oder zu einem Menschen, der ihm näher stand. Und das Wasser stieg! Karsten konnte fahren, er überlegte nicht lange — aber er blickte umher, sah Dächer, Fenster, hinter denen vielleicht auch Menschen warteten, daß einer käme.

Die Frauen schrien, als er den Wagen in die Richtung des Dammes drehte. „Es ist unmöglich. Wir kommen nicht weiter!" — „Wir müssen!" schrie er. Er gab Vollgas, das Wasser spritzte. Die Dämmerung brach herein. Einen gebrechlichen Mann, der sich mühsam fortschleppte, ließ er einsteigen. Der Wagen keuchte, sein Herzschlag wurde unruhig. Aber Karsten steuerte ruhig. Ein Ziel setzte er sich noch, ein Haus, ganz abgelegen — eine weinende alte Frau trug er heraus. Sieben zitternde, ängstliche Menschen hatte er im Wagen, als er die Grenze des Ueberschwemmungsgebietes erreichte. Langsam wischte er sich die schweißbedeckte Stirn, als wache er auf.

Die Kamera — sie war noch da, unbenutzt. Karsten ließ den Kopf hängen. Eine ungeheure Müdigkeit befiel ihn plötzlich. Was sollte er jetzt noch auf der Redaktion! Aber Hiller wartete. Er konnte nichts, als erzählen. —

Der Mann hinter dem großen Schreibtisch sah kaum auf, als Karsten eintrat. Sein Gesicht war blaß, nervös, die Hände pochten zerstreut und gedankenlos auf den Papieren.

„Also zeigen Sie!"

Wie sollte Karsten beginnen? Er zog einen Zettel aus der Tasche. Mitgeholfen hätte er, weiter nichts, und da sei eine Liste von ein paar Leuten, die vielleicht schon aufgegeben waren. Die Namen habe er sich aufgeschrieben, weil man vielleicht jetzt auch die Häuser nicht mehr finden wird. —

Hiller sprang auf. „Und das ist alles? Darum warte ich auf Sie? Das ist das Originelle, was Sie versprochen haben? Wozu kommen Sie denn überhaupt her!"

Karsten hatte es nicht anders erwartet. Langsam wandte er sich nach der Tür. Da hielt ihn ein seltsamer Ton, der aus der Kehle des Mannes hinter ihm kam, zurück.

„Karsten — wissen Sie denn ..." Der erregte Mann kam vor, packte Karstens Schultern, mit einem Blick auf den Zettel. „Ist das wahr? Ist das wirklich wahr?" Die Erregung vieler Stunden schien sich plötzlich in ihm zu entspannen. „Karsten, Sie haben viel mehr verdient als das Geld für ein Bild. Sie wissen es ja gar nicht — da draußen, wo Sie waren, da wohnt meine Mutter. Und hier steht ihr Name ..."

Zum ersten Male kam es da dem Reporter zum Bewußtsein, daß er ein paar Menschen das Leben gerettet hatte. Und jetzt erst tat es ihm weh, wie er hier empfangen wurde, wie wenig dieser Mann da vor ihm daran gedacht, daß es draußen mehr zu tun gäbe, als nach Sensationen zu suchen. Langsam richtete er sich auf.

„Herr Hiller, wir verstehen uns nicht ganz. Sie sprechen vom Verdienst. Menschenleben sind unbezahlbar. Daran hätten Sie auch denken müssen, als Sie mich fort schickten — und hier blieben!"

Die beiden Männer sahen sich eine Weile schweigend an. Dann sagte Hiller: „Daran hätten Sie auch denken müssen, als sie gingen, Karsten. Seit drei Stunden ruft Ihre Frau hier an, weil sie in Angst vor dem Alleinsein vergeht. Ruhig bleiben, Karsten! Gehen Sie jetzt nach Hause. Wir sprechen morgen weiter. Wir wollen es uns gegenseitig nicht zum Vorwurf machen, wenn wir nur daran gedacht haben, daß Beruf Pflicht ist. Und haben Sie Dank ..."

Als Karsten auf die Straße trat, war es dunkel. Er atmete tief, er wußte nicht, ob Scham oder Freude, Sorge oder Glück in ihm war. Aber hell war es ihm. Und er lief — lief.

Das Tempo der Zeit

Von Georg Eschenbach-Spandau.

Die Zeit rast heute dahin, nichts überrascht die Menschen mehr. Und doch, wie schwer hatte es die Technik, sich durchzusetzen, wie kümmerlich begann der Aufbau der Welt, die wir so gern mit „modern" bezeichnen! Unternehmen wir einen kleinen Spaziergang!

Die Dampfmaschine war erfunden, die erste Lokomotive, ein kleines Ding, wurde in Preußen dem Publikum im Jahre 1816 gezeigt. Sie zog einen mit 50 Zentnern beladenen Wagen. Als die Maschine in Gleiwitz, wo sie verwendet werden sollte, eintraf, paßten die Spuren nicht, und man gab weitere Versuche bald auf. Besser erging es dem ersten Dampfschiff, das am 14. September 1816 auf der Havel von Stapel lief und gleich den Verkehr zwischen Potsdam und Berlin aufnahm. Die erste technische Schule wurde am 1. November 1821 mit vier Lehrern und 13 Schülern in Berlin eröffnet. Die Briefkästen hielten 1824 ihren Einzug in Preußen. Das Jahr 1826 meldet die Einführung der Gasbeleuchtung durch eine englische Gesellschaft in Berlin. Der Geburtstag der ersten Eisenbahn fällt auf den 15. September 1830: die Eröffnung der Strecke zwischen Liverpool und Manchester. Sechs Jahre später wurde der Bau der ersten Berliner Eisenbahn genehmigt, die von Zehlendorf nach Potsdam führte. Die Eröffnung dieser Strecke, zugleich der ersten in Preußen, fand am 22. September 1838 statt.

Der damalige preußische Generalpostmeister und Staatsminister v. Nagler verhielt sich der ersten preußischen Eisenbahn gegenüber sehr zurückhaltend. Er machte den Begeisterungstaumel nicht mit und sagte: „Hier ist man toll wie anderwärts. Alles ist gegen mich, weil ich vor dem unsinnigen Treiben warne. Die Bahnen werden mehr Geld kosten als einbringen. Die Telegraphen sind mehr wert als Eisenbahnen und machen weniger Lärm und Kosten." Das war allerdings eine gründliche Absage. Doch die Bahn setzte sich durch, ein Jahr nach der Eröffnung wurde bereits Berliner Infanterie mit der Zehlendorfer Bahn von den Potsdamer Herbstübungen nach Berlin zurückgefahren. Um der neuen Bahn aber recht viel neue Fahrgäste zuzuführen, erhielten diese sogar freien Eintritt in ein Theater.

Das Maschinenzeitalter war im Anmarsch und nicht mehr aufzuhalten. Die Königliche Seehandlung gründete 1836 eine eigene Dampfschiffsmaschinenbauanstalt. Die erste preußische Fernbahn, die Strecke Berlin-Jüterbog, wurde 1844 eröffnet. Andere wichtige Strecken folgten nun sehr schnell.

Die erste oberirdische Telegraphenlinie wurde am 6. Juli 1847 zwischen Berlin und Potsdam eröffnet. Noch im selben Jahre baute Werner Siemens die erste unterirdische, mit Guttapercha isolierte Telegraphenlinie Berlin-Großbeeren (20 Kilometer) aus. Am 28. März wurde auf dem von Werner Siemens zwischen Berlin und Frankfurt a. M. unterirdisch verlegten Telegraphendraht die Wahl Friedrich Wilhelms IV. zum Kaiser telegraphiert.

Ein Ereignis war es, als Borsig 1858 die tausendste Lokomotive fertigstellte. Ein großer Festzug wurde in Berlin veranstaltet. Die 1868 in Paris erfundenen Fahrräder mit Tretkurbel tauchten 1869 in Deutschland auf. 1873 kamen durch Ludwig Löwe die ersten Werkzeugmaschinen von Amerika nach Deutschland. 1854 hielt die Nähmaschine ihren Einzug in Preußen. Die erste aus Amerika eingeführte Maschine wurde von Friedrich Wilhelm IV. in höchsteigener Person besichtigt. Das erste amerikanische Petroleum kam 1861 nach Berlin. Ein Vorfahr des Automobils kam 1862 zur Welt, als ein Berliner Maschinenfabrikant das preußische Patent auf eine Droschke, die durch eine Heißluftmaschine getrieben wurde, erhielt.

Der erste elektrische Aufzug wurde von Werner Siemens 1880 auf der Mannheimer Ausstellung gezeigt. Im selben Jahre gab der Postminister Stephan die Einrichtung des ersten Berliner Fernsprechamtes bekannt, das den Betrieb mit 94 Teilnehmern eröffnete. Die erste ständige elektrische Bogenlichtbeleuchtung erstand 1879 in der damaligen Kaisergalerie (Berliner Passage), nachdem bereits ein Jahr vorher elektrische Kerzenbeleuchtung zur Feier des Sedantages verwendet worden war.

Die Elektrizität eroberte sich nun in der Folge das Feld. Die erste elektrische Bahn wurde von Siemens und Halske 1881 vom Anhalter Bahnhof in Berlin nach Lichterfelde gebaut. Die Stromzuführung erfolgte durch die Fahrschienen. Gleich darauf, 1882, erstand die erste elektrische Bahn mit Oberleitung vom Charlottenburger Bahnhof zum Spandauer Bock. Die erste öffentliche Droschke mit Benzinbetrieb wurde am 9. September 1899 konzessioniert. Inzwischen meldete sich auch die Luftfahrt an. Parseval stieg mit seinem Luftschiff auf. Der erste Zeppelin erschien am 29. August über Berlin. Die Begeisterung kannte keine Grenzen. Der erste deutsche Flugplatz erstand 1909 in Johannesthal. Der Amerikaner Orville Wright führte am 4. September dieses Jahres den Berlinern seine Flugmaschine im Fluge vor. Einen Monat später wurde die von Etrich konstruierte, von Rumpler erbaute „Taube" vorgeführt. Heute ist Deutschland führend in der Luftfahrt.

Am 29. Oktober 1923 wurde der Unterhaltungsrundfunk in Berlin eröffnet. Aber schon 1897 hatten Slaby und Graf Arco an der Heilandskirche bei Potsdam die erste Antennenanlage errichtet.

Warburger Warte

Gratisbeilage zum Warburger Kreisblatt

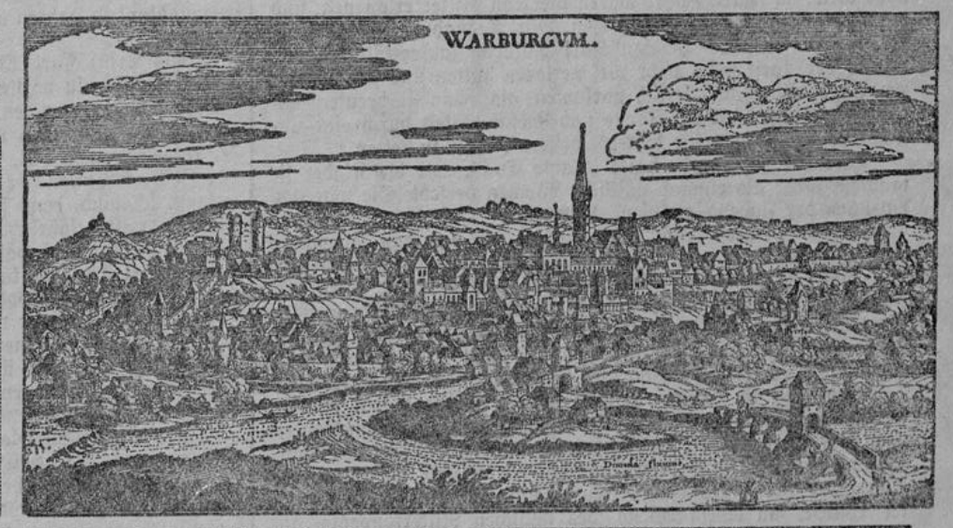
Erscheint wöchentlich zweimal

Geeignete Beiträge willkommen

Nachdruck der Originalbeiträge verboten

Schriftleiter Paul Unick, Warburg

Druck und Verlag des Warburger Kreisblattes



Nr. 6 | **21. Januar 1931** | **6. Jahrgang**

Prinz Seifensieder

Copyright 1927 by Karl Köhler & Co., Berlin-Zehlendorf (Nachdruck verboten.)

9. Fortsetzung)

So hatte sie auch nicht vergessen, wieviel Freundschaft ihr Familie von den Herzogen von Sachsen-Weißenfels empfangen hatte. Die Beziehungen bestanden bereits seit mehreren Generationen, und ein Brockendorff war es gewesen, der als Gesandter auf dem Wiener Kongreß dem herzoglichen Hause zwar nicht die Rechte, aber wenigstens die Ehren der alten Souveränität gerettet hatte, was freilich den wirtschaftlichen Niedergang nicht aufhalten konnte. Als sich nun der Prinz Karl Wilhelm unter dem Namen Zweig in Berlin niederließ, weil er so schneller in bürgerlicher Arbeit vorwärtszukommen hoffte, war er bei Frau von Nettelblat daheim, und auch nachdem er bei Curciu eine hervorragende Stelle innehatte und stark beschäftigt war, fand er alle paar Tage Zeit, um bei Frau von Nettelblat Tee zu trinken.

Er nahm in einem großen Sessel Platz. „Tante Eva, ich habe gestern so bedauert, daß Sie nicht bei Curciu waren."

„War es so komisch?" Eva von Nettelblat goß Tee in eine hauchzarte Tasse und reichte sie Zweig.

„Komisch? Jawohl, auch komisch. Wie dieser Jüngling auftrat, war eine Blamage für unsere Familie. Die Blumen brachte er im Papier ins Zimmer, der Hausfochter küßte er die Hand, bei Tisch legte er sein Brötchen auf den Teller und das Messer auf den Tellerrand. Es war schlimm. Aber wie der Bengel sich über unsere Familie unterrichtet hatte — fabelhaft! Da machte er keinen Fehler. Und dann etwas höchst Merkwürdiges: Ich sitze einem Menschen gegenüber, der mich gestohlen hat. Ich weiß, er ist ein Gauner, und er benimmt sich so, daß es eigentlich andere auch merken müßten. Aber er trägt zu seinem gut gearbeiteten Frack das breite Band und den Stern unseres Hausordens. Er rede wie wir Prinzen alle von den verschiedenartigsten Dingen, denn er scheint gleich uns darauf dressiert zu sein, jedem besonderes Interesse zeigen zu können. Und er redet gar nicht einmal dumm. Ich habe Standesgenossen kennengelernt, die lange nicht so geschickt, so gebildet waren wie er. Man könnte irre werden. Gewiß, er ist nicht Ich. Aber hängt er nicht doch vielleicht mit unserer Familie zusammen? Wenn wir im galanten Jahrhundert lebten, würde man ihn glatt für einen wilden und etwas verwilderten Sprößling des starken August halten."

„Und was, glauben Sie, bezweckt der junge Mensch mit diesem Schwindel?"

„Wer kann das wissen? Vielleicht will er nur eine Maske tragen. Ich weiß, das hat seinen Reiz. Vielleicht ist er bloß ein Komödiant, der in diesen theaterfeindlichen Zeiten seinen wahren Beruf nicht gefunden hat. Vielleicht ist er ein armer Schächer, begabt mit einem vortrefflichen Gedächtnis und einer guten Garderobe, der sich unseren Freund Curciu zum Opfer ausersehen hat und ihn bei nächster Gelegenheit anpumpt."

„Wollen Sie nicht doch Curciu einen Wink geben? Aufklären?"

„Ach, Tante Eva, zunächst möchte ich das nicht. Es interessiert mich, wie sich mein illegitimer Namensvetter weiter benimmt. Und noch mehr Spaß macht es mir, welcher Torheiten Curciu fähig ist. Was schadet es ihm, selbst wenn ihm dieser falsche Prinz teuer zu stehen kommt? Er geht an dieser Steuer seiner Eitelkeit nicht zugrunde. Ich finde, es ist ihm ganz gesund wenn er sich auch einmal die Finger verbrennt. Die Tochter scheint von seinem Taumel übrigens nicht angesteckt zu sein, und sie ist in dieser Komödie wichtiger als der Vater."

„Und die kleine Broda?"

„Benimmt sich auch recht verständig. Aber ich will doch ein bißchen aufpassen. Der gewiegte junge Mann hat nämlich ihr Mitleid geweckt. Das ist nicht ganz ungefährlich. Vom Mitleid bis zur Liebe ist bloß ein Katzensprung. Des Prinzen Enthüllungen waren für mich höchst aufschlußreich. Denken Sie bloß, Tante Eva, ich will katholisch werden. Jawohl, und ich habe mich aus diesem Grunde mit meiner Familie verkracht, entzweit, wie der Prinz sich ausdrückte. Immerhin beziehe ich noch einen monatlichen Wechsel von zu Hause. Aber ich sattle um. Mit der Chemie ist es nichts. Ich werde demnächst in Kunstgeschichte promovieren. Vielleicht beweise ich endgültig, daß Ihre Heilige Barbara eben doch von Holbein ist." Zweig nahm sich mit einem Erlaubnis heischenden Blick eine Zigarette aus der hübschen alten Dose. „Darf ich, Tante Eva?"

Sie nickte. „Rauchen Sie, Prinz Seifensieder."

Den Namen hatte Eva dem Prinzen gegeben, als er in die Fabrik von Curciu eintrat. Frau von Nettelblat kannte Karl Wilhelm schon seit seiner Kindheit. Ihre Schwester war Hofdame und Freundin der Herzogin. Sie hatte auch die Kinder mit erzogen, und Karl Wilhelm hing noch heute mit großer Liebe an Fräulein von Brockendorff. Eva war als junges Mädchen einmal auf Schloß Falkenrode gewesen und hatte mit den Kindern herumgetollt.

Falkenrode gehörte mit zu den hellsten Jugenderinnerungen Evas. Es lag, mehr Burg als Schloß, in tiefster Waldeinsamkeit und wurde nur noch in den Sommermonaten bewohnt, denn es war kaum zu heizen und hatte seit dreihundert Jahren an keinem Fortschritt der Wohnungstechnik mehr teilgenommen. Es war eben alles sehr teuer, und die Weißenfelser hätten klug daran getan, den unnützen und schon deshalb kostspieligen Besitz abzustoßen. Aber man hatte in diesem Hause niemals praktisch gedacht. Man hing an dem alten Gemäuer und an dem Stück Wald, das

dazu gehörte. Auch der Herzog hatte als Kind hier gespielt, und alle Jahre einmal, am Johannistag, sah der spitzbogige Rittersaal des Schlosses den Abglanz alter Herrlichkeit: Die Ritter vom Silbernen Falken hielten zu Ehren ihres Ordensstifters, Herzog Johanns des Großmütigen, ihr Kapitel ab, in blauen Samtmänteln und blauen Baretten mit gelbem Federschmuck. Es waren nicht mehr viele, im letzten Jahre waren vierzehn Ritter erschienen, und das Kapitel war vollzählig gewesen. Mit Ausnahme des Erbprinzen Johann und des Prinzen Karl Wilhelm lauter alte Herren, die auf der Welt nicht mehr viel verloren hatten und sich an diesem Tage doch recht feierlich vorkamen, als wenn sie berufen wären, das heilige Gut der Treue und Beständigkeit durch eine undankbare Gegenwart für spätere, bessere Zeiten zu retten.

Hier auf Falkenrode hatte „Tante Eva", wie die Kinder sie nannten, mehr als einmal glückliche Wochen verlebt. Sie war das Entzücken der Jugend gewesen. Unter ihrer Obhut und Führung durften die Prinzen und Prinzessinnen all das tun, was der strenge Hauslehrer und die überängstliche Erzieherin verboten. Eva war ein Kind mit den Kindern, kletterte mit ihnen auf Bäume, betreute als weiße Squaw im Wigwam die kühnen Mohikaner, fand im Walde stets die schönsten Erdbeerplätze, kurz, sie war das Ideal der kleinen Gesellschaft. Karl Wilhelm war stets ihr Liebling gewesen. Schon als Junge zeigte er eine bedeutende Selbständigkeit im Denken und Handeln. Während sein Bruder die Spielgefährten aus dem nächsten Dorf bei aller Freundlichkeit eben doch schon als eine Hoheit behandelte, stand er mit den Bauernjungen und Mädeln auch innerlich auf du und du, war der Führer bei ihren harmlosen Streichen und hielt es nicht unter seiner Würde, an einem Abend des festlichen Ritterkonvents auf einer benachbarten Höhe Johannisfeuer abzubrennen. Sein Lehrer, der gute Doktor Gabel, war über diese demokratischen Neigungen entsetzt, und als der junge Herr, jahrelangem humanistischen Drill zum Trotz, erklärte, Chemie studieren zu wollen, sah er einen Teil seines Lebenswerkes zertrümmert. In all seinen Fähren und Nöten fand Karl Wilhelm bei Tante Eva verständnisvolle Hilfe, und als er nach fleißig angewandten Studienjahren an sie schrieb, daß er die Absicht habe, nach Berlin zu kommen, um auf irgendeine Weise seine chemischen Kenntnisse praktisch zu verwerten, hatte sie sich so herzlich gefreut wie eine Mutter, die ihren Sohn erwartet.

Zunächst hatte Karl Wilhelm im Laboratorium der Nettelblatschen Fabrik praktisch gearbeitet. Nach zwei Jahren wurden ihm die sich doch stets wiederholenden Analysen und Präparate zu einförmig, und er suchte nach einer anderen Beschäftigung. Der junge Doktor, ein früherer Seeoffizier, der neben ihm arbeitete, erzählte ihm eines Tages von dem Unternehmen Curcius, und der Prinz begann zu überlegen, ob hier nicht das rechte Feld für seine Arbeit winkte. Vielleicht konnte er dort selbst neue Seifen ausfeilen. Die Freude, die er an den alten Kochrezepten hatte, kam auch hier zum Durchbruch. Er wurde ständiger Gast auf der Staatsbibliothek und einer ihrer zufriedensten Benutzer, denn die dicken Folianten und zierlichen Elzevire, die er verlangte, waren nie vorhanden. Wer außer ihm betrieb eine so kuriose Wissenschaft! Dankbarkeit gegen Doktor Gabel erfüllte ihn. Wie kam ihm jetzt der einst so verhaßte lateinische Drill zugute, denn viele der alten Schmöker waren in der Sprache des Cicero geschrieben. Seine chemischen Kenntnisse halfen ihm, aus dem Wust von Aberglauben das praktisch Verwendbare herauszufinden. Wieviel von dem was verachtet und vergessen, was für die Pflege schöner Frauen einst unentbehrlich schien. Man brauchte die alten Rezepte nur von Wahn ihrer Zeit zu reinigen, um wirkungsvolle Mittel herzustellen. Dann bedurfte es nur noch klingender Namen, und sie waren reklamereif.

In der Nettelblatschen Villa wurde ihm ein Raum zur Verfügung gestellt, wo er zunächst seine Versuche machte. Eva war das Versuchskaninchen seiner Künste. Sie probierte geduldig die Hirschgallenseife, den Kirschblütensaft und die Eselinnenmilch. Sie labte sich mit der Tinktur der Königin von Saba und trank das Jugendwasser der Frau von Lenclos. Sie pflegte ihre Hände mit einem aus sieben verschiedenen Kräutern gewonnenen Saft, den schon Maria Stuart benutzt hatte, und verwendete für ihre Nägel ein Pulver, dem man eine Empfehlung der Kleopatra mit auf den Weg geben konnte. Sie half dem prinzlichen Chemiker höchst gewissenhaft, indem sie genau aufschrieb, wie die Mittel wirkten, die er herstellte. Auch ein Haarfärbemittel hatte Karl Wilhelm nach einem Rezept einer galanten Römerin gebraut. Es verlieh den Haaren einen wunderbar rötlichen Schimmer, den kein anderes Mittel in gleicher Vollendung hervorzaubern konnte. Eva war begeistert. Sie pries das Mittel als wahren Freund älterer Frauen, und benutzte und rühmte es ganz ungeniert. „Jede Frau hat die Verpflichtung, so angenehm auszusehen, wie es in ihrer Macht liegt", war Evas Grundsatz. „Warum soll ich grau meliertes Haar tragen, wenn ich es rötlich haben kann? Die Natur ist wunderschön, und ich liebe sie. Ich würde nicht die Verwegenheit haben, sie verbessern zu wollen, wenn wir noch im Naturzustand lebten. Aber da wir dem Zivilisationsteufel verfallen sind, müssen wir uns ihm fügen. Auf seinem Rosenbeet läßt man ja auch keine Disteln wachsen!" Sie pflegte ihren Körper, ließ sich massieren und trieb allerlei Sport. So sah Frau von Nettelblat mit ihren sechsundfünfzig Jahren besser aus als manche Frau, die bedeutend jünger war.

Als Prinz Karl Wilhelm sich unter dem schlichten Namen Zweig bei Curcius vorstellte, war er nach dem Besuch peinlich berührt zu Eva gekommen. „Tante Eva, der Mann ist mir furchtbar unsympathisch, ich weiß nicht recht, wo ich ihn hintun soll. Er redet entsetzlich viel. Das ist nicht schlimm. Man kann während der Zeit nachdenken. Er ist grenzenlos eitel. Auch das ist nicht unbedingt schädlich, denn jede Schwäche läßt sich benutzen. Aber ich glaube, er ist gefährlich. Er ist schnell emporgestiegen und glaubt, weil er sich für groß hält, auch rücksichtslos sein zu können. Während ich bei ihm saß, kam einer seiner Direktoren herein. Er fertigte ihn wie einen Boten ab und hielt es nicht für nötig, mich vorzustellen. Der Herr verschwand eilig, offenbar geniert und gekränkt. Aber Curcius merkte nichts oder wollte nichts merken. Ich möchte wetten, es kam ihm nur darauf an, mir zu zeigen: hier hat einer etwas zu bedeuten außer mir. Ist das etwas für mich? Soll ich die Stelle annehmen?"

Frau von Nettelblat riet ihm zu. Man könne überall lernen, und wenn es ihm bei Curcius gar nicht gefalle, dann stehe ihm ja jederzeit frei, wegzugehen. Sie fände es interessant, gerade mit solchen Menschen zu arbeiten. „Und dann noch eins", hatte sie hinzugefügt. „Sie stoßen sich an Rücksichtslosigkeit. Das spricht für Ihre gute Erziehung, aber gewöhnen Sie es sich ab. Es belastet nur. Denken Sie an die Dorfjungen von Falkenrode. Damals hatten Sie die richtige Einstellung. Man muß einen Puff vertragen und sich vor allem nicht um jeden Nasenstüber kümmern, den ein anderer kriegt."

Da hatte er dann den Kontrakt unterschrieben, und er freute sich, daß er Evas Rat befolgt hatte. So bekam er Einblick in eine ihm ganz fremde Welt. Die Menschen, die er kennenlernte, zeigten sich ihm maskenlos. Er war ihresgleichen, und keinerlei Bedenken hemmten sie in ihren Gewohnheiten. Das Mißtrauen, daß man ihm als Prinzen vielleicht anders entgegentrete, fiel weg. Wer konnte wissen, ob die nette Frau Gohlke so unbefangen gewesen wäre und der dicke Maidorn so harmlos vergnügt? Curcius aber hätte sicher immerzu gedienert und jeden Versuch, den der Prinz gemacht hätte, für hervorragend erklärt. Einem Herrn Zweig gegenüber brauchte er keine Rücksicht zu nehmen, da konnte er seine Meinung frei äußern, denn es war sein Geld, das der junge Mann im Laboratorium riskierte. So hörte der Prinz ungehemmte Kritiken und konnte daraus Nutzen ziehen.

„Ein reizendes Mädchen, die kleine Broda," meinte Frau von Nettelblat etwas unvermittelt und versonnen. „Wenn ich so einem hübschen Menschenkind begegne, muß ich immer unwillkürlich an Ihre zukünftige Frau denken, Prinz Seifensieder."

Abwehrend hob Karl Wilhelm die Hand. „Das hat noch lange, lange Zeit, Tante Eva."

„Natürlich. Aber ich glaube, uns Frauen liegt dies Mitspielenwollen in fremden Schicksalen einfach im Blut. Wie alt sind Sie doch, Karl Wilhelm?"

„Fünfundzwanzig Jahre, drei Monate, Tante Eva."

„Mit fünfundzwanzig Jahren war ich schon Witwe," sagte Frau von Nettelblat mit einem raschen Blick auf das Bild ihres ersten Gatten.

Dann lenkte sie ab, denn sie fand es unhöflich, sich wehmütigen Erinnerungen zu überlassen, wenn ein Gast da war.

„Wollen Sie denn noch lange bei Curcius arbeiten, Karl Wilhelm? Sie sprachen vor einiger Zeit davon, sich vielleicht selbständig zu machen? Wie ist es damit?" Frau von Nettelblat wollte es scheinen, als ob Karl Wilhelm leicht verlegen und zögernd antworte.

„Ich habe es mir doch anders überlegt, Tante Eva. Ja, es ist eine gar zu riskante Sache heutzutage. Nicht wahr?"

Also doch die kleine Broda, dachte Eva und lächelte, als er aufstand und sich für heute verabschiedete.

Verstimmt legte die Pensionsinhaberin Fräulein Hemberg das Kassenbuch in den Sekretär. Auf ihrer Stirn standen ein paar böse Falten. Ein bißchen ängstlich sah die zehn Jahre jüngere Schwester nach ihr hin, denn sie wußte: wenn Anna diese Falten hatte, war sie fest entschlossen, ihren Willen durchzusetzen.

(Fortsetzung folgt)

Erinnerungen eines Luftpioniers.

Von Maurice Farman

Meiner Ansicht nach bin ich kein Mensch, der leicht in Aufregung gerät. Das ist gut so, denn das Fliegen würde für jeden nervösen Menschen gefährlich, wenn nicht gar unmöglich sein. Zu Beginn meiner Laufbahn als Flieger bereiteten mir meine Nerven auf jeden Fall keinerlei Unannehmlichkeiten. Ich erlebte fünf oder sechs Abstürze, bei denen ich mit geringen Verletzungen davonkam. Das einzige Gefühl, das mich nach jedem Unfall überkam, war: „Nun hast Du etwas Neues erfahren oder etwas entdeckt, was Du in Zukunft vermeiden mußt." So lernte ich schrittweise, was ich zu tun hatte, um immer bessere Maschinen bauen zu können.

Ich war niemals ein Bewunderer der „Hals- und Beinbruchtaktik". Ich bin Schritt für Schritt vorwärts gegangen. Ich sagte mir niemals: „Laß kommen, was da will! Ich mache das so und so." Im Gegenteil. Ich wollte nur täglich ein wenig weiterkommen. „Sicherheit in erster Linie!" war mein Wahlspruch.

Ich habe mehr als hundert Ballonfahrten unternommen, und im Jahre 1900 stellte ich einen neuen Streckenrekord auf. Meine ersten Versuche auf dem Gebiete des Motorfluges begannen im Jahre 1908. Damals hatte kein Mensch viel Ahnung vom Fliegen. Der Französische Aeroklub war die erste Körperschaft in der Welt, die Fluglizenzen ausstellte. Die ersten sechs hiervon erhielten die Brüder Wright, Blériot, Esnault-Pelterie und wir beiden Farmans.

Meinen ersten praktischen Versuch unternahm ich mit einer Maschine, die ich selbst gebaut hatte, ohne irgend welche Erfahrung zu besitzen. Trotzdem hatte ich großes Vertrauen zu meiner Maschine. Sie war mit einem 50 PS-Motor ausgerüstet und kostete mich im ganzen rund 50 000 Goldfranken. Renault, ein Jugendfreund von mir, war beim Versuch zugegen und wollte wetten, daß es mir nicht einmal gelingen würde, von der Erde frei zu kommen. Ich antwortete ihm nicht, warf den Motor an, und nach ein paar hundert Metern erhob sich die Maschine tatsächlich in die Luft. Da ich aber nicht wußte, wie ich nun fliegen sollte, so saß ich gleich wieder auf der Erde. Das Flugzeug ging in Trümmer, aber ich wurde nicht verletzt, weil der Fall nur aus wenigen Metern Höhe erfolgte. Am gleichen Tage begann ich mit dem Bau eines neuen Flugzeuges.

Seitdem ich mich für die Motorfliegerei zu interessieren anfing, habe ich nicht wieder in einem Ballon gesessen. Das Flugzeug zog mich vollkommen in seinen Bann. Von Anbeginn an hatte ich Vertrauen in seine Zukunft. Ich war überzeugt, die Luft werde in wenigen Jahren von Last- und Passagierflugzeugen wimmeln. Deshalb verstehe ich nicht, warum das Flugzeugwesen heute nur noch so langsame Fortschritte macht. Mein Bruder und ich waren von den unbeschränkten Möglichkeiten des Fliegens so überzeugt, daß wir schon im ersten Jahre meiner Versuche einen Flugplatz mit einer Reihe von Schuppen anlegten, damit später bei der Unterbringung der Maschinen keine Schwierigkeiten entstanden. Heute, Flugplatz und Schuppen, sind heute noch vorhanden und genügen den Anforderungen, obwohl unsere Werke seither rund 20 000 Flugzeuge gebaut haben, 12 000 davon für das Heer.

Ende 1908 stellte eines unserer Flugzeuge den Rekord im Streckenflug auf. Damals handelte es sich um — 70 Kilometer. Der nächste Schritt auf dem Wege zur Fortentwicklung war unsere Fliegerschule. Wir bildeten damals fast alle Piloten aus. Einer unserer Schüler, Renaux, errang 1911 mit 1300 Metern den Höhenweltrekord, ein anderer, Tabutot, im nächsten Jahre den Streckenrekord.

Stets habe ich unsere Flugzeuge selbst erprobt. Ich fliege heute noch durchschnittlich dreimal in der Woche. Ich habe rund 4000 Stunden in der Luft zugebracht und 600 000 Kilometer zurückgelegt. Auch meine Frau und meine Kinder fliegen. Mein Sohn, sechzehn Jahre alt, ist ebenfalls Flugzeugführer und hat rund tausend Flugstunden hinter sich. Je öfter ich fliege, desto weniger verstehe ich die Menschen, die mich fragen: „Sind Sie nicht aufgeregt dabei?". Im Beginn meiner Laufbahn dachte ich zwar auch, ich müßte wohl ein Mensch mit ganz außnehmend guten Nerven sein. Das stimmt aber keineswegs. Ich habe während meiner Laufbahn mehr als tausend Fluggäste gehabt, darunter Lahme und Blinde. Der einzige unter ihnen, der besondere Nervosität an den Tag legte, war ein Berufsmotorrennfahrer, welcher derartig seine Haltung verlor, daß ich gleich wieder landen und ihn ausbooten mußte.

Welcher Unterschied zwischen 1908 und heute! Zwischen dem ersten Flugzeug, das ohne jede Erfahrung gebaut wurde, und unserem neuesten mit seinem 750 PS-Motor. Wir begannen in einer Zeit, wo unter allen unerschrockenen Piloten höchstens die Brüder Wright behaupten konnten, daß sie etwas vom Fliegen verstanden, und jetzt haben wir Maschinen, die mehr als hundert Passagiere fassen, wir überfliegen die Ozeane und legen Weitstreckenflüge von über 3000 Kilometern zurück. Ohne Zweifel kann man dies alles als eine gute Entwicklung bezeichnen, und doch bin ich der Ansicht, daß sie nicht derartig vorgeschritten ist, wie sie es sein sollte. Als ich meinen ersten Flug unternahm und mir die damals ungeahnten Möglichkeiten des Flugwesens zum Bewußtsein kamen, erwartete ich von seiner Fortentwicklung mehr als das, was bisher erreicht wurde.

Trotzdem bin ich der Ansicht, daß die Zeit nicht mehr fern liegt, da wir die Ozeane in völliger Sicherheit überfliegen. Wir werden mehrmotorige Seeflugzeuge haben, die Hunderte von Passagieren tragen. Die Post wird dagegen in schnelleren Maschinen mit einem Motor, die in großen Höhen fliegen, zu befördern sein. Die Piloten werden dann in aller Ruhe im Navigationsraum sitzen und sich keine Sorgen über ihre Position machen, noch sich bemühen, die Erde unter sich zu erkennen. Sie werden vielmehr blindlings den Anweisungen folgen können, die sie mittels drahtloser Telegraphie empfangen.

Die Sensation

Skizze von Paulrichard Hensel

„Bedaure!" — Das entscheidende Wort des Schriftleiters war gefallen, als das Telephon läutete. Thomas Karsten packte resigniert die Aufnahmen, die er vorgelegt hatte, wieder zusammen; das Fortgehen wurde ihm so schwer — aber der andere sah ihn gar nicht mehr.

Plötzlich legte Hiller, der Redakteur, den Hörer wieder auf und wandte sich zu dem Unschlüssigen um. „Da gibt es etwas für Sie. Der Damm ist gebrochen. Nehmen Sie ein Auto, fahren Sie! In einer halben Stunde können Sie da sein, bringen Sie Bilder, ich bleibe die Nacht hier."

Mit einem Ruck warf Karsten den Riemen der Kamera über die Schulter. Er lief mehr, als er ging. Einen Wagen? Welche Ironie, wenn man hungerte! Seit Wochen lief er auf die Redaktion, legte seine Bilder vergeblich vor, seit Wochen wartete er auf die Sensation, die ihn herausreißen sollte; alles hatte er versucht, um Besonderes zu bringen, aber es geschah nichts. Jetzt saßen ein paar Worte in ihm fest: Der Damm ist gebrochen. Er wußte, was das bedeutete: Unglück, Verheerung, Verlust von Häusern und vielleicht Menschen — plötzlich trat es ein, das große Ereignis, das die Augen der Welt auf sich zog. So vernarrt war er schon in seine Idee, daß es ihn nicht erschütterte. Lohn winkte, Brot, das Lächeln der Frau — sie würden sich etwas kaufen, wieder ohne den Schatten der Sorge miteinander sprechen können. —

Fast zärtlich drückte er die Kamera an sich. Mit der Straßenbahn fuhr er bis an den Endpunkt. Er brauchte nicht viel zu fragen. Sein geschärfter Sinn entnahm bald aus den Worten der aufgeregten Menschen auf den Straßen, wohin er sich zu wenden hatte. Mit einem leisen Schauer sah er die ersten Anzeichen der Ueberschwemmung. Wagen rasselten an ihm vorbei, kamen ihm entgegen — plötzlich, an einer Biegung des Weges, breitete sich ein schlammiger See vor seinen Augen. Schon griff er nach dem Apparat — aber konnte sich ihm nicht noch mehr zeigen, Eindrucksvolleres? Mühselig, mit gewohnter Rücksichtslosigkeit, wenn es ein Motiv galt, drang er vorwärts, das Wasser stand ihm schon in den Schuhen.

Er wußte selbst nicht, wie es gekommen war: Vor einem Hause stand ein Kraftwagen, die Räder vom Wasser umspült, zwei Frauen rangen die Hände — da half er ihnen schon, was sie notdürftig gepackt hatten, in den Wagen zu tragen. Der Mann war fort, der Chauffeur auch — aus Angst vielleicht