Nr. 19. Sonntag, 12. Mai 1901.

Blätter für den Familientisch



Verantwortl. Redakteur: Anton Stehle.
Druck u. Verlag des „Düsseldorfer Volksblatt“ G. m. b. H., beide in Düsseldorf.

Gratis-Beilage zum „Düsseldorfer Volksblatt“.

(Nachdruck der einzelnen Artikel verboten.)

Kirchenkalender.

Sonntag, 12. Mai. Fünfter Sonntag nach Ostern. Pankratius, Martyrer. Evangelium nach dem hl. Johannes 16, 23—30. Epistel: Jakobus 1, 22—27. In den Pfarrkirchen Feier der ersten hl. Kommunion. ● St. Andreas: Feier der ersten hl. Kommunion der Elementarschulkinder. Anfang morgens 7 Uhr und nachmittags 4 Uhr. ● St. Lambertus: Feier der ersten hl. Kommunion. 5 Uhr erste hl. Messe, 6 Uhr Beginn der Feier, 1/2 10 Uhr Hochamt und 11 Uhr letzte hl. Messe. Nachmittags 3 Uhr Rosenkranz-Andacht, 4 Uhr Festpredigt nebst Andacht für die Kinder und feierlicher Umzug. ● St. Martinus: Die erste hl. Messe um 5 Uhr, die zweite um 6 Uhr; punkt 7 Uhr Beginn der Feier der ersten hl. Kommunion, 1/2 10 Uhr Hochamt, 11 Uhr letzte hl. Messe. Nachmittags 1/2 4 Uhr Andacht und Ansprache für die Marianische Jünglings-Kongregation, 6 Uhr Andacht und Predigt f. die Erstkommunikanten. Am Montag, Dienstag und Mittwoch ist nach der 6 Uhrmesse Bittprozession, 7 1/4 Uhr Bittmesse. ● Maria Himmelfahrts-Pfarrkirche: Feier der ersten hl. Kommunion. Die hl. Messe beginnt 1/2 8 Uhr, nachmittags 5 Uhr Andacht. ● Dreifaltigkeits-Pfarrkirche: Feier der ersten hl. Kommunion. Hl. Messen: 5 Uhr, 6 Uhr, während der Kommunion-Feier, um 1/2 10 Uhr und um 11 Uhr. Auszug vom Schulhofe um 1/4 7 Uhr. Nachmittags um 4 Uhr Dankgottesdienst. ● Maria Empfängnis-Pfarrkirche: Jeden Abend 7 Uhr Mai-Andacht. ● St. Anna-Stift: Nachmittags 6 Uhr Vortrag u. Andacht f. die Marian. Dienstmädchen-Kongregation. (Fortsetzung s. letzte Seite)

Fünfter Sonntag nach Ostern.

Evangelium nach dem heiligen Johannes 16, 23—30. „In jener Zeit sprach der Herr zu seinen Jüngern: „Wahrlich, wahrlich sage ich euch, wenn ihr den Vater in meinem Namen um etwas bitten werdet, so wird er euch geben. Bisher habt ihr um nichts in meinem Namen gebeten. Bittet, so werdet ihr empfangen, auf daß euere Freude vollkommen werde.“ — „Dieses habe ich in Gleichnissen zu euch geredet: es kommt aber die Stunde, da ich nicht mehr in Gleichnissen zu euch rede, sondern offenbar vom Vater euch verkünden werde.“ — „An jenem Tage werdet ihr in meinem Namen bitten: und ich sage nicht, daß ich den Vater für euch bitten werde.“ — „Denn der Vater selbst liebt euch, weil ihr mich geliebt und geglaubt habet, daß ich von Gott ausgegangen bin.“ — „Ich bin vom Vater ausgegangen und in die Welt gekommen: ich verlasse die Welt wieder und gehe zum Vater.“ — „Da sprachen seine Jünger zu ihm: Siehe, nun redest du offenbar, und sprichst kein Gleichnis mehr. Jetzt wissen wir, daß du Alles weißt, und nicht nötig hast, daß dich Jemand frage: Darum glauben wir, daß du von Gott ausgegangen bist.“

Nachklänge zum Osterfeste.

V.

Wir wandeln noch immer, lieber Leser, an der Hand des Auferstandenen, und es sind immer noch die Worte aus Seiner Abschiedsrede an die Jünger, die uns begleiten. Das Leben des wahren Christen ist ja auch im Grunde nichts anderes, als eine Wanderung an Jesu Hand, und wie könnte es ein tröstlicheres und segensreicheres Geleit für uns geben, als Seine Worte, Seine Mahnungen und Seine Verheißungen? Im heutigen Evangelium bietet Er uns ein Mittel zur Besiegung aller Hindernisse auf dem Wege des Heils und zum erquicklichen Troste in allen Leiden und Widerwärtigkeiten: das Gebet in Seinem Namen!

„Wahrlich, wahrlich sage Ich euch: wenn ihr den Vater in Meinem Namen um etwas bitten werdet, so wird Er es euch geben!“ Dieses Wort des Meisters haben die Jünger sich zur Richtschnur genommen, als sie ihr apostolisches Werk aufnahmen: Im Namen Jesu wirkten sie und im Namen Jesu beteten sie, d. h. sie beteten, wie Jesus selbst gebetet haben würde, wenn Er noch unter ihnen gewesen wäre, — so führten sie den wunderbaren Bau des Reiches (der Kirche) aus, den ihr Meister begründet und begonnen.

Um die ganze Größe, Bedeutung und Schwierigkeit dieser Aufgabe auch nur annähernd ermessen zu können, versetzen wir uns, lieber Leser, einen Augenblick in jene Zeit, da die Apostel hinausziehen, ihre Botschaft vom Reiche Gottes den Völkern zu verkünden. Denken wir uns beispielsweise den Apostel Petrus, wie er um das Jahr 44 zum ersten Male nach Rom kommt, um dort den Glauben an den Gekreuzigten und Auferstandenen zu predigen. Ein Fremdling, in ärmlichem Gewande, mit Händen von schwerer Arbeit gehärtet, bedeckt mit Staub, barfuß oder mit ärmlichen Sandalen bekleidet, nähert er sich der Welthauptstadt, die in jener Zeit wahrscheinlich gegen zwei Millionen Einwohner zählte, von denen allerdings mindestens die Hälfte unter dem unwürdigen Joche der Sklaverei schmachtete. Schon von ferne erblickt er auf dem Kapitol, dem Mittelpunkt und Ausdruck der Größe Roms, — den Tempel Jupiters, des höchsten der heidnischen Götter; links und rechts am Wege herrliche Marmorpaläste, auf allen Plätzen Tempel und Götterbilder, alle aber überragt von der majestätischen Kuppel des Pantheon, dem Tempel aller Götter, der vor nicht langer Zeit erst errichtet worden war. Eine zahllose Volksmenge drängt sich auf den Straßen der ungeheuren Stadt, — vielleicht gerade nach dem Amphitheater hin, um beim Anblick der dort von Gladiatoren unter sich oder mit wilden Tieren ausgeführten Kämpfe und des dabei in Strömen fließenden Blutes sich zu berauschen.

Was der ankommende Apostel beabsichtigt, wissen wir sehr wohl, lieber Leser, allein um den übermenschlichen Charakter seines Vorhabens recht zu erfassen, wollen wir einem alten Kirchenschriftsteller das Wort geben, der in höchst anziehender dramatischer Form hierüber geschrieben hat. Dem ankommenden Apostel (sagt er) nähert sich einer jener müßiggehenden Neuigkeitskrämer, die besonders die Ankömmlinge gern mit Fragen behelligen, und es entspinnt sich das folgende Zwiegespräch:

Der Heide. Fremdling! dürfte ich wohl wissen, welches Geschäft Dich nach Rom führt? Ich wäre wohl im Stande, dir einen Dienst zu erweisen.

Petus. Ich komme, um hier den „unbekannten Gott“ zu verkündigen und Seine

Verehrung hier einzuführen an Stelle des bisherigen Götterkultus.

Der Heide. Wirklich! Die Sache ist mir neu, und ich möchte etwas mehr darüber erfahren. Aber woher kommst du? Was für ein Landsmann bist du?

Petrus. Ich gehöre einem Volke an, das ihr Römer haßt und verachtet,*) das ihr aus der Stadt gejagt habt; meine Landsleute wohnen jenseits des Tiberflußes, — ich bin ein Jude!

Der Heide. Aber du nimmst zweifellos eine angesehene Stellung bei deinem Volke ein?

Petrus. Das nicht. Sieh dir doch am Flußufer diese armen Fischer an: ich bin von demselben Stande. Einen großen Teil meines Lebens habe ich damit zugebracht, auf einem See meines Landes durch Fischfang meinen Lebensunterhalt zu gewinnen: „Gold und Silber habe ich nicht."

Der Heide. Seit wann hast du deinen Beruf aufgegeben? Du hast dich wohl dem Studium der Weisheit gewidmet, hast Schulen von Philosophen und Rednern besucht und baust nun auf deine Beredsamkeit?

Petrus. Auch das nicht! Ich bin ein Mann ohne alle wissenschaftliche Bildung.

Der Heide. Dann hat wohl die Verehrung deines Gottes viel Anziehendes, so daß du ohne Weisheit und Redekunst die Menschen für ihn gewinnen kannst?

Petrus. Nein, ich verkünde einen Gott, der als Verbrecher zwischen zwei Verbrechern von meinem Volke gekreuzigt worden ist.**)

Der Heide. Was willst du uns Römern denn als Lehre eines so seltsamen Gottes verkünden?

Petrus. Eine Lehre, die den stolzen u. sinnlichen Menschen eine Thorheit dünkt, und die allen Lastern den Krieg erklärt, denen diese Stadt Tempel erbaut hat.

Der Heide. Wie! diese Lehre willst du hier verkünden und hoffst dafür Anhänger zu finden?

Petrus. Jawohl! Und nicht nur in Rom, sondern auf der ganzen Erde!

Der Heide. Und auf wie lange denn?

Petrus. Für alle Zeiten!

Der Heide. Hast du denn hier mächtige Beschützer? Darfst du dich vielleicht des Schutzes unseres Kaisers rühmen?

Petrus. Den Reichen werde ich Verachtung des Erdengutes predigen; von den Philosophen verlangen, daß sie ihre Einsicht beugen unter das Joch des Glaubens, und der Kaiser selbst muß seine bisherige Würde als Oberpriester niederlegen!

Der Heide. Aber da ist doch vorauszusehen, daß Alle dich als Feind behandeln werden; was wirst du dann thun?

Petrus. Sterben!

Der Heide. Das ist in der That das Wahrscheinlichste. Doch für jetzt genug: „ich werde dir ein anderes Mal zuhören." — (Für sich:) Welch' armer Narr! Er dauert mich, denn er scheint ein recht braver Mann zu sein. —

Wenn Petrus nun auch, lieber Leser, nicht gerade in dieser Form einst sein apostolisches Werk angekündigt hat, so ist doch keine Frage, daß ähnliche und, dem wesentlichen Inhalte nach, die nämlichen Gespräche mehr als einmal zwischen den Heiden und Christen der ersten Jahrhunderte werden stattgefunden haben.

Nicht die geringsten natürlichen Mittel stehen also dem hl. Petrus und den übrigen Aposteln zu Gebote, aber sie gehen ans Werk „im Namen Jesu"! Und siehe! Kaum ist ein Jahrhundert vorüber, u. überall erhebt sich das Kreuz; nicht lange nach ihrem Entstehen ist die Kirche schon verbreitet weit hinaus über die Grenzen des römischen Weltreiches. Im Jahre 69 stürzt der Tempel des kapitolinischen Jupiter zu Rom in Trümmer, im Jahre 70 wird der Tempel zu Jerusalem zerstört — die beiden größten Heiligtümer der vorchristlichen Welt — den Völkern zum Zeichen, daß das Alte vorüber, die Zeit der Verheißung gekommen sei!

Der wunderbare Bestand der Kirche, — das ist das göttliche Werk, von Jesus, dem Gekreuzigten u. Auferstandenen, durch alle Jahrhunderte und für alle Zeiten gewirkt, auf das Er einst hingewiesen als das Siegel Seiner göttlichen Sendung: „damit die Welt erkenne, daß Du Mich gesandt hast!" (Joh. 17, 23.) „Du glaubst an keine Wunder," sagt der hl. Augustin zu einem Ungläubigen, „aber wie ist es denn gekommen, daß die Welt auf dem Höhepunkt ihrer Bildung so unglaubliche Dinge annahm? Meinst du etwa, sie hätten geglaubt, weil es so leicht zu glauben war? Aber warum glaubst du selber denn nicht? Entweder haben also unglaubliche Dinge (Wunder) einst die Welt zur Annahme des Unglaublichen (des christlichen Glaubens) bewogen, — oder aber die christliche Wahrheit ist so glaubwürdig, daß sie keines Wunders bedarf: in jedem Falle aber ist der Unglaube gerichtet."

S.

**) Wer die römischen Litteratur der damaligen Periode einigermaßen kennt, weiß auch, daß die Philosophen, Geschichtsschreiber und Dichter übereinstimmend nur mit der größten Verachtung von den Juden reden: Cicero, Seneka, Tacitus, Juvenal, Horaz, Martial, Persius u. A.

*) Die Kreuzigung galt bekanntlich als die schimpflichste und grausamste Hinrichtung.

Eine Fahrt mit der im Jahre 1925 vollendeten elektrischen Schnellbahn Berlin—Köln.

Eine verkehrstechnische Studie aus dem Jahre 1930.

In Gedanken ging ich die breiten, teppichbelegten Steinfließen herunter und eilte über den Schiffbauerdamm auf die wenige Schritte entfernte Station der elektrischen Untergrundbahn zu. 24 Stufen führten zu dem Bahnhof hinunter, während ein rollendes Trottoir auf der anderen Seite des breiten Niederstiegs die ankommenden Fahrgäste heraufförderte.

Schon nach zwei Minuten sauste der elektrische Motorwagen heran, der mich nach dem Zentralbahnhof brachte. Ich nahm schnell das zur allgemeinen Benutzung auf einem kleinen Tischchen liegende Kursbuch zur Hand und las:

Abfahrt Berlin 4.15, Ankunft Köln 6.55. Zu meiner Ueberraschung sah ich, daß bereits drei Viertel Stunden später wieder ein Zug nach Köln ging und das bis 9 Uhr Abends in Intervallen von kaum einer Stunde noch weitere vier Züge dorthin abgingen. — Ich sah auf die Uhr, es war 4.11 Minuten, da ich in einer Minute am Ziel sein mußte, kam ich also gerade zurecht.

In Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit hatte man auch den Zentralbahnhof unterirdisch angelegt und die Fernzüge verließen den Tunnel erst, nachdem sie das Weichbild Berlins verlassen hatten. Der „Zug", in den ich einstieg, bestand aus einem breiten Motorwagen, dem ein zweiter Wagen angehängt war. Bahnhof und Wagen waren elektrisch beleuchtet. Ich kam neben einem alten Herrn zu sitzen, der in eifrigstem Gespräch mit einem noch ganz jungen Manne war. Er erzählte ihm, daß er sich noch lebhaft der Zeit erinnere, wo er mit dem „Kurirzug" in 11 Stunden nach Köln gefahren sei. Damals, zu Anfang 1900, sei er vier- bis fünfmal im Jahre nach Köln gefahren, seit man aber in kaum drei Stunden dorthin gelangen könne, fahre er allwöchentlich. — Wir hatten mittlerweile den Tunnel verlassen, und der Zug sauste im Tageslicht weiter. Die ganze Strecke, auf der wir fuhren, war in einer Breite von fünf Metern eingefriedigt, denn der dahinrasende Zug entwickelte einen solchen Sturm, daß alles, was in seine Nähe kam, durch den kolossalen Luftdruck mitgerissen wurde. Mein gesprächiger Nachbar erzählte unterdessen seinem Begleiter weiter, daß wir nur einen einzigen Aufenthalt bis Köln hätten, und zwar in Hannover, und er rechnete ihm aus, daß wir mit einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 236 km in der Stunde fuhren. — Plötzlich wurde ich laut angerufen, der warme Athem eines Pferdes streifte meine Wange, ich sprang rasch zur Seite — um ein Haar, und ich wäre überfahren worden! — Ich blickte auf und sah, daß ich am Brandenburger Thor war — meine Phantasie war mit mir durchgegangen, ich hatte geträumt. Aber Wort für Wort erinnerte ich mich noch der Unterredung, die ich soeben mit Geheimrat Rathenau, Generaldirektor der Allgemeinen Elektrizität-Gesellschaft über die Zukunft der elektrischen Schnellbahnen*) hatte. Meine Pantasie hatte nur die kühnen Pläne weiter gesponnen, die mir der bekannte Leiter des großen Elektrizitäts-Werkes über die Zukunft unseres Verkehrs entworfen hatte, und um jedes Mißverständnis zu vermeiden, nehme ich mein Notizbuch zur Hand, um nach meinen stenographischen Notizen das gewissenhaft wiedergeben zu können, was Geheimrat Rathenau mir über die Zukunft der elektrischen Bahnen erzählte. Es führte ungefähr Folgendes aus:

Nach den bisherigen Erfahrungen auf dem Gebiet der Elektrotechnik kann es heute keinem Zweifel mehr unterliegen, daß die elektrische Bahn die Bahn der Zukunft ist; denn die Erfahrung wird zweifellos lehren, daß die elektrisch betriebene Eisenbahn durch ihre weitaus größere Leistungsfähigkeit nicht nur bedeutend billiger ist als die Dampfbahn, sondern daß dieselbe weitaus größere Fahrgeschwindigkeiten ermöglicht, als der Dampfbetrieb. Trotzdem ist vorläufig noch wenig Aussicht vorhanden, daß die elektrischen Vollbahnen in Deutschland bald Eingang finden werden. Man hängt bei uns an dem Althergebrachten; man macht den Bestrebungen gegenüber, den elektrischen Betrieb einzuführen, mit Recht geltend, daß in den deutschen Eisenbahnen ein Kapital von Milliarden angelegt ist, die teilweise geopfert werden müßten, da die Umwandlung in elektrischen Betrieb eine gänzliche Veränderung des Bahnkörpers, sowie einen völligen Ersatz des rollenden Materials notwendig machen würde. Aus diesem Grunde darf man von der Eisenbahnverwaltung nicht erwarten, daß sie den elektrischen Betrieb einführt, so lange nicht genügende Erfahrungen dafür vorliegen; andererseits aber wird sie einer Privatgesellschaft die Konzession für den Bau einer Hauptstrecke bei der herrschenden Politik ungern erteilen. Die bisherige Haltung gegenüber der Einführung des elektrischen Betriebes begründet die Eisenbahnverwaltung mit dem Hinweis, daß der elektrische Betrieb teurer sei als der Dampfbetrieb, und bezieht sie sich dabei auf die bereits gemachten Erfahrungen mit dem elektrischen Betrieb auf der Berliner Wannseebahn. Ich halte die dort gemachten Erfahrungen jedoch durchaus nicht für beweiskräftig. Die Rentabilitätsverhältnisse sind dort, wo es sich um den Verkehr eines einzigen Zuges auf einer Strecke handelt, natürlich ungünstiger als bei der Einführung des elektrischen Betriebes in größerem Umfang, denn die Erfahrung hat gelehrt, daß die Zentralisation der Kraft die Oekonomie jedes Betriebes vorteilhaft beeinflußt. Dabei spielen die Kosten für die Leitungsanlagen keine ausschlaggebende Rolle; denn wir haben mit Kraftübertragungsanlagen bereits Erfolge erzielt, die viele Gelehrte vor ihrer Ausführung für Utopie

*) Wir entnehmen den vorstehenden Artikel den uns zur Verfügung gestellten Aushängebogen der ersten Nummer der Populär-technischen Wochenschrift „Kirchhoff's Technische Blätter" (Herausgeber Arthur Kirchhoff) Preis pro Quartal 1,— Mark, zu beziehen durch alle Buchhandlungen.

hielten. Ein auf die Rentabilität des Stadtbahnbetriebes anwendbarer Vergleich, auf den sich die Eisenbahnverwaltung bezieht, wäre vielleicht möglich gewesen, wenn dieselbe unserer seinerzeitigen Anregung Folge gegeben und die Anlage eines Geleises für den elektrischen Betrieb über den Geleisen der Stadtbahn bewilligt hätte. — Ueber die Anlagekosten für den Betrieb elektrischer Bahnen läßt sich zur Stunde noch kein abschließendes Urteil fällen, aber selbst wenn diese wesentlich höhere wären als die des Dampfbetriebes, so würde ihre Verzinsung doch keine Schwierigkeiten bereiten in Rücksicht darauf, daß der elektrische Betrieb weitaus größere Einnahmen dadurch in Aussicht stellt, daß bei größerer Geschwindigkeit eine größere Anzahl von Fahrten innerhalb einer bestimmten Zeit ermöglicht wird und die rasche Aufeinanderfolge der Züge sicherlich eine bedeutende Steigerung der Verkehrs herbeiführen würde.

Die gegenwärtigen Versuche der Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen sind allerdings in erster Linie auf die Untersuchung der Bedingungen gerichtet, unter denen Fahrgeschwindigkeiten bis zu 200 km. pro Stunde erzielt werden können. Die Firma Siemens u. Halske und die allgemeine Elektrizitätsgesellschaft haben vollständig unabhängig von einander je ein Fahrzeug konstruirt, das im Laufe des Sommers fertig sein wird. Wir hoffen, daß die Fahrversuche im August dieses Jahres auf der Militär ahn Berlin—Zossen beginnen können. Der Kriegsminister hat in liebenswürdiger Weise die Strecke für die Versuche zur Verfügung gestellt und dieselben auch theiweise auf eigene Kosten renoviren lassen. Es war dies für uns deshalb von großer Bedeutung, weil für die Versuche, falls man eine eigene Strecke hätte bauen müssen, viele Millionen nöthig gewesen wären, während wir hoffen, unter den gegebenen Verhältnissen mit einigen Millionen auszukommen. Die Stromzuführung erfolgt oberirdisch unter einer Spannung von etwa 10—12000 Volt. Es sind Motorwagen und Anhängewagen vorgesehen. Ebenso haben die Reichs- und Staatsbehörden in dankenswerther Weise ihren angesehensten Gelehrten und Ingenieuren die Mitwirkung bei der Studiengesellschaft gestattet.

Was diese Versuche ergeben werden, ist heute noch nicht zu sagen, ein gänzlicher Mißerfolg ist jedoch kaum zu befürchten. In den Kreisen der Fachleute hat man vielfach Bedenken geäußert, ob es möglich sein werde, Geschwindigkeiten von 200 km. pro Stunde, wie wir sie anstreben, zu erreichen. Ich zweifle keinen Augenblick daran, daß es sogar gelingen wird, Geschwindigkeiten von 250 km. und darüber mit der Elektrizität zu erreichen, wenn auch noch nicht bei den ersten Versuchen, denn durch diese muß erst festgestellt werden, welche Ansprüche infolge dieser hohen Geschwindigkeiten an den Oberbau sowie an die Beschaffenheit der Fahrzeuge sowie des Signalwesens gestellt werden müssen. Sicherlich wird man schon bei diesen Probefahrten hohe Geschwindigkeiten erreichen und zwar ohne daß der Betrieb dadurch gefährlicher wird als es der Dampfbetrieb ist.

„Wie ich mir den zukünftigen Ausbau der elektrischen Schnellbahnen denke?" — Ich glaube, daß man in allererster Linie daran gehen muß, die großen Städte durch möglichst gerade Strecken zu verbinden, so daß z. B. ein Zug von Berlin nach Hamburg den kürzesten Weg nimmt und ohne Unterbrechung zurücklegt. Daraus schon ergiebt sich, daß der elektrische Schnellverkehr sich auf besonderen Geleisen abspielen muß, die aus Sicherheitsrücksichten von dem sonstigen Verkehr gänzlich abgeschlossen sein würden. Da hierdurch Straßen- und Wege-Uebergänge wegfallen müßten, wird man vielfach gezwungen sein, die Geleise über dem Erdboden oder unterirdisch anzulegen. Auch die heutige Signalordnung wird eine wesentliche Aenderung erfahren müssen.

Die kleineren Städte werden von diesen Schnellbahnen vorerst nicht unmittelbar profitiren können. Für sie wird der Dampfbetrieb des Fernverkehres nur ganz allmählich in elektrischen umgewandelt werden können, d. h. man wird ähnlich, wie es bei der Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in den elektrischen geschah, allmählich das unbrauchbar gewordene Material durch neues Material für den elektrischen Betrieb ersetzen. Natürlich könnten für diese Strecken die elektrischen Wagen so lange ihre volle Fahrgeschwindigkeit nicht ausnutzen, als bis der Umwandlungsprozeß vollständig durchgeführt ist. Dies dürfte eine längere Reihe Jahre dauern. Bis dahin müßten die kleineren Städte, wenn sie von dem elektrischen Schnellverkehr profitiren wollen, ihre lokalen elektrischen Bahnen mehr ausbauen, um den Anschluß an die Stationen der Schnellbahnen zu suchen. Diese Lokalbahnen werden, wenigstens soweit sie innerhalb des Weichbildes der größeren Städte liegen, immer mehr Untergrundbahnen.

Die Untergrundbahn hat den großen Vortheil, keinerlei Verkehrsstörungen zu veranlassen. Berlin könnte eines Tages erwachen und, ohne irgend welche Belästigung empfunden zu haben, ein ausgebildetes unterirdisches Verkehrsnetz besitzen. Jedenfalls fällt dem modernen Verkehr die Aufgabe zu, jedem Menschen, für den Zeit Geld bedeutet, zu ermöglichen, ebenso wie man schon heute fast nach jedem beliebigen Orte telephonieren kann, von seinem Hause aus nach jeder beliebigen Richtung hin schnell und mühelos gelangen zu können. Dies wird dadurch erreicht, daß die lokalen elektrischen Untergrundbahnen einen unmittelbaren Anschluß an die elektrischen Vollbahnen resp. Fernbahnen erhalten werden.

So sieht zweifellos das Zukunftsbild unseres Verkehrslebens aus. Die Post- und Personenbeförderung wird nicht mehr durch Züge, sondern durch einzelne, mit Elektromotoren ausgerüstete Wagen in rascher Aufeinanderfolge von statten gehen. In den Fällen, in denen es sich als nothwendig erweist, wird man, ähnlich wie bei den elektrischen Straßenbahnen, Wagen anhängen, die außerordentlich leicht zu rangieren sind. Längere Züge werden nur mehr für den Güterverkehr in Betracht kommen und alsdann mit elektrischen Lokomotiven befördert werden. Mit der Dampflokomotive wird die Gefahr beseitigt sein, daß das Zugpersonal in Folge des Rauches, der sich in längeren Tunnels ansammelt, erstickt, wie es heute nicht selten vorkommt, und dies ist um so wichtiger, als der Tunnelsim zukünftigen Verkehrsleben eine viel größere Verwendung finden wird als heute. Es fällt die Rauchbelästigung des Publikums fort, der Gang der Wagen wird er einruhiger sein, die Wagen werden elektrisch beleuchtet und geheizt und gleichzeitig mit allem Komfort, den die Elektrizität gestattet, ausgerüstet sein, und wenn das Publikum erst einmal Gelegenheit haben wird, zu sehen, wie bequem und schnell es ohne Vertheuerung mittelst Elektrizität befördert werden kann, dann wird der elektrische Betrieb entgiltig den Sieg über den Dampfbetrieb davongetragen haben.

Arthur Kirchhoff.

Weiße Haare.

Novelletie von Ernst Otto Hopp.

„So jung, und schon weiße Haare!"

Der Zuruf galt einem kaum dreißigjährigen Manne, der ein offenes und ehrliches, hübsches Gesicht zeigte und gleich mir bei einem Hamburger Großkaufmann zu Gast geladen war. Es war eine feierliche sogenannte „Abfütterung," zu der sich alle eingestellt hatten, die in freundschaftlicher oder geschäftlicher Beziehung zu dem Hause standen. Viele Augen wandten sich auf den jungen Greis mit dem rosigen Gesicht.

„Herr Lehmann," sagte unser Wirt, der Chef, der an unsere Gruppe herangetreten war, und obige Bemerkung vernommen hatte, „hat sich einmal unter wirklichen echten Menschenfressern befunden und grausige Tage verlebt. Die Aussicht, verspeist zu werden, ich glaube es gern, hat etwas nicht gerade Angenehmes an sich. Vielleicht erzählt uns Freund Lehmann ein bischen davon; aber starke Nerven muß man bei der Geschichte haben, sonst wirkt sie zu rührend."

„O bitte, erzählen Sie doch!" riefen sämtliche, ungemein nervöse Damen im Chor. Herr Lehmann begann:

„Vor acht Jahren wanderte ich nach Brasilien aus, wo ein Onkel von mir lebte, von dem meine Familie Jahre lang nichts mehr vernommen hatte. Nach weiten Streifereien fand ich den alten Herrn, der sich keineswegs in einer beneidenswerten Lage befand; er hatte eine junge Mulattin geheiratet, lebte in einer jämmerlichen kleinen Stadt im Innern des Landes und ernährte seine zahlreiche Nachkommenschaft durch fleißiges Cigarrenmachen. Er war mürrisch und trunkfällig geworden und vegetierte im köstlichen Palmenlande unter trostlosen Verhältnissen. Von ihm konnte ich nicht einmal einen guten Rat erwarten, er war körperlich und geistig gebrochen; darum begab ich mich bald nach Bahia zurück, wo ich vor einigen Wochen gelandet war, um mein Glück zu machen.

Als ich dort eines Tages am Hafenquai umherschlenderte, stieß ich auf einen von Tropensonne und Nordlandseis gleicherweise genug mitgenommenen alten Seewolf, der ein recht gutmütiges Gesicht aufgesetzt hatte und mich in ganz unverfänglicher Weise zu einem „Drink" einlud. Wir traten in eine Taverne, in der einer der dort häufigen und schon lange ansässigen echt-schwarzen, prächtig gewachsenen Minas-Neger hinter dem Schenktisch stand und uns einen Gin mit Eis, einen „gin-cobbler", kredenzte. Wir kamen in ein lebhaftes Gespräch, der alte Matrose wußte manch ein interessantes Abenteuer zu erzählen, manch ein nettes „Garn zu spinnen". Dem ersten Glas folgte ein zweites und drittes.

Plötzlich fühlte ich, wie mir das Bewußtsein schwand. Die Augen sanken zu, bleischwer legte es sich mir aufs Hirn; umsonst kämpfte ich gegen die Schlafsucht, ich fiel zusammen wie eine tote Masse.

Als ich wieder erwachte, befand ich mich an Bord eines Schiffes, das mit Tabak und Kaffee nach Barcelona bestimmt war. Die Aufklärung, die mir zu Teil ward, war eine niederschmetternde. Ich war „Shanghaiern" oder Menschenräubern in die Hände gefallen und zwangsweise angeworben. Ein starkes narkotisches Mittel hatte mich betäubt; der alte Matrose entpuppte sich als Untersteuermann, machte gar kein gutmütiges Gesicht mehr und wies lakonisch auf das Tauende, als ich Vorstellungen machen wollte. Das genügte; falls ich widerspenstig bliebe, würde man mich zerbläuen, bis ich Vernunft angenommen hätte. Gewalt geht vor Recht; ich schluckte meinen Ingrimm hinunter und fügte mich ins Unabänderliche.

Unsere Reise war keine glückliche. Am dritten Tage setzte eine scharfe Nordwestbrise ein, die sich bald zum Sturm entwickelte; in der Nacht tobte ein Orkan, und als es Morgen ward, war unser Dreimaster zu einem hilflosen Wrack geworden, über das sich wütende Sturzwellen ergossen. Das Schiff gehorchte dem Steuer nicht mehr und begann sich langsam mit Wasser zu füllen; den Kapitän hatte eine Riesenwoge gegen die scharfe Kante der Kajüte geschleudert, sodaß er bewußtlos dalag. Eine zweite Welle führte ihn und drei Mann von der Besatzung mit fort in die große Tiefe.

Das Schiff schlingerte heftig; wir versuchten uns zu entlasten und einen Teil der Fracht ins Meer zu werfen; aber es war schon zu spät und Menschenhilfe vergebens. Die letzte Hoffnung beruhte auf dem Boote, daß groß und stark war und uns retten mochte. Wider Erwarten gelang das Flott-

machen gut, allein eine ausreichende Verproviantierung konnte nicht mehr vorgenommen werden. Wir waren unserer elf, als wir abstießen. Wasser und Lebensmittel reichten höchstens auf vier Tage.

Mit Mühe bekämpften wir uns gegen den Schwall der Wogen. Wie sie anmarschiert kamen, bergehoch, in gewaltigen Reihen sich bäumend und überschlagend! Wie der Sturmwind dazu seine wildfrohen Weisen spielte, wie er ächzte und grollte und in den Abgründen pfiff und heulte! Die großen Wasser waren lebendig geworden und führten ihre Reigen auf. Der Tag war noch erträglich; aber dann kam die Nacht, nicht uns ambrosisch Ruhe und Segen spendend, nicht sternengeschmückt und duftig, wie sie zur Sommerzeit über der deutschen Heimat schauert, sondern schwarz und unheimlich-gellende, höhnische Stimmen tönten aus dem wüsten Chaos des Ozeans, bis die bleiche Frühe erschien und die erste Hoffnung auch uns spendete, die wir in unserer Nußschale um die Existenz stritten.

Todmüde hockten wir auf den Bänken, von Sprühwellen stetig benetzt, fieberschauernd, hungernd und dürstend — die Lebensmittel gingen am dritten Tage aus. Den Kampf gegen Wind und Wogen hatten wir siegreich bestanden, gemach lullte sich die See in Ruhe, aber das Ringen wider den Durst war das Schrecklichere.

Mitleidslos stieg die Sonne empor und warf ihr sprühendes Tropenlicht auf uns herab, die Gaumen waren verdorrt — blaue Lippen — stiere Augen — Ausbrüche von wahnsinniger Wut und Verzweiflung — wehe dem, der sich mit Meereswasser die lechzende Zunge netzte! Einige machten sich Einschnitte in die Arme und tranken gierig ihr eigenes Blut. Der Mulatte, unser Koch, erlag zuerst und stürzte sich in einem Verzweiflungsanfall ins Meer; wir versuchten ihn zu retten, doch fanden wir seine Leiche nicht mehr, niemand mochte oder konnte noch rudern.

Da sprach unser Obersteuermann mit heiserer Stimme: „Es geht zum letzten, wir müssen das Los ziehen, ich habe noch zwei Schüsse im Revolver. Wen das schwarze Los trifft, den erschieße ich; von dem Fleisch und Blut können die andern sich nähren." Der Plan fand die Zustimmung aller, bot er doch immerhin eine kurze Frist! Als die Reihe an mich kam und ich gezogen hatte, wußte ich schon mein Geschick; alle Augen richteten sich auf mich. Ich hatte den Einsatz ums Leben verloren. „Eine Stunde Gnadenzeit wollen wir ihm gönnen," sagte der Obersteuermann, der mir wohl wollte, der Bootsmann zog die Uhr. Eine kurze Stunde — und vor mir saßen die hungrigen Hyänen und sahen mich mit verzehrenden Blicken an! Eine Viertelstunde war bereits vergangen, noch eine — eintönig rief der Mann die Zeit aus, leise, fast stockend, ihm graute selber vor dem Entsetzlichen . . ."

Der Erzähler holte tief Atem! dann fuhr er fort:

„Was in den wenigen Augenblicken alles von mir noch einmal durchlebt ward, kann ich heute kaum in kurze Worte fassen. Mein ganzes verflossenes Leben zog an mir vorüber; vor meinen Augen standen die Eltern und Geschwister, die Freunde meiner Jugend, das Heimatsdorf mit seinen grünen Linden — ich weinte nicht, ein Krampf schnürte mir die Brust zusammen — so jung noch und schon sterben — ich konnte es nicht mehr ertragen, die Genossen, meine Mörder, anzublicken, unwillkürlich sah ich in den Ozean hinaus, dorthin, wo im grauen Osten das Land der Verheißung lag, aller Schmerz und alle Freude, die ich je genossen, drängten sich vor mir in wenigen Minuten zusammen, ich kostete alles Süße und Herbe noch einmal durch — mit starren, trockenen Augen stierte ich in die Ewigkeit des grenzenlosen Raumes . . .

Allmächtiger Gott! War es Wahrheit? Gab es noch eine Rettung für mich? Am fernen Horizonte gewahrte ich eine Kräuselwolke, wie sie das Nahen eines Dampfers schon von fern ankündet — fünf Minuten der höchsten, letzten Spannung — ein unartikulierter Schrei entringt sich meiner gequälten Brust — ich zeige auf die Wolke — zwei Gefährten stehen auf — „Dampfer in Sicht!" stößt plötzlich der Bootsmann hervor . . .

Unter Freudenthränen umarmten wir einander. Der Dampfer hatte uns bei der ruhigen See sofort bemerkt, er legte bei, er holte uns an Bord — gerettet! gerettet! Seit der Stunde habe ich weiße Haare."

Ein englischer Richter.

Lord Mansfield, einer der berühmtesten englischen Rechtsgelehrten, bereiste im Jahre 1771 in seiner Eigenschaft als Oberrichter mehrere Kreise des nördlichen Englands, um die dort vorhandenen Lokalgerichtshöfe zu inspizieren und gelegentlich selbst Recht zu sprechen. In einem Fleckchen von Yorkshire führte man ihm, als er öffentliche Gerichtssitzung hielt, eine alte Frau zu und klagte dieselbe als Hexe an, denn zwei „glaubwürdige" Männer hätten gesehen und wären bereit, es eidlich zu erhärten, daß selbige um Mitternacht auf dem Kopfe, die Beine in der Luft, über ein Stoppelfeld gelaufen sei. Der Lord gewahrte, daß die Menge, in dem Wahn, das Weib sei wirklich eine Hexe, äußerst aufgebracht gegen die Arme war. Dem Haufen widersprechen, ihm das Widersinnige der Anklage vorhalten, hätte leicht einen Akt der Volksjustiz gegen die Angeschuldigte hervorrufen können; eine List mußte helfen. Er fuhr deshalb die Verdächtige barsch an:

„Angeklagte, habt Ihr die Ehre, eine Engländerin zu sein?"

Zitternd bejahte die Alte.

„Das ist Euer Glück!" fuhr der Oberrichter rauh fort. „Wäre dem nicht so, gewiß, Euer Spaziergang sollte Euch teuer zu stehen kommen. So aber stellt sich die Sache anders. In Alt-England ist Alles erlaubt, was das Gesetz nicht verbietet; noch aber ist keines vorhanden, welches das Gehen auf dem Kopfe verbietet. Packt Euch also nach Hause!"

Die Alte ließ sich das nicht zweimal sagen, sondern machte, daß sie davon kam.

Der Oberrichter aber wandte sich sehr freundlich zu den verblüfft dreinschauenden Anklägern: „So ist's, liebe Leute, in unserm gesegneten Alt-England ist Alles gestattet, was das Gesetz nicht ausdrücklich untersagt. Wenn es uns heute beliebt, solch' eine Promenade, wie die Angeklagte, von Hull nach Liverpool zu machen, so kann uns dies kein Monarch, und wäre er noch so mächtig, verbieten; denn wir sind freie Engländer!"

„Ja!" schrie durch diese Auseinandersetzung, überzeugt und begeistert, der Haufen. „Kein König der Erde soll uns verwehren, auf dem Kopfe zu gehen! Es lebe die Freiheit von Alt-England!" —

Ebenso originell, wie in dem obigen Falle, erwies sich Lord Mansfield eine Reihe von Jahren vorher bei einem anderen Rechtshandel. Der berühmte Rechtsgelehrte war damals noch nicht zum Lord Mansfield erhoben, sondern hieß einfach John Barret und war Polizeirichter eines Bezirks von London. In dieser Eigenschaft führte er eine Zeit lang einen unnachsichtlichen Kampf gegen alle Diejenigen, welche entgegen dem (wegen ausgebrochener Tollwut gegebenen) Verbot ihre Hunde frei auf der Gasse umherlaufen ließen. Schon waren eine Menge von Kontravenienten auf die amtseidliche Aussage von Konstablern verurteilt worden und Barret schickte sich, da keine Sachen weiter vorlagen, eines Tages eben an, die Sitzung zu schließen; da trat noch ein Konstabler an seinen Tisch und sagte aus:

„Gestern Vormittag, zehn Minuten vor zwölf Uhr, als Ew. Ehren hier im Polizeihause beschäftigt waren, sah ich Richter Barret's großen schwarzen Hund frei auf der Straße umherlaufen."

„Wie weit war der Hund von Barret's Hause entfernt?" fragte Barret.

„Wohl 70 bis 80 Schritte."

„Wißt Ihr genau," forschte Richter Barret weiter, „daß der Hund, den Ihr polizeiwidrig umherlaufen sahet, wirklich Richter Barret's Hund und kein anderer war?"

„Gewiß, Sir!" beteuerte der Konstabler. „Ich kenne das Tier genau, verfolgte es auch bis zur Hausthür, wo Ew. Ehren Diener, der es wahrscheinlich aus Unachtsamkeit auf die Straße gelassen, mir auf Befragen zugestand, daß es Ihr Hund und kein anderer sei."

„Seid Ihr bereit, Mann, diese Anzeige auf Euren Amtseid zu nehmen?"

„Das bin ich," lautete die mit größter Bestimmtheit abgegebene Antwort.

„Da dem also ist," sprach Barret, indem er sich erhob, „so kann die Sache keinem Zweifel unterliegen, und es bleibt mir somit nur übrig, im Namen des Königs und des Gesetzes das Urteil auszusprechen, wie ich es zu Eurer Nachachtung, John Barret, hiermit verkünde. Da Ihr, John Barret, Sr. Majestät Polizeirichter seid, so hattet Ihr doppelt die Pflicht, darauf zu sehen, daß dem Gesetze nicht zuwidergehandelt werde. Ihr hättet, als Ihr Euer Haus verließet, selbst die Einsperrung Eures Hundes vornehmen und solches nicht Eurem Diener überlassen sollen. Das habt Ihr nicht gethan und werdet dafür zwanzig Schilling Strafe und zwölf Schilling Kosten entrichten. Solltet Ihr diese Summe nicht zahlen können oder wollen, John Barret, so werdet Ihr — Euch und Anderen zur Warnung — vierzehn Tage in das Bezirksgefängnis gesperrt und allda zu öffentlichen Arbeiten angehalten werden. Von Rechts wegen."

Nachdem Barret diese originelle Selbstverurteilung ausgesprochen, erklärte er die Sitzung für geschlossen und verließ das Gerichtshaus. Auf die Zuhörer verfehlte diese gewiß unparteiische Rechtspflege nicht, den besten, wenn allerdings auch etwas komischen Eindruck zu machen.

Kirchenkalender.

(Fortsetzung.)

Sonntag, 12. Mai. Fünfter Sonntag nach Ostern. ● Dominikaner-Klosterkirche: Jeden Abend 1/4 8 Uhr Maiandacht. ● Karmelitessen-Klosterkirche: Jeden Abend 8 Uhr Maiandacht. ● Pfarrkirche zu Volmerswerth: Morgens 7 Uhr Feier der ersten hl. Kommunion, 1/2 11 Uhr Prozession und Hochamt, nachmittags 3 Uhr Sakraments-Andacht.

Montag, 13. April. Servatius, Bischof. ● St. Andreas: Morgens 1/2 10 Uhr Danksagensmesse ● ● Maria Himmelfahrts-Pfarrkirche: Morgens 1/2 9 Uhr Danksagungsmesse für die Erstkommunikanten. ● Dreifaltigkeits-Pfarrkirche: Morgens 1/4 8 Uhr Bittprozession um die Kirche. Darnach hl. Messe für die Erstkommunikanten. Abends 8 Uhr Mai-Andacht. ● Pfarrkirche zu Volmerswerth: Morgens 8 Uhr Bittprozession; darnach Danksagungsmesse der Kommunikanten.

Dienstag, 14. Mai. Bonifatius, Martyrer. ● Dreifaltigkeits-Pfarrkirche: 1/4 vor 8 Uhr Bittprozession um die Kirche. ● Dominikanerklosterkirche: 4. Dominikus-Dienstag um 6 Uhr hl. Messe für den 3. Orden.

Mittwoch, 15. Mai. Sophia, Jungfrau. ● Dreifaltigkeitspfarrkirche: Um 7 Uhr Bittprozession nach der Josephskapelle in Golzheim, daselbst heilige Messe. Die Maiandacht ist an allen Wochentagen abends um 8 Uhr.

Donnerstag, 16. Mai. Christi Himmelfahrt. Gebotener Feiertag. Evangelium n. d. hl. Markus 16, 14—20. Epistel: Apostelgeschichte 1, 1—11. Johannes Nepomuk, Martyrer. ● St. Lambertus: Morgens 7 Uhr gemeinschaftliche hl. Kommunion der Jungfrauen-Kongregation, nachmittags 1/2 4 Uhr Vortrag und Andacht für dieselben. ● Clarissen-Klosterkirche: Morgens 1/2 8 Uhr feierliches Hochamt mit Aussetzung des Allerheiligsten.

Freitag, 17. Mai. Jodokus, Priester. ● Andreaskirche: Abends 1/2 9 Uhr Sühneandacht.

Samstag, 18 Mai. Venantius, Martyrer.