Morgen-Ausgabe
No. 603. — 56. Jahrgang.

Berliner Volks-Zeitung

Beiblatt
Donnerstag, 24. Dezember 1908

Unsere Leser

Die noch keine ständigen Abonnenten sind, können sich mit geringen Kosten täglich die zweimalige Lektüre unseres Blattes verschaffen. Wir empfehlen zum Beginn des neuen Quartals ein

Monatsabonnement für Januar
2 mal täglich frei ins Haus
für 75 Pfennig.

Schnelle Berichterstattung, vortreffliche Leitartikel, frische, wahrhaft volkstümliche Sprache, das sind die besonderen Vorzüge unseres Blattes. Das tägliche Unterhaltungsblatt und das reich illustrierte 16 Seiten starke Sonntagsblatt bieten namentlich der Hausfrau viel wertvollen und interessanten Lesestoff. Außerhalb Groß-Berlins abonniert man bei allen Postanstalten Deutschlands zum Preise von 80 Pfennig monatlich.

40,100 Abonnenten.

Museum und Ausflug

sollen auch in den bevorstehenden Feiertagen nicht vernachlässigt werden. Man kann unmöglich drei Tage lang nur unter dem Weihnachtsbaum sitzen und Kuchen oder sonstige angenehme Sachen verspeisen. Das ist erstens langweilig, und zweitens hält's auch der stärkste Magen nicht aus. Ein Museumsbesuch bringt dahinein eine angenehme Abwechselung, und ein tüchtiger Marsch durch den winterlichen Wald fördert die Verdauung. Und darum schlagen wir unseren Lesern beides vor:

Am ersten Feiertage sind die Museen geschlossen; am zweiten ist die zoologische Schausammlung im

Museum für Naturkunde

an der Invalidenstraße 43, die wir zur Besichtigung empfehlen, dem Publikum von 12 bis 3 Uhr geöffnet.

Bis zur Eröffnung der Berliner Universität durch König Friedrich Wilhelm III. im Jahre 1809 wurde eine größere Zahl präparierter Säugetiere, Vögel, Insekten, Schaltiere usw. in der Kunstkammer des königlichen Schlosses verwahrt; dann wurden sie der Universität überwiesen und in Räumen von zweiten Stock des Universitätsgebäudes als „Zoologische Sammlung" untergebracht. Sie bildet den Grundstock des jetzigen „Museums für Naturkunde", der durch Ankäufe wie Austausch von Dubletten mit anderen entsprechenden Instituten erweitert, schließlich zur heutigen Vollkommenheit gebracht wurde.

Viel taten zu dieser Hinsicht der Zoologieprofessor Lichtenstein, dessen Andenken die schöne Lichtenstein-Allee im Tiergarten ehrt, wie vom Jahre 1857 ab sein Nachfolger Professor Peters, dem auch die Anregung zum Bau des jetzigen Museumsgebäudes zu danken ist. Am 2. Dezember 1889 eröffnete Kultusminister v. Goßler die Schausammlung, die von da an stetig zunahm und speziell durch die Aufnahme des größten Teils der früheren vergleichenden anatomischen Sammlung der medizinischen Fakultät erweitert wurde.

Das Museum gliedert sich in zwei Hauptteile, und zwar in die Schau- und in die Hauptsammlung. Jene umfaßt den großen Lichthof und sechs Säle, welche Räume jedoch nur einen kleinen erlesenen Teil der Objekte aufnehmen, die darin systematisch zusammengestellt sind. Das Bestreben der gesonderten Aufstellung der Tiere Deutschlands konnte wegen Raummangels nur bei den Säugetieren und Vögeln praktisch durchgeführt werden, während die anderen Gruppen der deutschen Fauna auf die übrigen Säle verteilt werden mußten. Ebenso wurde auch die vergleichende anatomische Sammlung abgezweigt, und ihre Teile wurden an solchen Stellen untergebracht, wo sich eben Platz dafür bot.

Sollten übrigens alle im Museum verwahrten Tiere so aufgestellt werden, wie es mit denjenigen der Schausammlung tatsächlich geschehen ist, so würden dafür Glasschränke von vielen Kilometer Länge erforderlich sein, und die Betrachtung würde höchst langweilig werden. Alle Schaunbstelle haben Etiketten und daneben gewöhnlich noch kürzere oder längere Beschreibungen, die teilweise durch Zeichnungen erläutert oder ergänzt sind. Außerdem ist den meisten Schaustücken zur Orientierung über den Verbreitungsbezirk noch ein Kärtchen beigegeben.

Als Weihnachtsgeschenk hat das Museum von einem Freunde und Gönner eine „Eisziege" erhalten, die in einem Schaukasten des Säugetiersaales hinter dem Lichthofe aufgestellt ist. Dem flüchtigen Blicke erscheint das große, schneeweiße, an der Oberseite langzottig behaarte Tier wie ein Eisbär, während man bei genauem Zusehen das Prachtfell mit den kleinen am Grunde geringelten schwarzglänzenden Hörnern, den ebenso beschaffenen Hufen wie der schwarzen Nase und dem starken Barte als „Ziege" erkennt, deren Heimat Britisch-Kolumbien ist.

Auf der linken Seite führt der Säugetiersaal in das westliche Treppenhaus, wo in einer Riesengruppe das Tierleben der Antarktis, also um den Südpol, dargestellt ist. Die Sammlung ist ein Ergebnis der Forschung der Südpolarexpedition, die Professor v. Drygalski führte und die das Kaiser Wilhelm-Land entdeckte, auf dem auch alle Tiere der Gruppe, ausschließlich der Riffelrobbe, des sogenannten Seeelefanten, erbeutet worden sind. Im Gegensatz zum Nordpolgebiet, in dem Moschusochs, Rentier, Eisbär, Eisfuchs, Polarwolf, Lemming, Hermelin, Schneehase usw. ziemlich zahlreich vertreten sind, hat das von großen Festländern weit abliegende Südpolgebiet nur Seesäugetiere.

In der Mitte der Gruppe befinden sich zwei gewaltige Weddelrobben mit einem Jungtier, vor denen ein Krabbenfresser liegt. Auf die niedrige Eisscholle rechts ist die sehr seltene Rotrobbe gesetzt, während sich auf höheren Eisblöcken der Seeleopard und der Seeelefant dem Beschauer präsentieren. Links werden sechs Möwen, und zwar drei Rauhmöwen, die anderen Möwen die Beute abjagen, und drei Sturmvögel bemerkt. Sie sammeln sich um die in einer Felsspalte entdeckte Beute, der als „Kapteube" noch eine andere Möwe zustrebt, während rechts der Riesensturmvogel dahinschwebt.

Im Vordergrunde links befindet sich eine Pinguin- oder Fettgansgruppe, durch entenartige Vögel mit stoffenförmigen Flügeln und weit nach rückwärts gestellten Beinen und Füßen (Steißfüßer) gebildet. Zwischen den großen Kaiserpinguinen steht ein kleiner Adeliepinguin, den man für ein Junges jener Art halten möchte. Im Nordpolgebiet fehlen diese Vögel, denn die ihnen äußerlich ähnelnden Alke stehen innerlich in keinem Verwandtschaftsverhältnis zu ihnen.

Aus diesem westlichen Treppenhause gelangt man unter Nr. 6 in den Vogelsaal, der eine systematische Uebersicht über die Vögel der Erde bietet. Sie beginnt auf der linken Seite mit den Straußvögeln und endet rechts mit den Singvögeln. Seltenheiten sind links: der ausgestorbene Riesenalk, der Schuhschnabel als Reihervogel und Großfußhühner. Im Hintergrunde sind hier Exemplare verschiedener Rassen von Haushühnern und Haustauben aufgestellt, wobei das sie Unterscheidende im Bau der Schnäbel, Füße und anderer Körperteile veranschaulicht ist. Rechts machen sich Papageien, Eis-, Schmuck-, Raben-, Paradiesvögel, Kolibris und Salanganen, die die ehbaren Vogelnester (Tonkinsnester im Handel) bauen, breit.

Zwischen den Schaunschränken der linken Seite ist ein riesiger Glaskasten aufgestellt, der eine aus Säugern, Vögeln und Reptilien bestehende Tiergruppe enthält, deren Individuen in der südtunesischen Sahara leben und dem Beschauer zeigen sollen, wie die Farbe ihrer Körperbedeckung mit derjenigen ihrer Umgebung, hier speziell mit dem braungelben Wüstensande, harmoniert und sie bei Verfolgungen deckt und schützt. Dasselbe ist rechts an einer Polartiergruppe bewiesen. Der Boden des sie bergenden großartigen Schaukastens ist durch aufgestreutes Naphthalin schneeweiß gemacht worden, und ebenso erscheint die Farbe der weißen Tiere, die der Polarzone eigen sind.

* * *

Um den Sakrower See

soll uns unser Weihnachtsausflug führen. Zwar geht er nicht, wenn nicht unvorhergesehene Ereignisse eintreten, durch Eis und Schnee, wohl aber durch den winterlichen märkischen Kiefernwald, und wenn die Luft klar ist, bietet er schöne, weite Fernsichten.

Wir fahren vom Potsdamer Hauptbahnhof mit dem Vorortzuge nach Potsdam. Die neue Elektrische führt uns über die Lange Brücke, den Alten Markt und am Kanal mit seinen Friedericianischen Häusern entlang durch das Berliner Tor und die Berliner Straße, wo alles noch in beschaulicher Feiertagsruhe liegt — nur Jung-Potsdam schlägt, echt potsdamisch-militärisch, auf der neuen Trommel Reveille oder trägt die neue Puppe spazieren —, zur Glienicker Brücke. Wir überschreiten den mächtigen Bau, zu dessen Eisenkonstruktion mit den gewaltigen Bögen die Kolonnaden am Eingange in seltsamem Widerspruch stehen, und erreichen links auf der schönen Havelchaussee längs des Glienicker Parkes — man beachte die schöne Aussicht auf den Jungfernsee mit seinem dunklen Waldufer und der hellen Sakrower Kirche — in 20 Minuten die Fährstelle von Moorlake. Wenn wir Glück haben, bringt uns statt der schwerfälligen Fähre, deren Tarif noch schwerfälliger ist, eine muntere „Muckebicke" durch treibende Eisschollen nach Sakrow hinüber.

Am „Dr. Faust" vorbei, erst links längs des Schloßparkes, dann im Bogen rechts auf der Kladower Chaussee geht es zum Dorfe hinaus. Nach fünfzehn Minuten folgen wir links dem Wegweiser „Groß-Glienicke" waldeinwärts. In langsamer Steigung geht unser Weg in schönem Hochwalde über den Rücken der Fuchsberge. Nach 30 Minuten etwa, hinter der Höhe, wenden wir uns auf einem Querwege links. Wir kommen bald an den Sakrower See, überschreiten einen Graben, der diesen mit dem nördlich liegenden Groß-Glienicker See verbindet und umwandern das Nordende des Sakrower Sees. Bald wendet sich unser Weg südwestlich; plötzlich klingt lautes Hundegebell durch den schweigenden Wald, und wir stehen überrascht vor einem stattlichen Neubau, den wir erst für ein Bauerngut halten, bis uns die zahlreichen Reiden, die hinter dem Gitter ihr Wesen treiben und uns mit kräftigem „Belaut" begrüßen, zeigen, daß wir den neuen königlichen Jägerhof vor uns haben, das „Heim" der Meute für die Döberitzer Parforcejagden. Weiter wandern wir über eine Lichtung, bis wieder ein Haus vor uns auftaucht. Es ist Forsthaus Bedlitz, als gastliche Stätte beliebt. Von hier bis Sakrow zurück ist es noch eine halbe Stunde. Der Weg führt zuletzt am malerischen Sakrower Friedhof hin durch die schöne Dorfstraße und rechts zur Fähre.

Wir lassen uns wieder übersetzen, umschreiten die kleine Bucht von Moorlake und steigen gleich hinter dem Restaurant rechts den Waldweg hinan, der uns in 15 Minuten zur Höhe von Nikolskoë mit der herrlichen Aussicht auf Pfaueninsel und Havel führt. Hinter der Peter-Paulskirche, beim Schutzhause, geht halblinks ein Waldweg ab, der uns in einer halben Stunde über den Schäferberg (immer im Walde) auf die Chaussee Potsdam-Wannsee bringt. Auf dieser erreichen wir links wieder in einer halben Stunde Bahnhof Wannsee, von wo wir sowohl zur Stadtbahn wie zum Wannseebahnhof fahren können.

Droschkenphilosophie.

[Nachdruck verboten.]

Was die Postchaise für die Personenbeförderung über Land, das bedeutet die Droschke innerhalb der Stadt, zumal der Großstadt. In ihr verkörpert sich die urgebräuchliche Form des Miet'nhrwerks schon zu einer Zeit, da man von „Verkehr" noch nichts wußte. Sie ist sozusagen dessen erster Pionier; denn sie durchbrach ein Privileg der bevorrechteten feudalen Kaste, die es für schimpflerend erachtet hätte, mit ihren feinen Gamaschenschuhen den plebejischen Bürgersteig zu berühren. Der alten Droschke schwerfällige äußere Erscheinung verriet gewissermaßen antireaktionäre, wenn man will, kommunistische Tendenzen. Oder ihr Erfinder war ein Schlaukopf, der sein spekulatives Unternehmertum fein säuberlich hinter philanthropischen Allerweltsideen zu verbergen wußte.

Die Droschke dient jedermann, ohn' Ansehen der Person — sobald die Gebrauchstaxe gezahlt wird. Allerdings bestehen triftige Gründe für die Vermutung, als sei die Droschke, so lange keine Eisenbahn existierte, wohl meist nur von Personen benutzt worden, die kein eigenes Fuhrwerk besaßen, es aber bei besonderen Anlässen oder gesellschaftlichen Verpflichtungen doch vermeiden wollten, per pedes apostolorum zu laufen. Sie war also vorerst ein Vehikel für die Bequemlichkeit des wohlhabigen gebildeten Bürgers.

Indessen verdankt sie keinesfalls dieser nebensächlichen Begleiterscheinung ihre internationale Einbürgerung. Sondern sie wurde ein Bedürfnis, weil mit dem Wachstum der Stadt die Verbindungswege von einem Viertel zum anderen immer länger, daher zeitraubender wurden und der Verkehr immer raschere Atemstöße vollführte.

Mit diesen Veränderungen hielt die stetige Vermehrung der Droschken gleichen Schritt. Nicht nur das. Die soziale Verschiedenheit der Stände verursachte bald auch eine Differenzierung der „Fiaker" in gewöhnliche und noble, in Ein- und Zweispänner. Zur Entschuldigung solcher Klassifizierung darf jedoch gesagt werden, daß jene Abschwenkung vom ursprünglichen Prinzip demokratischer Gleichheit vielleicht weniger aus gelockerten Anschauungen, als wohl mehr aus zwingenden Brotkorbinteressen erfolgte. In Staaten mit überwiegend militaristischem Zuschnitt, zumal in Preußen, wo sonderbarer Weise die Offizierskaste als der unfruchtbarste Stand, an die Spitze aller Stände gestellt ist, wäre man ohne Zugeständnisse an gewisse menschliche Schwachheiten — lies: „Standesehre" — schwerlich auf die Dauer ausgekommen. Darf doch gegenwärtig, im 20. Jahrhundert, kein preußischer Gardeleutnant es wagen, in einer Droschke zweiter Klasse zu fahren — ausgenommen denn, er trage „Zivil" und wäre „abgebrannt". . . . . Es scheint, als ob die Droschke leichten Rades darüber hinweggerollt sei; man hat wenigstens niemals vernommen, daß ein Droschkengaul wegen der ihm angetanen Ehrenkränkung vorzeitig gestorben wäre.

Keine andere Verkehrsinstitution hat aber auch — wenn wir absehen von der vorerwähnten Zweiklassenscheidung — allen Zeitstürmen zäher Stand gehalten, wie die Pferdedroschke. Am schlimmsten gewiß war es um ihre Existenz während der politischen Reaktionsperiode bestellt gewesen, wo aller Handel und Wandel elend dahinsiechte. Umsonst heißt es nicht in einer poetischen Lamentation aus dem dritten Dezennium des vorigen Jahrhunderts von den „ganz verlassenen" Lohnkutschern:

„Sie guckten sich nach Passagieren
Die Augen aus dem Kopf heraus . . ."

Mußten sie da nicht auf weitschmerzliche Gedanken kommen? „Wenn ich man wüßte," meditierte mal ein biederer Spree-Athener, „wozu unsereens in de Welt is." Aber ein Kollege wußte es, und er explizierte mit jenem trockenen Galgenhumor, der den Rittern des Straßendammes eigen ist: „Et wird woll von wejen de Fahrjäste sind" . . . Womit das bedrohliche Gespenst der Eisenbahn keinesfalls zu verscheuchen war. Wer vermöchte es den Armen, die „vor Dusel in Sommertagen, vor Frost im Winter fast vergehn", verargen, wenn sie nun wähnten, daß ihres Fahrzeugs letztes Stündlein geschlagen habe? Und weiteres befürchteten: es werde jetzt wohl

— — „ein großer Schritt geschehn,
Den kein Fiakergaul noch wagte,
Das heißt, man zwingt sie . . . durchzugehn?"

Heinrich Heine, der große aristophanische Herzenskündiger, ist es gewesen, der uns auch die Empfindungen einer abgetriebenen Rosinante beim Anblick der „Dampfkutsche mit dem schwarzbewimpelten Rauchfangmast" verraten hat:

Mit stierem Blick sah lange das Pferd
Dem Zuge nach. Es zittert
An allen Gliedern, und seufzt und spricht:
Der Anblick hat mich erschüttert!

Bedroht ist das ganze Pferdegeschlecht
Von schrecklichen Schicksalsschlägen.
Obgleich ein Schimmel, schau' ich doch
Einer schwarzen Zukunft entgegen.

Uns Pferde tötet die Konkurrenz
Von diesen Dampfmaschinen —
Zum Reiten, zum Fahren wird sich der Mensch
Des eisernen Viehes bedienen.

Und kann der Mensch zum Reiten uns,
Zum Fahren uns entbehren —
Ade der Hafer! Ade das Heu,
Wer wird uns dann ernähren?

Des Menschen Herz ist hart wie Stein;
Der Mensch gibt keinen Bissen
Umsonst. Man jagt uns aus dem Stall,
Wir werden verhungern müssen.

Wir können nicht borgen und stehlen nicht,
Wie jene Menschenkinder.
Auch schmeicheln nicht, wie der Mensch und der Hund —
Wir sind verfallen dem Schinder.

(„Pferd und Esel".)

Nun — Heine ist ein loser Schalk; und so „schwarz" war die Zukunft der Droschke denn doch nicht. Im Gegenteil: die Eisenbahn blies ihr belebenden Odem ein und brachte sie zu neuen Ehren!

Diese glückliche Schicksalswendung stimmte das weiche Gemüt der wetterharten Kutscher rasch versöhnlich. Und noch mehr! Bald „fühlten" sie sich auch als unentbehrliches Faktotum der Oeffentlichkeit, als eine Macht von internationaler Bedeutung. Was wäre die Stadt ohne sie gewesen? Bestenfalls ein Paradiesvogel mit gerupftem Federbehang, oder ein „Zoo", in dessen Revieren aber der edelste aller Einhufer: das Rößlein sich nicht tummelte! Nein, die Minister vom Peitschenstiel trugen in der Brust das stolze Selbstbewußtsein ihrer wichtigen Erdensendung!

Im wirren Straßengetriebe: da ankert ihr berufliches Pflichtgefühl, liegt ihrer Wünsche Ackerfeld — ihr alles. Kosmopolitische Gedanken unterm Zylinderhut, ungetrübten schlauen Kennerblick hinter pfiffig zwinkernden Wimpern, sonnigen Mutterwitz im Gemüte und urwüchsige Schlagfertigkeit auf der Zunge: so sind sie von Hamburg bis Berlin und München, von Wien bis Paris geartet. Echte Dolmetscher jener Weisheit, die vom Pflaster mit dem Staube aufsteigt, den der Wirbelwind zu Wölkchen kräuselt, kann ihrem Wesen nicht so leicht die kräftige Wurzelständigkeit im lokalen Heimatboden verloren gehen.

Ueber der Wahrung persönlicher Geschäftsinteressen vergaßen sie jedoch nicht, die Sinne offen zu halten für alle Neuerungen und Umwälzungen, die das immer mächtiger aufschwellende Lebensgetriebe erfordert und sich zunutzen macht. Nur freilich — ein Körnchen Argwohn und Aberglaube steckt dabei. Pflegen doch beispielsweise die Droschkenkutscher in Rom auf dem Gurtbogen ihrer Pferde eine messingne Hand mit ausgestreckten Fingern gegen den „bösen Blick" zu setzen. . . .

Im übrigen scheinen Befürchtungen über die zukünftige Gestaltung des gesamten Verkehrswesens nicht sonderlich den steifen Gleichmut der biederen Rosselenker zu stören. Diese Unbesorgtheit, selbst wenn sie nur einer instinktiven Ahnung entspringt, wird begreiflich im Hinblick auf die Naturbeschaffenheit und den eigentlichen Zweck der Droschke. Sie ist sozusagen das singuläre Transportmittel im großen Gesellschaftsgetriebe und dient ausschließlich irregulären Zufallsbedürfnissen, die hier eine den Irrsternen und Meteoriten des astronomischen Himmels ähnliche Erscheinung bilden.

Mittlerweile ist die Kraftdroschke als eine Art flinkerer „Konkurrenzschuster" hinzugekommen. Ob sie dem Fiaker gefährlich wird? Wir sehen nur, daß die Droschkenkutscher sich sogar mit der „Taxameterin" auf dem Lenksitz versöhnt haben: als einer Konklusion aus sozialen und ökonomischen Verhältnissen, bewirkt durch die weiter fortgeschrittene Differenzierung des Transportwesens.

Prophezeien ist hier billig. Möglicherweise bewahrheitet sich einst doch noch der bittere Pessimismus jenes Heinschen Schimmels?

Dann, edles Droschkenroß, du, aus dem nach dem Couplet eines ostpreußischen Humoristen „Würste und Makronen gemacht" werden, um darauf zu schlafen — — — ade!

Ernst Wertheim.