbuße erlitten haben. Zweifellos scheint das der Fall zu sein. Die Zukunft wird zeigen, ob der Sperling sich den veränderten großstädtischen Bedingungen anpassen kann oder nicht.

U-Boot-Vorläufer.

Die ersten tauchfähigen Schiffe baute der berühmte Niederländer Kornelius Drebel, der Erfinder des Thermometers und sonstiger Instrumente. Er spazierte einst am Ufer, der Themse und sah, wie die Fischer durchlöcherte Kästen mit Fischen an ihren Booten hängen hatten, die die Boote tiefer hinabzogen oder höher schwimmen ließen, je nachdem die Kästen beladen waren. Das gab Drebel die Idee der regulierbaren Belastung, der späteren Ballasttanks. Er baute zwei Schiffe, welche so konstruiert waren, daß sie unter Wasser gingen. Die Luft wurde durch ein langes, kaminartiges Rohr, das über den Wasserspiegel hinaus ragte ins Boot geleitet. Die Wände des Schiffes waren von eingefettetem Leder. In einem der Schiffe machte König Karl I. selbst eine Unterwasserfahrt. Das andere Boot wurde dem damaligen Großfürsten von Moskau als „eine seltsame und unglaubliche Sache" verehrt. Man hat diese Idee aber damals nicht weiter verwertet, dazu fehlten zu dieser Zeit noch alle Vorbedingungen: Stahlrumpf, Dieselmotor, Optik, elektrische Batterien usw.

Berühmte Echos.

Die Zahl der Gegenden mit einem mehr oder weniger nachhaltigen Echo ist keineswegs gering. Von verschiedenen „berühmten Echos" plaudert sehr anregend S. Ring in der Braunschweiger G-N-J-Monatsschrift. Das Echo am Loreley-Felsen am Rhein gibt eine Silbe 17mal das Echo auf dem Königsplatz in Kassel 10mal zurück. Ein berühmtes Echo findet sich in der Höhle Smellen bei Viborg in Dänemark, das sogar einmal eine ähnliche Rolle gespielt haben soll wie die nicht minder berühmten Gänse vom Kapitol. Als die Russen in das dänische Land eingefallen waren und Viborg bedrohten, steckte ein Däne ein lebendes Kalb in die Höhle und das Angstgebrüll des Tieres rief ein so ungeheures Echo hervor, daß die abergläubischen Russen zu Boden stürzten und schleunigst die Flucht ergriffen. Sehr eigentümlich ist ein Echo in der Umgegend von Rouen in Frankreich, es gibt ein kurzes Gesangstück auf die verschiedenste Klangweise wieder, bald leise, bald mittelstark, bald zur Rechten, bald zur Linken des Hörers, hier einfach, dort doppelt. Der Sänger hört kein Echo, die aber, die das Echo vernehmen, hören den Sänger nicht

Verantwortlich: H. Semmelmann, Altena.
Druck und Verlag: P. A. Sanz, Altena.

Heimat und Ferne

Beilage zum Altenaer Kreisblatt zugleich Neuenrader Zeitung

Nr. 11 Mittwoch, 16. März 1927

Kreuzer „Hamburg" von der Weltreise zurück

Von Kapitän zur See a. D. H. v. Waldeyer-Hartz.

Die junge Reichsmarine darf am 19. März, eine besondere Feier in ihren Annalen buchen: der Kleine Kreuzer „Hamburg" ist dann von einer Reise rund um die Erde heimgekehrt, nachdem er am 12. Januar 1926 Wilhelmshaven verlassen hatte. Bald liegt sein schlanker Leib, der vom Weltkriege her ehrenvolle Kampfnarben trägt, wieder auf den ewig trüben, gelbgrauen Gewässern der Jade, nachdem er die Weltmeere durchfurcht hat. Das Schiff stammt aus dem Jahre 1903, es ist also schon ein Veteran, der die Lebensdauer, die der Versailler Vertrag ihm gelassen hat, längst hinter sich weiß. Es ist für heutige Begriffe auch nur ein kleines Schiff, denn mit seiner Wasserverdrängung von 3650 Tonnen kann es angesichts der 10 000 Tonnen, die die kleinen Kreuzer der Großseemächte aufweisen, keinen Staat machen. Auch bei einer Wettfahrt hielte es mit ihnen nicht Schritt, 22 Seemeilen beträgt die Höchstgeschwindigkeit, während es die kleinen Kreuzer der anderen Mächte heutzutage auf 35 Seemeilen bringen. Schließlich ist auch der Aktionsradius der „Hamburg" insofern begrenzt, als das Schiff nur über Kohlenfeuerung verfügt und daher allerlei Oeldurst vermeiden muß. Trotz aller dieser Nachteile hat die kleine, alte „Hamburg" die weite Fahrt um das Erdenrund in Ehren zurückgelegt und dabei durch ihr Erscheinen und das mustergültige Auftreten ihrer Besatzung ein gut Teil dazu beigetragen, das Ansehen des deutschen Reiches zu heben, die noch immer dicht lagernden Lügennebel feindlicher Propaganda zu zerstreuen und vor allem feste Fäden zwischen dem Auslandsdeutschtum und der Heimat wieder anzuknüpfen. Fäden, die unter der Gewalt des Kriegssturmes zerrissen, wenn nicht gar als hoffnungslos aufgegeben waren.

Der Reiseweg des Schiffes hat sich entsprechend der Beschränktheit im Aktionsradius im wesentlichen westwärts bewegt und starke Umwege über Nord und Süd vermieden. Nach dem Verlassen von Wilhelmshaven hat das Schiff zunächst Pentevedra an der Westküste Spaniens angesteuert. Alsdann folgten Madeira, Las Palmas und St Thomas, das nach elftägiger Fahrt über die Atlantis erreicht wurde. Von St. Thomas aus wurde ein Teil der Jahresschießübungen erledigt. Später steuerte das Schiff den Panamakanal an, um den Stillen Ozean zu gewinnen. Ueber Guatemala ging es nach Los Angeles und San Francisco, wo mit den Deutschen ein besonders herzliches Wiedersehen gefeiert wurde. Aber auch die amerikanischen Behörden bewiesen dem deutschen Schiff ein Maß des Entgegenkommens, das nach all den Härten und Enttäuschungen des Krieges besonders wohltuend wirkte. Als die „Hamburg" vor Honolulu auf den Hawaiinseln eintraf, war ihr bereits das Gesumm der Kabelwelt vorausgeeilt. Es hatte über das Schiff nur Gutes berichtet, sodaß sich auch in Honolulu eine Aufnahme ergab, die das Maß gebotener Freundlichkeit überschritt. Ein ähnliches Bild wies Japan auf, wo Yokohama, Kobe und Nagasaki angelaufen wurden. Als nächstes Reiseziel standen dann die Philippinen auf dem Programm, jener Zankapfel zwischen Japan und den Vereinigten Staaten, den keiner dem anderen gönnt und der zudem von der eigenen Einwohnerschaft am liebsten beiden Partnern entwunden werden möchte. Bei Fortsetzung der Fahrt in dem Malaiischen Archipel wurde zum ersten Mal der Aequator passiert. Nach altem Seemannsbrauch bekam Neptun viel zu tun, denn an Bord der „Hamburg" befanden sich viele, sehr viele Grünhörner, die ihre Nase vor Antritt der großen Reise noch nicht in die weite Welt gesteckt hatten. Von Niederländisch-Indien aus führte der Weg nordwärts nach Ceylon und nach Colombo, also in jene Gebiete hinein, wo im Jahre 1914 unsere „Emden" der Schrecken der Feinde und der britischen Handelswelt gewesen war. Später wurden der Indische Ozean und das Rote Meer durchquert, durch den Suez-Kanal ging es nach Port Said. Im Mittelmeer lockten Kreta, Alexandrien, Athen, Palermo und Valencia zum Anlaufen, lauter Plätze, die auch in früheren Jahren schon deutsche Schulschiffe angezogen hatten. Vigo in Spanien war der letzte Auslandshafen. Auch für seine Wahl hatte die Gepflogenheit vergangener Tage mitgespielt.

Die „Hamburg" war als Schulkreuzer in Dienst. Sie hat den jungen Zöglingen, die sie an Bord mit sich führte, auf ihrer weiten Reise nicht nur die Augen für die Seltsamkeiten und Schönheiten der Welt geöffnet, sie hat vor allem auch dafür Sorge getragen, daß durch straffe Handhabung des Dienstes und durch Ausnutzung jeder Tages- und Nachtstunde jener Geist an Bord gepflegt und jene Ausbildung gefördert wurden, die die Vorgängerin der jungen Reichsmarine, die alte stolze kaiserliche Marine, dazu befähigt hatte, ein Skagerrak zu schlagen. Aber auch der politische Ertrag der Reise ist nur erfreulich gewesen. Mögen auch einzelne deutsche Blätter auf Grund dürftiger Kabeltelegramme ihrer gehässigen Laune die Zügel haben schießen lassen, um die Besatzung der „Hamburg" anzuschwärzen — man hat allerhand darüber gelesen, außerdem werden auch noch die Gerichte sprechen —, so haben diese Unkenrufe doch den hellen Tag nicht übertönen können, der von überall her, wo die „Hamburg" gewesen war, zu uns herübergedrungen ist: den Ton der Freude, daß ein deutsches Kriegsschiff sich wieder auf allen Meeren gezeigt hat, und durch sein Auftreten bewies, daß auch die Lügen des Krieges letzten Endes nur kurze Beine haben!

—[]—

In einem deutsch-brasilianischen Landstädtchen

Von Dr. Worbs-Münster.

Einen langen Kometenschweif von glühenden Holzfunken nach sich ziehend, tritt der Rapidzug aus dem Urwald in die freie Ebene, aus der vereinzelt freundliche Häuschen auftauchen. Die Fahrt verlangsamt sich, und die Wagenschlange kommt am Bahnhof von Joinville zum Stehen.

Joinville im Staate Santa Catharina — so fremdartig sein Name, und trotzdem eine blinkende, blitzende, traute deutsche Kleinstadt. Elftausend von dem Dutzendtausend Einwohnern reden deutsche Zunge.

Sie ist auch nicht fix und fertig vom Himmel gefallen. Im Gegenteil, schmerzvoll waren ihre Geburtswehen. Zuerst versuchte es 1851 ein Häuflein mutiger Deutscher mit einigen Norwegern und Schweizern. Aber das Kindlein wollte nicht gedeihen. Gar manchmal dachte man verzagt daran, das „Sumpfloch" wieder aufzugeben. Da griff der Prinz von Joinville, ein Schwager Don Pedros II., zusammen mit dem Hamburger Kolonisationsverein ein und gab der Niederlassung Namen und Unterstützung. Hierauf gings langsam voran. Und heute ist Joinville ein schmuckes, aufblühendes Gartenstädtchen, in dem eine aufstrebende Industrie zu Hause ist. Webwaren, besonders Strümpfe, dann Baubedarfsartikel vom Nagel bis zum Firstbalken.

Himmel! ist das ein Leben auf dem kleinen Bahnhof. Das schwätzt und drängt und wimmelt durcheinander. Und nur deutsche Laute, wo man hinhört bis zu dem Mulattenbengel, der das Handgepäck zu erobern trachtet.

Im Autobus gehts durch die lange Zufahrtsstraße zum Städtchen. Ueberall an den Häusern deutsche Namen und Inschriften. „Hotel zu den sieben Schwaben von Peter Müller" zur Rechten, „Gastwirtschaft von Heinrich Borgmeier" zur Linken. Und der drallen Bäckersfrau vor dem Laden nebenan, mit den beiden Blondköpfchen an der Schürze und dem Sprößling auf dem Arm, der sieht man, noch ehe sie den Mund aufmacht, an, daß sie aus Westfalen stammen muß.

Die ganze Straße entlang wehen Fahnen und Girlanden. Gerade hat Joinville seinen 75. Geburtstag eine Woche lang festlich begangen. Noch brummt manchem Joinviller der Schädel. Viel ist geredet und gefeiert worden. Der Präsident des Staates Santa Catharina war selbst erschienen, sogar ein Prinz von Joinville, der jetzige Kronprätendent. Von Regierungsseite hob man den Wert der kolonisatorischen Tätigkeit der Deutschen lobend hervor, pries ihre Zähigkeit und ihren Fleiß. Aber was nützen Worte? — Seit dem Kriege sind die Deutsch-Brasilianer recht unzufrieden. Man hat die frühere Selbstverwaltung erheblich beschnitten. Jetzt führt der brasilianische Beamte das Steuer. Doch das Schiff steht still. Viel Abgaben heißt die Losung, dafür wenig Gegenleistung. Gute alte Straßennamen werden umgetauft, und man tut so, als ob brasilianische Arbeit alles geschaffen habe.

Im Zentrum am Cachoeira wirkt Joinville fast großstädtisch. Da reckt sich das vierstöckige Palasthotel zum Himmel, da stehen sich die beiden schmucken Kirchen gegenüber, werden die Bürgersteige breiter, und die Ladenauslagen mehren sich. Wie zum Aerger für die Deutschen, — gerade, wie um zu zeigen „Seht, wir könnens auch!" — hat man soeben hier in der Mitte der Stadt einen Riesenbau errichtet, den brasilianischen Klub, das einzige nach dem Kriege neu geschaffene Gebäude größeren Stils.

Den schönsten Schmuck des Orts bilden seine Gartenanlagen. Die Allee von himmelragenden schnurgeraden Königspalmen, die zum Regierungsgebäude führt, steht der bekannten Palmenstraße am Manguekanal in Rio kaum an Stattlichkeit nach. Und im neu angelegten Stadtgarten mit dem Musiktempelchen herrscht eine bewundernswerte Fülle von Bambussträuchen. Araukarien und Kakteen.

Fällt der Blick von der Stadtmitte nach allen Seiten frei auf die laubbedeckten Hügel im Kreise, so glaubt man sich nach Thüringen versetzt.

Auch die Deutschen da draußen sind dieselben wie daheim mit allen Fehlern und Vorzügen. Vereinsmeierei, Zank und Klatsch sind an der Tagesordnung. Das aber muß zu ihrem Lob gesagt werden: politisch stehen sie auch nach dem Kriege fast insgesamt auf dem Boden der Vorkriegszeit, die Flaggenänderung verstehen sie einfach nicht, sie hängen mit ganzem Herzen an der Heimat, wie sie früher war. Natürlich ist es nicht zu vermeiden, daß den im Lande geborenen Deutschen die dortige Landessprache geläufiger wird als die Elternsprache. Es sind eben die Laute, die ständig an ihr Ohr dringen, wie sie im Geschäftsleben und während des Militärdienstes anwenden müssen. Da ist aber kaum ein Sohn oder Enkel deutscher Abstammung, der nicht seine Muttersprache, wenn

auch mit einigen brasilianischen Beitaten, wenigstens einigermaßen beherrschte.

Rühmenswert ist die Gastlichkeit, die sie in unbegrenztem Maße jedem Landsmann — und sei er noch so fremd — zu teil werden lassen. Auch unser Gastfreund hätt uns zurück, bis die Abfahrtszeit des Zuges längst verstrichen ist. Lächelnd beteuert er uns immer wieder, daß man in Brasilien noch reichlich Zeit habe. Und richtig, als uns das Auto am Bahnhof absetzt, heißt es: „Zwei Stunden Verspätung" — wie immer. Der Brasilianer rechnet schon damit. Hier herrscht als oberster Grundsatz: „paciencia".

—⊡—

Finnische Bilder

Von Heinz Richter.

Ein weites Hafenbecken, **am äußeren** Rand durch kleine und große **Felseninseln** abgegrenzt, das in vornehmen Bogen **sich rundende** Ufer mit hohen und kunstvollen **Bauten** gekrönt, auf dem blanken Wasser eine ansehnliche, gerade noch überblickbare Schar von stattlichen Schiffen u. Booten: das ist der erste **Eindruck von Finnland**, wenn man sich seiner Hauptstadt, Helsingfors, vom Meere her nähert. Marktgewimmel, Autos, Straßenbahnen, Zeitungsstände, elegante Welt, eilende Geschäftsleute, Matrosen, alles schluckt die breite „Esplanade". Musik lockt aus dem Grün der Anlagen, die ganze Großstadt wogt um sie herum, und Finnen und Fremde freuen sich an den bald flotten, bald schwermütigen Klängen des Orchesters.

Ein schlanker, hoher Turm erhebt sich plötzlich über den Häusern, man tritt auf einen freien Platz, und vor einem liegt ein schlichter, eindrucksvoller Bau. Zwei Seiten des mächtigen Gebäudes werden von diesem in seiner Steile und Strenge für Finnland so kennzeichnenden Turm an einer Ecke kräftig zusammengefaßt; ein weites, mit großem Bogen überwölbtes Tor saugt den Verkehr in sich hinein. Es ist der Bahnhof. — —

Schon nach einigen Tagen haben wir erkannt, daß es in diesem Lande Sitte ist, jeden Tag mindestens einmal in einem der vielen Seen zum Schwimmen zu gehen. Doch der eigentliche Hochgenuß ist für den Finnen nicht das Bad im See, sondern die Sauna! Man sagt, ehe sich der Bauer sein Wohnhaus errichtet, baue er sich eine „Sauna". Tatsächlich findet man bei jedem auch noch so kleinen Wohnhause in einiger Entfernung eine wohlgefügte Holzhütte. Im Innern sind zwei Räume vorgesehen. Im zweiten steht ein backofenähnliches Gemäuer, und an der einen Wand ist in halber Stubenhöhe eine Plattform errichtet mit Liege- und Sitzgelegenheiten. Jeden Freitag oder Sonnabend ziehen alle Familienmitglieder ins Bad. Mit Hilfe von im Ofen erhitzten Steinen und darüber gegossenem Wasser wird die ganze Sauna unter Dampf gesetzt, und die Badenden nehmen bereit liegende Ruten aus Birkenzweigen zur Hand und schlagen aus Leibeskräften auf einander ein. Das erhöht den Genuß, denn man gerät dabei erklärlicherweise gehörig in Schweiß. Ist das geschehen, so greift man zu den bereit stehenden Kübeln voll kalten Wassers und schüttet sie sich gegenseitig über den Kopf. Meist ist ja auch (wie in Finland überall) ein See nicht weit, denn die Sauna wird schon gern in dessen Nähe gebaut; so läuft man auch nach dem Schwitzbade zur Abkühlung geschwind zum See. Echte Saunafreunde hacken sich im Winter ein Loch in die Eisdecke, um so die Abkühlung recht kräftig genießen zu können. Es gibt Finnen, die mitten in der Woche eine Reise abbrechen, um am Wochenende zur heimischen Sauna zurück zu sein. Schon ganz kleine Kinder werden in die Sauna mitgenommen, und man sagt, die Kraft und Ausdauer des Finnen in seinem äußeren und inneren Wesen sei auf diesen Brauch zurückzuführen. — —

„Sprechen Sie etwas Deutsch?" — „Ja!" — „Dürfen wir unser Gepäck für zwei Tage bei Ihnen lassen? Wir wollen nur einmal kurz an den Laatokka-See und kommen auf dem Rückweg hier wieder vorbei." — „Wollen Sie nicht bei uns zur Nacht bleiben? Wir freuen uns sehr über jeden deutschen Besuch. Wir zeigen Ihnen dann auch den Laatokka. Bitte steigen (kommen) Sie herein!" Wir waren in den Pfarrhof eines Dorfes nicht weit von dem genannten See geraten, und die Pfarrerstochter nötigte uns so lange mit freundlichen Worten zum Bleiben, bis wir nachgaben. Auch der alte Pfarrer nahm uns freundlich auf. Es wurden uns finnische und karelische Volksgerichte vorgesetzt, es gab eine freundliche ernsthafte Unterhaltung über Finnland und Deutschland, der alte Herr war im finnischen Landtage Abgeordneter gewesen, und am Sonntage besuchten wir den finnischen Gottesdienst, von dem wir leider kein Wort verstanden; um so mehr freuten wir uns an der bunten Tracht der Kirchenmänner und nach dem Gottesdienst an dem langen Zuge der zweirädrigen Einspänner, auf denen die Kirchgänger wieder heim eilten. Nach Tisch mußten wir an der Geburtstagsfeier des Dienstmädchens teilnehmen; es hatte einfach seine Herrschaft und uns Gäste zum Kaffee geladen. Das Pfarrerstöchterchen exerzierte uns ein: „Onnea pallea!" (heißt: Ich gratuliere schön!), dann zogen wir alle ins Gesindestübchen hinter der Küche, der Pfarrer hielt eine kleine Geburtstagsrede, und alle mußten tüchtig Kuchen essen, denn „sonst gibts ein großes Unglück", hieß es.

Anschließend Motorbootfahrt nach dem Laatokasee. Anderthalb Stunde geht es durch Felseninseln und Inselchen hindurch, immer höher wird der Wellenschlag, immer spärlicher der grüne Saum am oberen Rande der Steinufer, schließlich dehnt sich vor uns die schier unendliche Fläche des düsteren Sees. Unser Boot tanzt auf den Wellen, bis wir den sandigen Strand anlaufen und das unvermeidliche Bad nehmen. Es folgt eine Nacht in geheimnisvoller, einsamer Fischerhütte. Zuvor ein Mahl am roh behauenen Tisch mit all den finnischen Leckerbissen, die wir aus dem Pfarrhause mitbekommen hatten: Fisch in jeder denkbaren Form, Lachs, saure und gekochte Fische und Fischkuchen, eine besondere Feinheit der dortigen Küche. Am nächsten Tage kehrten wir zum Bahnhof zurück und verabschiedeten uns herzlich. — —

Wir kommen gegen Abend an einen Bahnhof und wollen noch weiter. Es geht nur noch ein Güterzug, so fahren wir mit dem. Bescheiden setzten wir uns in den Packraum des Zugführerwagens, doch die Schaffner kommen und nötigen uns in ihr Abteil auf die Polsterbank. Es gibt ein großes Ratebrechen mit Menschenspiel, heftigen Armbewegungen und „Faust"-skizzen im Notizbuch. Schließlich singen die drei Schaffner an, uns etwas vorzusingen, erst Soldatenlieder, dann weichere Melodien. Wir sind ganz Ohr und blicken tief hinein in das Herz dieses eigenartigen Volkes. Auch wir singen etwas. „Ich hatt' einen Kameraden" und „Sah ein Knab' ein Röslein stehn", sind ihnen von den deutschen Truppen aus dem Jahre 1918 noch bekannt und finden besonderen Anklang.

Dann zeigt uns einer der Eisenbahner im Vorübergehen sein Häuschen. Der Zug hält, wir sind am Ziele, sagen den Dreien Lebewohl und wandern schweigend in die milde, dämmerige Sommernacht hinaus.

—⊡—

An den Ufern des Nils

Von Dr. Fr. Schmalz-Frankfurt.

Die Sehnsucht nach dem Süden, nach den wärmeren Himmelsstrichen, unter denen der Mythe nach die Wiege der Menschheit stand, liegt uns Nordländern von altersher im Blut. Im Geist den Leser auf eine Aegyptenreise mitzunehmen, will ich daher hier versuchen.

Wenn der Reisende in Alexandrien zum ersten Male den mit der Geschichte der Menschheit so eng verwobenen Boden Aegyptens betritt, dann sieht er eine halb orientalische, halb europäische Stadt vor sich. Sie schaut unverwandt hinaus auf das blaue Meer, dem sie ihr Entstehen und ihre Bedeutung verdankt. Handelsschiffe aller Länder liegen im Hafen, der umsäumt ist von ganz u. gar nicht orientalischen Lagerspeichern. In den Straßen ein Gemisch von Menschen aller Hautfarben, Neger, europäische Damen, ägyptische Beamte; Autos, Pferdedroschken und ganz vorsintflutliche Vehikel beleben die Straßen. Alexandrien ist die typische Handelsstadt, die Stadt des money making, der günstigen Bilanzen. Die wenigsten geben sich die Mühe, Alexandrien kennen zu lernen — das ist schade. Dennoch sehnt sich der Reisende, der hier verweilt, bald fort und ist froh, wenn ihn der Luxuszug in dreistündiger Fahrt nach Kairo gebracht hat.

Da für den Reisenden natürlich in erster Linie die Frage der Unterkunft eine Rolle spielt, sei das schönste Hotel, das ich jemals gesehen, das Shepheard-Hotel, erwähnt. Es mag sein, daß in bezug auf Luxus und verschwenderische Pracht neuere Hotels das Shepheard übertreffen; es ist und bleibt trotz aller Konkurrenz auch heute noch ein Haus von erlesenstem Geschmack, eine Sehenswürdigkeit, an der man ebenso wenig vorüber gehen kann wie an dem großen Museum oder dem Bazar. Die große Halle ist etwas, was es auf der Welt nur einmal gibt. Hier ist es immer kühl und angenehm, mag draußen noch so sehr die Sonne brennen. Bei Tee und Scherbet, bei gedämpfter Musik knüpft man hochinteressante Bekanntschaften an, und man begegnet, wenn man Glück hat, Menschen, die aus der großen Masse der Snobs hinaustagen. Das entschädigt dann für manche Stunden, die man sich mit Globetrottern und Parvenüs gelangweilt hat.

Am Abend, wenn man auf der Terrasse des Hotels sitzt, flutet auf der Sharia Kamel das Leben der großen Stadt an uns vorüber, Wagen und Autos fahren unablässig hin und her, und dazwischen drängt sich eine bunt zusammengewürfelte Menge aus aller Herren Ländern. Indische Gaukler versuchen, auf die Terrasse zu kommen und ihre Kunststücke zu zeigen; Schlangenbeschwörer breiten ihren Sack mit dem gruseligen Inhalt auf dem Fußgängersteig aus und lassen große und kleine Schlangen nach dem Ton einer eigenartigen Flöte tanzen. Araber preisen ihre Teppiche, Inder ihre Seidenstoffe an; Skarabäen und „echte" Ramses-Figürchen werden zum Kauf angeboten, ebenso Perlen, angeblich aus den Gräberfeldern und tausenderlei Tand.

Kairo ist viel orientalischer als Alexandrien und hat sein eigenartiges Gepräge besser bewahrt. Hier steht rastlose Gegenwart und uralte Vergangenheit uns zu gleicher Zeit gegenüber. Die Vergangenheit, Tausende von Jahren zurückliegend, steht in mächtigen Säulen, in uralten Schmuckgegenständen, in Mumien, in Glassärgen, in tausenderlei anderen Dingen vor uns, wenn wir das ägyptische Museum in Kairo betreten. Wir sehen hier die Kunsterzeugnisse eines schon vor Jahrtausenden hochkultivierten Volkes, das offensichtlich und in grade ansteigender Linie nach höchster Verfeinerung des Lebensgenusses strebte.

Es erscheint einem beinahe unfaßlich, daß man beim Heraustreten aus dem großen Museum zahlreiche Autos davor stehen sieht, wenn man mit einer Jahrtausende alten Vergangenheit in Berührung gewesen war. Mit diesen etwas allzu scharfen Gegensätzen werden wir aber versöhnt, weil uns das Auto in verhältnismäßig kurzer Zeit und bequem auf der breit angelegten Schubra-Allee hinaus fährt an die Pyramiden von Gizeh. Es ist über diese Pyramiden schon so viel geschrieben worden, daß man glauben sollte, dieses Thema sei erschöpft. Und dennoch üben die Pyramiden, mag man sie auch mehrmals gesehen haben, einen überwältigenden Eindruck auf den Beschauer aus, weit schweigender Bewunderung blickt man auf diese Steinriesen, an deren Bau hunderttausend Menschen zugrunde gehen mußten, bloß zu dem Zweck, den Fortbestand der Mumie eines einzigen Pharao zu gewährleisten.

Die enge Berührung zwischen islamitischer und occidentaler Kultur tritt am deutlichsten hervor, wenn man durch die Straßen von Kairo schlendert. Das Auge saugt sich voll an Farben, Licht und bunten Bildern. Bei Bab-el-Zuwele, dem Tor der Siege, glänzt das goldbedachte Minarett einer Moschee, an der sich die seltsamen arabischen Schriftzeichen zu einer künstlerischen und eindrucksvollen Form, der Arabeske, herausgebildet haben. Bunte Wimpel hängen auf der Gasse, und vom tiefblauen Himmel hebt sich das schlanke Minarett wie ein weißer Griffel ab. Die Straßen werden enger und auch kühler — dafür aber entsprechend schmutziger. Man geriät in das Quartier Turkin. Wie Schwalbennester hängen Erker an Erker an den Häusern, die Fenster sind mit Gittern verschlossen, die ein kleines Kunstwerk aus Holzfiligran sind. Hier und da sieht man auch eine besonders schöne Haustür, die reichen Arabeskenschmuck aufweist.

Für den Europäer ist der Markt von ganz besonderem Interesse. Hinter der Sultan Hassan, der wundervollen Moschee, wird man aufgehalten, und Erzeugnisse, die unser Auge sonst kaum sieht, werden hier feilgeboten: Zuckerrohr, Dhurra, frische Datteln usw. Hier wird gefeilscht und gestikuliert, daß man glauben möchte, eine richtige Rauferei sei im Gange. Aber das täuscht — es wird hier nur gefeilscht und gehandelt, ganz friedlich und harmlos, wenn auch mit südlichem Temperament.

Wenn am Abend die Sonne sich hinter den Palmwäldern etwas versteckt und ein kühler Wind den von der Hitze doch immerhin stark mitgenommenen Europäer erfrischt, dann geht man hinaus nach Bulak an den Nil und macht mit einer der malerischen Dhaus eine kleine Segelpartie nilabwärts. Palmenhaine, Fellachensiedelungen, ein versteckter Scheichgrab, Kameltreiber, eine Abteilung ägyptischer Soldaten, alles zieht in dem bunten Wechsel an einem vorüber. Und wenn man den Kiel wendet, um wieder zurückzufahren nach Kairo, kommt man gerade recht, um das überwältigende Schauspiel zu genießen, wie die Sonne als glühender Feuerball allmählich in den violetten Dunst hinter den Pyramiden versinkt. Die ganze Landschaft ist in Purpur und Violett getaucht, die Blätter der Palmwedel heben sich wie mit der Feder gezeichnet von dem dunkler gewordenen Himmel ab.

Zu Fuß kehren wir zurück über den Kasr-en Nil, die große Nilbrücke. Das abendliche Kairo nimmt uns jetzt in seine Arme und zeigt sich im Schein der großen Bogenlampen als eine moderne Großstadt, wo den Einheimischen und den Fremden hunderterlei Vergnügungen, gefährliche und weniger gefährliche, locken. Denn Kairo hat eine sinnbetörende Oberfläche und als Ausgleich dafür auch einen moralischen Sumpf, von dem sich der Europäer nur schwer eine Vorstellung machen kann. Bis in die späte Nacht — nein, bis in den Morgen hinein — ist hier alles auf den Beinen. Alle Lokale sind gefüllt. Ich aber flüchte in den großen Garten von Shepheard, durchlebe noch einmal in Gedanken die bunten Eindrücke des Tages und träume, umfächelt vom Nachtwind, hinauf zu den Sternen, die oben strahlen wie übergroße Diamanten und leuchten in einer mir gesehenen, südlicheren Pracht.

—⊡—

Londoner Traffic

Von A. Nobody.

Das Wichtigste und Schönste in London ist und bleibt der Traffic, der wahrhaft großstädtische Verkehr. „To block the traffic" unerhörte Schande für den Chauffeur, schlimmer Spott für die Damenfahrerin und auch für den Fußgänger, der durch seine Ungeschicklichkeit den Verkehr aufhält!

Der Londoner Traffic hat seine Gezeiten wie das Meer. Frühzeitig überschwemmt die Flut der Citymen die Verkehrsmittel zum Innern der Stadt, abends zieht der Ebbstrom sie in die Vororte zurück. Die Gezeiten der Dame, die ihre Einkäufe macht, sind etwas anderes, aber ebenso gleichzeitig festgelegt. Am stärksten wirkt die gleichzeitige, gleichgerichtete Kraft der Strömung am Sonnabend mittag, punkt 1 Uhr, wenn Warenhäuser, Geschäfte, Börse, ja die Restaurants im selben Moment Schluß machen und alles nach draußen strebt. Wer da ausnahmsweise in die Stadt hinein will, der schwimmt wahrhaft gegen den Strom. Er hat alle Verkehrsmittel für sich allein zur Verfügung, ist einziger Fahrgast in einem riesigen Untergrundzuge und neben einer drängelnden Völkerwanderung auf der Gegenseite steht er in ängstlicher Einsamkeit auf der abschüssigen Bahn einer leeren Rolltreppe. Die „Escalators" gehören zu den schönsten Londoner Verkehrsmitteln. Sie verbinden die tief untereinanderliegenden Bahnsteige und Wege der Untergrundbahn. Auf ihnen Halt machend wird man in schwindelsicherem Winkel sanft gleitend aber rasch aufwärts bewegt. Alle Verkehrseinrichtungen müssen „foolproof" sein — ein treffender Amerikanismus — — d. h. so sicher daß auch Toren, Ungeschickten nichts passieren kann. Der Gewandte, der ganz Fixe, kann ja das Tempo der Treppen verdoppeln, indem er trotz der passiven Bewegung noch selber rennt. Ich aber in meiner kontinentalen Romantik versuchte es umgekehrt: klettere die absteigende Treppe herauf, die aufsteigende Treppe herunter, und nur Einstein wird die Geschwindigkeit errechnen können, die ich anwendete, wollte ich nicht heute noch hilflos auf der Stelle krabbeln. Das Tempo des Engländers wird schneller, je tiefer er kommt, der Hohlraum der Röhren saugt ihn förmlich an. Hört er gar das Sausen eines Zuges — gleichgültig ob es sein Zug ist — muß er einem Zwang gehorchend rennen, rasen, eine wilde Jagd in den unterirdischen Wegen. In der Bahn dann: Ruhe. Eine riesige Zeitung wird hervorgezogen und virtuos hantiert. Mein hilfloses Knittern und Falten sowie meine garnicht laute Unterhaltung mit meinem Begleiter fällt als kontinental auf. Hier konversiert man nicht, man ruht u. liest. Die breiten Sitze entsprechen dem Format der Zeitungen, aber jedem Platz ist eine Besesampe angebracht: Eile mit Komfort und . . wenig Geräusch. Das gilt auch für den Autoverkehr: man hupt nicht, erschrickt nicht, erschreckt nicht. Die zahllosen, einander im Abstand von Zentimetern folgenden haarscharf aneinander vorbeisausenden flinken Omnibusse hupen nicht, aber auf den Fingerzeig eines der geduldigen Bobbies bleiben sie wohlerzogen und diszipliniert stehen, wie jeder normale Engländer, sogar der Fußgänger, dessen Vorsicht und Korrektheit höchstes Lob verdient. Die Tausende von Motorommibussen, in ihrer charakteristischen roten Farbe, ihrer durchaus einheitlichen, gar nicht übermäßig modernen aber bewährten und beweglichen Form und Zig waren es sicher nicht — „aber es ist ja nur

Größe bestimmen das ganze Stadtbild. Sie sind wesentlicher darin als die ebenso prunkvolle wie internationale physiognomielose Architektur der Hauptgeschäftsstraßen. Ueblicher Hotel- und Warenhaus- und Großbankenbarock, wie man ihn überall findet. Der „Traffic" aber, wie er hier ist, ist einmalig: voll Charakter und Eigenart.

—⊡—

Die jüngsten Ausgrabungen auf Kreta

Homer zufolge haben auf Kreta im frühen Altertum achtzig bis hundert blühende Städte bestanden. Der Erforschung dieser praehellenischen Kultur galten die umfangreichen Ausgrabungsarbeiten, die seit etwa 25 Jahren auf der Insel vorgenommen worden sind. Auf die alte Frage: „Welcher Art war das Verhältnis der Kultur auf Kreta zu derjenigen auf dem griechischen Festland?" läßt sich heute antworten, daß nicht nur ägyptische Einflüsse auf die kretensische Kultur eingewirkt haben, sondern auch Mesopotamien und Syrien mit Kreta in engerer kultureller Verbindung standen. Gleichwohl hat die Insel bestimmt eine eigene, ursprüngliche Kultur gekannt. Insbesondere die Ausgrabungen bei Knossos haben dies bewiesen. Hier entdeckte der engl. Archäologe Sir Arthur Evans unter anderem die alte Straße von Phaistos nach Knossos und, an dieser gelegen, die Grundmauern einer Herberge. Die kretensische Kultur kannte naturalistische Darstellungen von außergewöhnlicher Verfeinerung und Durchdringung, die jetzt in die Museen wandern. Privathäuser und Paläste kamen zum Vorschein. Neben Knossos ist Mallia zu erwähnen. Hier wurden u. a. Krypten entdeckt, die sich unter einer als Kapelle dienenden Loggia befanden, wo noch ein Altar und das Bild eines vierfüßigen heiligen Tieres gefunden wurde. In den Vorratsräumen stieß man auf große Krüge, die Bohnen enthielten. Letztere wurden aus Aegypten eingeführt, ein Beweis dafür, daß zwischen dem zweiten und dritten Jahrtausend v. Chr. ein Handelsverkehr zwischen Aegypten und Kreta bestand. Im Waffensaal des Schlosses zu Knossos fand sich ein reichbearbeiteles Beil mit mesopotamischem Steinüberzug, in der Form eines gezäumten Leoparden, der den Wagen der mesopotamischen Göttin Ištar zog.

—⊡—

Hinter uns die Wölfe . . .

Ein sibirisches Abenteuer von Joseph M. Peltier.

Am Nachmittag eines klaren Wintertages hatte ich, im Schlitten von Kansk kommend, auf dem Wege nach Ilansk nach Ueberwindung eines vom Schnee fast ganz zugewehten Hohlweges endlich fast die Höhe erreicht, die die Wasserscheide zwischen Kan und Ilan bildet, und freute mich nicht wenig, wieder im Schlitten Platz nehmen zu können, da ich, um das kleine, struppige Sibirienpferdchen nicht allzufrühe zu übermüden, zu Beginn der Steigung, vor Stunden schon, ausgestiegen war. Hinter mir fuhr ein sibirischer Bauer, der sich im letzten Dörfchen mir angeschlossen hatte und der gleichfalls nach Ilansk wollte.

Es war bitter kalt. Die Sonne stand am strahlend blauen, völlig wolkenlosen Himmel, ihre Strahlen aber wärmten nicht, sondern machten die Kälte nur noch fühlbarer. Schneestak in meinen Stiefeln, zwängte sich durch alle Nähte des Schafpelzes und stäubte in einer trockenen, flimmernden und glitzernden Wolke auf, wenn das Pferd in eine Schneewehe geriet und sich keuchend hindurch arbeitete. Um uns dehnte sich das endlose Land, in blendendem Weiß lagen die sonnenbestrahlten Flächen, in tiefem Blau die im Schatten liegenden Hänge. Der schüttere Wald des Kan-Tales lag längst hinter uns, jetzt erhob sich wie eine Wand zu unserer Linken die Taiga, der sibirische Urwald.

Plötzlich wurden die Pferde unruhig, schnaubten leise, blieben stehen und weigerten sich, weiterzugehen. Fragend wandte ich mich nach dem Bauern um, dessen Augen in dem bärtigen Gesicht einen verstörten Ausdruck angenommen hatten. „Wölfe!" rief er entsetzt, und ich werde den merkwürdigen Klang des Buchstaben „l" nie vergessen, der mit unserem „l" gar keine Aehnlichkeit mehr besaß, sondern dick, plump und wie von einer schweren, gequollenen Zunge mühsam gewälzt, mein Ohr traf. „Wölfe, nun gut", sagte ich überlegen lächelnd, „Wölfe habe ich schon zu hunderten getroffen" — was aber reichlich übertrieben war, denn mehr als zwanzig feige, scheues Gesindel, das sich verkriecht, wenn es einen Menschen nur von weitem wittert. Ich bin doch schon seit Mai in diesem gesegneten Lande und kenne mich aus." Der Bauer starrte mich eine Weile fassungslos an. „Wölfe im Sommer!" sagte er dann verächtlich. „Da sind sie ja zahm wie Hunde." Plötzlich starrte er, trotz der Kälte bleicher werdend, nach dem Waldrand. In einer Entfernung von etwa zweihundert Metern bewegten sich schmale, dunkle Körper im Schnee, eins, zwei, fünf, sieben! Es waren Wölfe, kein Zweifel. Jetzt ein Gewehr haben! Aber ich hatte keine Waffe mehr, wieder einmal ausgeplündert wie ich war. In Ilansk, wo ich einen guten Freund hatte, sollte mir wieder auf die Beine geholfen werden.

Die Wölfe wandten keinen Blick nach uns, strichen eine Weile längs des Waldes hin und verschwanden darin. „Siehst du," sagte ich triumphierend, „sie haben Angst vor uns." Der Bauer schüttelte den Kopf. „Sie haben uns nicht gewittert. Der Wind steht günstig für uns. Vier Werst sind es bis zum nächsten Dorf. Die Schellen von den Pferden! Wenn die Klepper nicht laufen wie die Schneehasen . . ." Er verstummte in abergläubischer Angst, das Fürchterliche auch nur in Worten heraufzubeschwören. Auch mich ergriff allmählich eine Unruhe. Das Geläute war bald vom Geschirr entfernt und verstaut. Wir setzten uns in die Schlitten, wickelten uns in die Decken und trieben die Pferde an. Unruhig liefen sie los.

Da, ganz kurz vor der Höhe, ertönte aus dem Wald das langgezogene Hungergeheul eines Wolfes, jenes in der sibirischen Oednis unsagbar grausig und gespenstisch klingende Heulen, das mit einer Art kurzen Bellens vermischt ist. Ein Dutzend gleicher Stimmen erhob sich, ferner und näher. Es war, als ob der Wald in der nun beginnenden Abenddämmerung selbst aus hunderten von Kehlen einen unbeschreiblich klagenden Gesang angestimmt hätte. Mit einem Schlage war meine törichte Ueberlegenheit zum Teufel, die Peitsche sauste einmal nur über die Pferde, dann war die Höhe erreicht, und nun ging es in einer atemlos wilden Jagd bergab, immer an der Taiga entlang, von Zeit zu Zeit durch vorspringende Waldungen, immer in dem gleichen, flimmerwirrenden Tempo. Der Schnee sprühte und schlug mir in scharfen, brennenden Wolken ins Gesicht, hinter mir keuchte das Pferd des Bauern, das mit weitvorgestrecktem Halse und fliegender Mähne so dicht aufblieb, daß ich manchmal den heißen Atem aus seinen Nüstern zu verspüren glaubte.

Da hörte ich hinter mir die schreiende Stimme des Bauern: „Sie kommen! Die Peitsche! Schlag zu!" Ich warf mich herum. Hinter uns noch mehrere hundert Meter entfernt kam ein Rudel Wölfe herangejagt, dreißig, vierzig Tiere vielleicht. Ich hatte geglaubt, sie seien schon bei uns, setzt verstand ich: auf mein Pferd sollte ich einschlagen. Aber wozu? Das gute Tier jagte ohnehin, von der tausendmal höheren Peitsche wilder Todesangst gehetzt, dahin. Wie gut, daß ich es geschont hatte und nicht wie der Bauer bergan im Schlitten sitzen geblieben war.

Langsam kam das Rudel näher. Der Bauer blieb mit seinem Schlitten Meter um Meter zurück. Wie rasend hieb er auf das schweißnasse Tier. Die Landschaft flog an uns vorüber. Wenn der nächste Waldvorsprung uns die Sicht freigab, mußte das rettende Dorf vor uns liegen. Ich drehte mich halb um. Das kurze, klaffende Bellen des Rudels klang schon verteufelt nahe. Der Bauer war fast zwanzig Meter zurückgeblieben und die ersten Wölfe kaum noch dreißig Schritt von ihm entfernt. Er hatte sich tief im Schlitten vergraben und schwang seine Peitsche, deren klatschende Schläge sich unaufgörlich folgten, unterbrochen von Schreien, die fast wie das Heulen der Wölfe klangen.

Plötzlich hörte ich vor mir einen hellen Ruf. Ich riß mich herum. Eine Frau stand am Wegrand, ein etwa vierjähriges Kind mit erhobenen Armen mir entgegenhaltend. Was sie rief, blieb unverständlich, aber es war klar, ich sollte das Kind mitnehmen. Ich riß die Zügel zurück, einen Augenblick stockte die wilde Jagd, kaum merklich, doch genügte es gerade, daß ich das schreiende Mädchen in den Schlitten reißen konnte, dann jagte das Pferd von neuem, verängstigt los. Die Frau wird zu dem Bauern springen, zuckte mir ein beruhigender Gedanke durch den Kopf. Zudem hörte ich das Geheul der Wölfe, das noch einmal wild zusammen gellte, zurückbleiben.

Da lag auch schon das Dörfchen vor mir. Ah, die feigen Bestien wagen sich nicht so weit vor