an Lore wandte: „Er scheint in dich verliebt zu sein . . . Ich bitte dich, ein offenbar kränklicher Mensch . . . Als Arzt dürfte er doch nicht so optimistisch sein über seinen Zustand. Und sich jagen . . . Er spielte doch nicht etwa eine Rolle in deinem Leben . . . Bei der Trennung von deinem Manne?"

Die junge Frau machte sich mit den Rojen zu schaffen, die Wilfert ihr vorhin überreicht. Eine feine Unmutsfalte stand zwischen ihren dunklen Brauen, als sie gepreßt erwiderte: „A—nein . . . oder — schließlich doch . . . Wie man's nimmt. Aber ich bitte dich, Mama, rede nicht von diesen Dingen. Es quält mich . . ."

Nachdenklicher und ernster kam sie nach Köln zurück. Eine tiefgehende Wandlung begann sich in ihr zu vollziehen, und sie sehnte sich, ohne es bewußt zu empfinden oder sich einzugestehen, nach einem Halt, an dem ihre schwanke Seele sich halten und ranken könnte, nach einer Hand, die sie aus dem Chaos ihres Wesens hinausführte auf den rechten Weg.

Ein Drang zu Arbeit und Betätigung begann sie zu packen und mit Feuereifer gab sie dem Einfall nach, ihr von Bekannten in Gelegenheitsversen oft bewundertes dichterisches Talent zu verwerten. Unter einem Pseudonym schrieb sie ohne ihrer Mutter Wissen einige Skizzen und Gedichte, die jedoch so oft mit kühlem Dank von den Redaktionen abgelehnt wurden, bis sie ihr selbst, als sie die Sachen mißmutig wieder überlas, unfertig und dilettantenhaft erschienen und sie enttäuscht die Feder wieder beiseite schob und die lockenden Träume von Dichterruhm beschämt in den untersten Winkel ihrer Seele einkargte.

Von der Kunst ihres Vaters hatte sich auch nicht viel auf sie vererbt; über eine nette Mittelmäßigkeit brachte sie es im Malen nicht hinaus, und dies Bewußtsein lähmte ihr die Schwingen, so daß sie auf dieses Gebiet sich gar nicht erst wagte.

Sie schien sich zu nichts als zur Drohne zu eignen.

Wilfert hatte schon mehrmals geschrieben; vielleicht noch häufiger, wenn sie nicht absichtlich ihre Antworten möglichst lange hinausgezögert hätte. Wenn seine Briefe auch durchaus nur auf einen freundschaftlichen Ton gestimmt waren, so spürte sie ahnungsvoll doch die heimliche Sehnsucht heraus, die zwischen den Zeilen glühte, und sie ward das peinigende Bewußtsein nicht los, daß Wilfert sich langsam darauf vorbereite, um sie zu werben, sobald sie frei war. Aber es sprach ja nichts mehr in ihr für diesen Mann, und sie wollte nicht noch einmal Wünsche in ihm nähren, denen sie keine Erfüllung zu geben gewillt war.

Da begegnete ihr eines Tages auf dem Ring eine Rotekreuzschwester, die ihr so bekannt vorkam, daß sie sich nochmals nach ihr umdrehte. Sie sah in das ebenfalls zurückgewandte Gesicht der Schwester, in dem jetzt ein Lächeln aufglomm, das in Lore sofort ein Erinnern aufweckte.

Stehenbleibend sagte sie in halber Frage: „Karla Emmerich?"

„Ja, leibhaftig, Lore!" gab die andere zurück und schüttelte ihr herzlich die Hand. „Als Schwester Karla, wie du siehst. Nett, daß wir uns mal sehen. Du bist wohl auf Besuch hier?"

Ein Schatten flog über das Gesicht der jungen Frau. Sie nickte kurz, um gleich hastig zu sagen: „Aber nein, dich im Schwesternhäuschen zu finden, hätte ich auch nicht gedacht! Wie ist denn das zugegangen?"

„Ich meine, du hättest gewußt, daß ich ins Rote Kreuz eingetreten bin. Damals, als Erwin starb."

„Du — die tolle Karla! Weißt ja, so hießest du in der Pension . . . Ich bin wirklich fassungslos über diese Wandlung," staunte Lore kopfschüttelnd. „Wie fühlst du dich denn so? Und was sagten deine Eltern?"

Die Schwester lächelte fröhlich. „Was wollten sie machen, als sie sahen, daß mein Entschluß fest und unverrückbar war? Und seitdem sie merkten, wie zufrieden und ruhig ich ward, wie ich völlig aufgehe in meiner Tätigkeit, sind sie ganz damit ausgesöhnt. Aber verzeihe, ich muß auf Nachtwache zu einer Kranken. Vielleicht sagst du mal guten Tag bei uns. Unser nettes Heim ist dir ja wohl bekannt. Es würde mich wirklich freuen."

(Fortsetzung folgt.)

Wie oft reisen wir?

Von

Dr. Sigismund v. Jezewski (Jena).

Man hat die Kulturmenschen „moderne Nomaden" genannt. Sie sind vom Reisefieber ergriffen. Die Geschäftsreisen werden häufiger, ebenso die Erholungs- und Vergnügungsreisen; zu allen Jahreszeiten entfliehen Tausende und Abertausende den engen Mauern der Stadt in Gottes freie Natur auf Bergeshöhen, an die See, in die Fernen des Südens und des Nordens. Jahr für Jahr wächst der Andrang auf den Bahnhöfen, steigt die Zahl der Reisenden. Da kommen uns mancherlei Fragen, die sich auf unsere Reisefust beziehen. Wie oft benutzt wohl zum Beispiel jeder Deutsche im Laufe eines Jahres die Eisenbahn? Wie weit fährt er? Wieviel Geld gibt er für Bahnfahrten aus? Wie verhalten sich in dieser Hinsicht die anderen Völker?

Die allzeit gefällige Statistik gibt uns hierauf bereitwilligst die gewünschten Auskünfte. Wie aus den Veröffentlichungen des Reichseisenbahnamts hervorgeht, wurden im Jahre 1910 auf den vollspurigen Eisenbahnen Deutschlands insgesamt 1 540 872 110 Personen befördert. Da die Reichsbevölkerung während dieser Zeit im Mittel etwa 64 551 000 Köpfe zählte, so kamen auf jeden Bewohner, ob Mann oder Frau, ob Erwachsener oder Kind, durchschnittlich 23,9 Eisenbahnfahrten im Jahre oder fast genau zwei Fahrten in jedem Monat. Wie gewaltig in neuerer Zeit die Verkehrssteigerung war, zeigt sich deutlich, wenn wir in den Bänden der Statistik zurückblättern. Im Jahre 1890 zum Beispiel entfielen auf jeden Bewohner des Deutschen Reiches erst 8,6 Fahrten. Die Stärke des Verkehrs hat sich also im Laufe von zwei Jahrzehnten nahezu verdreifacht. In der Tat sind wir heute eines der eisenbahnfreudigsten Völker des Erdballs. Nur wenige Nationen benutzen die Eisenbahn noch häufiger als wir. So besteigt der Belgier jährlich durchschnittlich 25,9 mal, der Engländer 28,2 mal den Zug. In der Schweiz entfallen auf jeden Bewohner sogar 29,1 Fahrten im Jahre, was ohne Zweifel eine Folge des ungeheuren Fremdenverkehrs ist. Könnte man die von den Fremden unternommenen Fahrten in Abzug bringen, so würde sich wohl eine erheblich kleinere Zahl ergeben. Die Verhältnisse liegen hier also ganz ähnlich wie bei der Poststatistik, in der die Schweizer als die fleißigsten Briefschreiber der Erde erscheinen, während es tatsächlich wieder die fremden Besucher sind, die ihnen zu dieser Ehre verhelfen, und zwar durch die große Zahl von Ansichtskarten, die sie aus dem schönen Alpenlande heimwärts senden.

Was die übrigen europäischen Nationen betrifft, so kommt uns der Franzose mit 19,1 Bahnfahrten im Jahre noch ziemlich nahe. Die anderen Völker sind dagegen weit weniger beweglich. So entschließt sich der Schwede durchschnittlich nur zehnmal im Jahre zur Reise. Unsere österreichischen Bundesgenossen begnügen sich schon mit 8,5 Bahnfahrten, der Holländer mit 8,1 Fahrten. Noch viel seßhafter ist der Ungar, der durchschnittlich nur 3,2 mal im Jahre zur Bahn geht; ebenso häufig reist der Portugiese, während der Spanier nur 2,6 Fahrten unternimmt. Noch seltener vertrauen Rumänen und Russen ihren Leib der Eisenbahn zur Beförderung an, erstere durchschnittlich 1,7 mal, letztere 1,4 mal im Jahr, während in Bulgarien jeder Bewohner erst im Laufe von anderthalb Jahren eine Bahnfahrt antritt.

Richten wir unsere Blicke nach der Neuen Welt, wo die Vereinigten Staaten das größte Eisenbahnnetz der Erde besitzen, so gelangen wir zu dem überraschenden, dem amerikanischen Nationalstolz sicher wenig angenehmen Ergebnis, daß auf jeden Bewohner der Union im Jahre durchschnittlich nur 10,6 Eisenbahnfahrten entfallen. Der Argentinier reist jährlich etwa 8 mal, der Kanadier 5,2 mal, der Mexikaner aber nur 0,8 mal mit der Bahn.

Halten wir in Asien Umschau, das heute mehr und mehr dem Bahnbau erschlossen wird, so kommen in Japan, das der westlichen Kultur so willig seine Grenzen öffnete, schon 3,1 Bahnfahrten im Jahre auf jeden Bewohner. Dagegen reist der Inder durchschnittlich nur alle zehn Monate, während in Siam jeder Bewohner sich kaum in zwei Jahren einmal zur Fahrt mit dem Dampfwagen entschließt.

Was die Verhältnisse in unseren afrikanischen Kolonien betrifft, so wurden in dem menschenleeren Südwest im Jahre 1910/11 auf den drei Bahnlinien des Schutzgebietes zusammen 144 827 Personen befördert: auf jeden Bewohner entfielen reichlich 1¼ Bahnfahrten. Dagegen kam in Togo erst auf je 7, in Deutsch-Ostafrika erst auf je 32 Einwohner eine Bahnfahrt. In der letzteren Kolonie hätte demnach jeder Bewohner die Aussicht, etwa zweimal im Laufe seines Lebens die Eisenbahn zu benutzen.

Aber nicht nur die Zahl, sondern auch die Länge der Bahnfahrten weist in den einzelnen Ländern recht erhebliche Unterschiede auf. So stellte sich in Deutschland 1910 die mittlere Länge einer jeden Bahnfahrt auf rund 23 Kilometer, genau 22,97 Kilometer. Auf den 23,9 Fahrten, die der Deutsche in jenem Jahre unternahm, legte er daher insgesamt 549 Kilometer zurück, eine Strecke, die genau der Entfernung Berlin—Frankfurt a. M. gleichkommt. Vor 20 Jahren dagegen begnügten wir uns noch damit, jährlich 226,5 Kilometer abzufahren. Noch längere Strecken bewältigen Schweizer und Franzosen, die es im Jahre auf durchschnittlich 611 Kilometer und 584 Kilometer bringen. Der weitestgereiste Mann unter allen aber dürfte der Belgier sein mit einer jährlichen Fahrstrecke von 643 Kilometer. Dagegen ist der Oesterreicher mit jährlich 262 Kilometer, der Ungar sogar mit 141 Kilometer zufrieden. Der Russe besteigt zwar, wie wir sahen, im Durchschnitt nur aller acht Monate einmal den Zug, fährt sich dann aber jedesmal gleich 126 Kilometer weit entführen, so daß er im Jahre durchschnittlich 176 Kilometer zurücklegt. Den Bulgaren dagegen trägt das Dampfroß jedes Jahr nur knapp 49 Kilometer weit.

Recht bedeutende Entfernungen werden in Amerika zurückgelegt, eine Folge der dünnen Besiedelung dieser Gebiete. In Kanada zum Beispiel beträgt die mittlere Länge jeder Eisenbahnfahrt fast 113 Kilometer, in den Vereinigten Staaten rund 54 Kilometer. Insgesamt legt der Kanadier jährlich 586 Kilometer, der Bewohner der Union 571 Kilometer mit der Bahn zurück, das ist etwa der neunte Teil der Entfernung von New-York bis zum Stillen Ozean.

Wenig Geschmack am Eisenbahnfahren scheinen dagegen bisher die Völker Asiens gefunden zu haben. Selbst der fortschrittlich angehauchte Japaner bringt es nur auf 97 Kilometer im Jahre; der Inder dagegen begnügt sich schon mit 68 Kilometern, während der Siamese im Jahre nur 20 Kilometer abfährt. — In Deutsch-Südwestafrika kommt auf jeden Bewohner im Jahresdurchschnitt die ganz beträchtliche Bahnfahrt von 198 Kilometer Länge. Dagegen ist das Reisebedürfnis der Bewohner von Togo bereits durch eine 6 Kilometer lange Bahnfahrt befriedigt, während der Ostafrikaner schon mit 1,85 Kilometer sich begnügt.

Als letzter, aber sicher nicht unwichtigster Punkt unserer Betrachtungen möge endlich die Frage gestreift werden, welche Summen die einzelnen Völker für das Reisen auf der Eisenbahn anlegen. Die deutschen Bahnen vereinnahmten im Jahre 1910 aus dem Personenverkehr das hübsche Sümmchen von 832 070 000 Mark; demnach gab in diesem Jahre jeder Deutsche durchschnittlich 12,90 Mark für Bahnfahrten aus; das ist fast doppelt so viel wie vor 20 Jahren, denn 1890 waren es erst 6,97 Mark. Etwas billiger als wir kommen, obwohl sie größere Strecken durchfahren, der Belgier und der Franzose davon, die beide nur je 12,22 Mark anlegen müssen. Den Engländer kosten seine Bahnfahrten im Jahre durchschnittlich 16,81 Mark. In der Schweiz entfällt auf den Kopf des Bewohners der ziemlich hohe Betrag von 20,25 Mark, auch darin äußert sich wieder der Einfluß des Fremdenverkehrs, insofern durch die hohen Fahrpreise der von den Touristen so häufig benutzten Bergbahnen der Einheitssatz emporgeschnellt wird. Bedeutend weniger geben die Bewohner der Donaumonarchie für Bahnfahrten aus: der Oesterreicher jährlich 6,49 Mark, der Ungar sogar nur 3,48 Mark. Noch sparsamer ist der Russe, der dafür nur 2,71 Mark übrig hat. Der Japaner verfährt im Jahre durchschnittlich 1,77 Mark, der Inder 84 Pfennig, der Siamese 46 Pfennig.

Wesentlich tiefer als wir muß der Amerikaner in seinen Beutel greifen. Im Lande des Dollars sind die Eisenbahnfahrpreise recht hoch; das Reisen in der einzigen dort vorhandenen Wagenklasse stellt sich noch etwas teuerer als bei uns in der zweiten Klasse. Daher belasten die Bahnfahrten in den Vereinigten Staaten das Jahresbudget jedes Bewohners mit durchschnittlich 28,76 Mark, während sie den Kanadier, der in dieser Hinsicht den „Rekord" aufstellt, jährlich 29,69 Mark kosten. Für das „Zeitalter des Verkehrs" sind das gewiß noch keine übermäßigen Summen.

Buntes Allerlei

Gewaltmaßregeln gegen Junggesellen.

Die Gemeindevertretung von Trim in Irland hatte mit großer Betrübnis festgestellt, daß die jungen Männer des Ortes nicht daran dächten, das Ehejoch zu tragen; um diesen „ungeordneten Zuständen" ein Ende zu machen, beschlossen die „Väter" von Trim, „in loco Capitolinis" zu handeln. Und da die hartnäckigsten Gegner der Ehe gerade diejenigen waren, welche, weil sie über das meiste Geld verfügten, die schönsten und besten Häuser im Ortsgebiet bewohnten, während die Familienväter in elenden, von Wind und Wetter arg mitgenommenen Baracken hausen mußten, veröffentlichte der weise Rat der Dorfgemeinde eine Proklamation, durch die er den unbeweibten Männern kund und zu wissen tat, daß sie mit Schimpf und Schande aus ihren Wohnungen gejagt werden würden, wenn sie sich nicht binnen Jahresfrist als Ehemänner würden ausweisen können. Die seltsame, an mittelalterliche Zustände erinnernde Drohung wurde auf Kosten der Gemeinde in vielen Blättern Großbritanniens und Irlands veröffentlicht; die Folge war, daß sich in allen Landen heiratslustige Mädchen für Trim fanden, so daß die jungen Männer des Ortes mit Anträgen förmlich überschüttet wurden. Vor einigen Tagen war die in dem originellen Ultimatum gestellte Frist verstrichen, oder der Gemeinderat wußte — wieder zu seiner großen Betrübnis — feststellen, daß die jungen Männer von Trim lieber in einem Rattenloch leben als sich den nie im voraus zu taxierenden Gefahren einer Ehe aussetzen wollten: von den 25 oder 30 Heiratskandidaten hatte im Laufe des Jahres auch nicht einer die „richtige" gefunden. Einige baten um eine Verlängerung der Frist: sie hofften, innerhalb eines Monats mit sich und der Frauenwelt ins reine zu kommen; aber der hohe Rat blieb unerbittlich und befahl ihnen, ihre Häuser sofort zu räumen und den Familienvätern zu überlassen. Der Befehl wurde ausgeführt, ohne daß besonders dagegen protestiert worden wäre; der „Dublin herald" erzählt sogar, daß die jungen Rebellen eine Art Festzug veranstalteten und mit dem Rufe: „Gottlob! Wir sind mit heiler Haut davongekommen!" durch die Straßen zogen.

Der Polizeipristaw im Kohlenschacht.

Eine „echt russische" Geschichte wird Petersburger Blättern aus Slawjanoserskj im Gouvernement Jekaterinoslaw gemeldet: In der im Kreise Slawjanoserskj gelegenen Gokurowsko-Marjewka-Grube gibt es eine Anzahl kleinerer Schächte, die auf dem Grund und Boden eines Herrn Okromtschedelow liegen. Zwischen dem Besitzer der Schächte und dem Fürsten Kugujschew kam es vor einiger Zeit zu Streitigkeiten wegen des Besitzrechts. Der Polizeipristaw des Ortes begab sich nun, um eine Untersuchung einzuleiten, an den Ort des Streites und ließ sich in Begleitung mehrerer Zeugen in den Schacht des Fürsten hinab. Dem Fürsten gefiel jedoch diese Einmischung der Polizei so wenig, daß er kurzerhand die Förderschale hinaufziehen ließ, so daß der Pristaw und die Zeugen hilflos im Kohlenschacht saßen. Ihre Alarmsignale blieben unbeachtet, so daß die Lage für die unter Tage tagende Untersuchungskommission kritisch wurde. Zwei Tage blieben die Herren im Schacht, bis es ihnen gelang, durch einen alten Schacht wieder ans Licht der Oeffentlichkeit zu gelangen. Als zwei Tage später im Schacht des Fürsten ein Brand zum Ausbruch kam, strengte Fürst Kugujschew gegen den Polizeipristaw einen Prozeß wegen Brandstiftung an. Der Pristaw hatte seinerseits den Fürsten wegen Widerstandes gegen die Staatsgewalt und widerrechtliche Freiheitsberaubung zur Anzeige gebracht. Auf Verfügung des Gouverneurs ist vorläufig der Pristaw seines Amtes enthoben worden.

Ein Rekord des Städtewachstums.

Ein Bild von dem beispiellosen industriellen Aufschwunge Kanadas gibt eine Statistik über das Wachstum der kanadischen Städte im mittleren Westen. Den Rekord stellt die Hauptstadt des Mittelwestens auf, die Stadt Winnipeg. Die Einwohnerzahl betrug hier 1871 241 Köpfe. Im Jahre 1904 war die Stadt auf 42 340 Einwohner angewachsen, aber in den letzten zehn Jahren hat sich die Einwohnerzahl mehr als verdreifacht, denn 1911 zählte man bereits 136 035 Einwohner. Und diese Zunahme ist für jene kanadischen Gegenden typisch. So zählte man zum Beispiel in der zweiten Stadt Manitobas, in dem kleinen Brandon, im Jahre 1901 5620 Einwohner. In zehn Jahren wurde auch hier die Verdoppelung der Einwohnerzahl bei weitem überschritten, für 1911 lautet die Zahl 13 839. Regina aber, die Hauptstadt von Saskatchewan, schlägt den Rekord: Regina wuchs von 2249 Einwohnern im Jahre 1901 auf 30 213 im Jahre 1911.

Briefkasten

J. H. S. Für den Forstschutzdienst genügt Volksschulbildung. Erforderlich ist eine praktische Lehrzeit von mindestens einjähriger Dauer in einer königlichen Oberförsterei, ein zweites Lehrjahr ist in einer Forstlehrlingsschule zu absolvieren. Der Eintritt darf nicht vor Beginn des 16. und muß spätestens am 1. Oktober des Kalenderjahres erfolgen, in welchem der Bewerber das 18., oder — wenn er die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Militärdienst erworben hat — das 20. Lebensjahr vollendet. Der Unterricht endet mit der Jägerprüfung. Es folgt alsdann der Eintritt in den Militärdienst bei einem Jägerbataillon. Die Jäger werden zu einer Dienstzeit von zwölf Jahren verpflichtet, können aber mit Ablauf des dritten Dienstjahres zur Reserve entlassen werden. In der Zeit zwischen dem neunten und elften Dienstjahr ist die Försterprüfung abzulegen. Nach Ablauf der zwölfjährigen Dienstzeit erhalten die Anwärter den Forstversorgungsschein und damit die Anwartschaft auf eine Försterstelle im Staats- oder Kommunaldienste. Die königlichen Förster erhalten 1400 bis 2500 Mark Gehalt, freie Dienstwohnung und freies Feuerungsmaterial und Nebeneinnahmen. Das Lehrgeld für das erste Lehrjahr ist mit dem betreffenden Oberförster zu vereinbaren, die Kosten auf der Forstlehrlingsschule betragen 42 Mark monatlich. Die Laufbahn ist zurzeit so überfüllt, daß Bewerber nur ausnahmsweise angenommen werden.

W. B. K., Gb. Der erwähnte Plan ist nicht ganghar. Es empfiehlt sich, die Erfindung beim Patentamt anzumelden. (Kosten 20 Mark.) Vielleicht kann auf die Verbesserung auch nur ein Gebrauchsmuster erteilt werden (15 Mark), weshalb dieses am besten zunächst angemeldet wird. Sie sind dann vollkommer der Sabeik gegenüber gesichert.

Damenspiel. Die Dame zum beliebig weit in derselben Linie gesetzt werden.

K. B. 100, Berlin. Ist uns nicht bekannt.

Alter Leser. Lassen Sie den Betrag, den Sie zur Verfügung haben, ins Staatsschuldbuch eintragen. Sie können ja dann die Zinsen jeweilig auf die Sparkasse legen, bis wieder ein Betrag erreicht ist, der ins Staatsschuldbuch eingetragen werden kann.

St. in L. 1. Liebhabermert 3.— Mark; 2. 2,50 Mark; 3. 5.— Mark. **K. 71.** Das Dreimarkstück auf das Bayrische Universitätsjubiläum 1910 kostet bei mir 4,50 Mark. Die neuerschienenen Zweimark- und Dreimarkstücke auf die Jahrhundertfeier 1813/1913 sind à 3,— Mark und 4,— Mark von mir zu beziehen. Neuesten Münzenkatalog gegen 30 Pfennig in Marken bei Ludwig Lepser, Münzenhandlung, Berlin W 35, Elßlinerstr. 34. **A. F.** Die Steuer wird etwa 2000 Mark betragen. **C. D. B.** 1. Das Geld ist an den Vormund des Kindes zu zahlen. 2. Nötigenfalls müßte die Armenverwaltung eintreten. 3. Nein. 4. Jo. **St. 28.** Sie müssen unter Wiederholung der Frage angeben, wann Sie geboren sind, welche Lehrzeit Sie zurückgelegt haben und ob Sie die Gesellenprüfung bestanden haben.