Bezugs-Preis

In der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, bei zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland und Oesterreich: vierteljährlich ℳ 6.—. Directe tägliche Kreuzbandsendung ins Ausland: monatlich ℳ 7.50.

Die Morgen-Ausgabe erscheint um ½7 Uhr, die Abend-Ausgabe Wochentags um 5 Uhr.

Redaction und Expedition:
Johannesgasse 8.

Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Filialen:
Otto Klemm's Sortim. (Alfred Hahn), Universitätsstraße 3 (Paulinum),
Louis Lösche,
Katharinenstr. 14, part. und Königsplatz 7.

Morgen-Ausgabe.

Leipziger Tageblatt und Anzeiger.

Amtsblatt des Königlichen Land- und Amtsgerichtes Leipzig, des Rathes und Polizei-Amtes der Stadt Leipzig.

Anzeigen-Preis
die 6gespaltene Petitzeile 20 Pfg.

Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 50 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 40 ₰.

Größere Schriften laut unserem Preisverzeichniß. Tabellarischer und Ziffernsatz nach höherem Tarif.

Extra-Beilagen (gefalzt), nur mit der Morgen-Ausgabe, ohne Postbeförderung ℳ 60.—, mit Postbeförderung ℳ 70.—.

Annahmeschluß für Anzeigen:
Abend-Ausgabe: Vormittags 10 Uhr.
Morgen-Ausgabe: Nachmittags 4 Uhr.
Bei den Filialen und Annahmestellen je eine halbe Stunde früher.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

№ 16. **Dienstag** den 10. Januar 1899. **93. Jahrgang.**

Die deutsch-ostafrikanische Centralbahn.

I.

* Unter der Ueberschrift „Die Eisenbahn in Deutsch-Ostafrika" veröffentlicht der „Export" in einer seiner letzten Nummern einen Artikel, der folgendermaßen beginnt:

„Der Gouverneur von Deutsch-Ostafrika, Generalmajor Liebert, hat kürzlich in Leipzig einen Vortrag gehalten, in welchem er den Bau einer Bahn von der Küste bis nach Tabora auf das Dringlichste im Interesse einer gedeihlichen Weiterentwickelung unserer ostafrikanischen Colonie empfahl. Auch wenn man dem Plane sympathisch gesinnt ist, wird man es bedauern, daß Herr Liebert in den jetzigen Augenblick eine Agitation begonnen hat, welche von vornherein, im Hinblick auf die Reichstagsvorlage, aus taktischen Gründen als verfehlt bezeichnet werden muß. Es handelt sich zur Zeit um Wichtigeres als um Bahnbauten in Ostafrika, und zwar um die Stärkung von Deutschlands Stellung in Europa mit Hilfe der dem Reichstage jetzt zugegangenen Vorlage, betreffend die Vermehrung unserer Armee. Das ist denn wohl auch der Grund, weshalb in dem diesmaligen Budget, welches dem Reichstage zur Genehmigung unterbreitet worden ist, von einer Bahn in Ostafrika nicht die Rede ist. Vielleicht, daß später die Reichsregierung auf das Unternehmen zurückkommt. Wir wollen es hoffen!"

Schon aus den letzten Worten ergiebt sich, daß der „Export" dem Bahnproject an sich sympathisch gegenübersteht. Er versichert dies auch im Weiteren ausdrücklich und fügt hinzu, er betrachte die Bahn als eine „productive Anlage, welche zukünftig wirthschaftlichen Nutzen abwerfen und sich direct oder indirect verzinsen wird". Aber er meint, bevor man dem Project näher trete, müsse unsere Sorge darauf gerichtet sein, die Besserung der Straßen- und Verkehrs-Verhältnisse anzustreben.

„Es wäre wünschenswerth, wenn einmal ausführlich dargelegt würde, was denn in dieser Hinsicht, abgesehen von dem Bau der Bahn an der Küste und einigen Verkehrswegen daselbst, geschehen ist, und ob und welche Straßen und Pfade für den Verkehr ausgebessert und mit nöthigen Schutzstationen versehen worden sind. Man kann begreiflicher Weise an Ostafrika bezüglich der Verkehrspfade und -Straßen nicht ähnliche Ansprüche stellen wie in Europa, aber es wäre immerhin sehr nothwendig, einmal zu erfahren, in wie weit denn die vorhandenen Verbindungswege u. A. vor den Einflüssen und Wirkungen der tropischen Regen resp. der Ueberschwemmungen gesichert sind, in welcher Jahreszeit der Verkehr ein durchaus unbehinderter ist und wann er durch die klimatischen Verhältnisse und speciell durch atmosphärische Niederschläge für kürzere oder längere Zeit unterbrochen wird, welche Steigungen die Wege überwinden müssen ꝛc. ꝛc. Das Alles sind doch Fragen, welche nothwendiger Weise erst erörtert werden müssen, ehe von Bahnanlagen die Rede sein kann."

Aus diesen Auslassungen geht zunächst hervor, daß der „Export" über die am 30. November vor. Jahres in Leipzig vor Tausenden von Zuhörern gehaltenen Vorträge nur mangelhaft unterrichtet ist. Den Hauptvortrag hielt Herr Oberleutnant Kollmann, der früher als Premierlieutenant der kaiserlichen Schutztruppe für Deutsch-Ostafrika auf zahlreichen Zügen und Expeditionen im Westen, Süden und Osten des Victoria-Nyanza die günstigste Gelegenheit benutzt hat, die für die Centralbahn besonders in Betracht kommenden Gebiete kennen zu lernen.*)

*) Seine auf den oben erwähnten Zügen und Expeditionen gesammelten reichen Erfahrungen hat Herr Kollmann in dem unlängst im Verlage von Alfred Schall in Berlin erschienenen Buche „**Der Nordwesten unserer ostafrikanischen Colonie.** Eine Beschreibung von Land und Leuten am Victoria-Nyanza, nebst Aufzeichnungen einiger daselbst gesprochenen Dialekte. Mit 372 Abbildungen nach Originalphotographien und Skizzen nebst einer Karte." niedergelegt, das wir allen Freunden unserer Colonialpolitik auf das Wärmste empfehlen.

Herrn Generalmajor Liebert blieb nur übrig, Herrn Kollmann's Angaben nach jeder Richtung zu bestätigen und seine Schlüsse sich anzueignen. Gerade dadurch aber erhalten die Ausführungen Kollmann's besonderes Gewicht und besondere Beweiskraft. Sie legen überzeugend die Gründe dar, aus denen eine weitere Verzögerung des Baues einer Centralbahn in Deutsch-Ostafrika die schwersten, nicht wieder gut zu machenden Nachtheile haben würde und selbst die eifrigste Förderung des keineswegs vernachlässigten Straßenbaues einen Ersatz für den Mangel einer solchen Bahn nicht bieten könnte. Nachdem er den Victoria-Nyanza, seinen Reichthum an Inseln und Fischen, seine Küsten, seine weitere Umgebung mit ihrer Bevölkerung und ihren natürlichen Vorbedingungen einer günstigen Culturentwickelung eingehend geschildert hatte, fuhr er nach unseren damals gemachten genauen Aufzeichnungen fort:

„So liegen also die Verhältnisse am See, aber allzuviel Nutzen können wir daraus nicht ziehen, da uns vorerst vollkommen die Verbindung mit dem Weltmeere fehlt; durch die Abtretung von Uganda an England haben wir uns eine Wasserstraße zum Mittelmeere verscherzt und eine Verbindung mit dem Indischen Ocean giebt es nicht. Bis jetzt wird jeder Verkehr und Transport nur mit menschlicher Kraft, durch Träger bewerkstelligt, die all die Lasten und sonstigen Gegenstände, die den Europäern nöthig sind, auf ihren Schultern monatelang nach dem fernen See schaffen müssen. Ein solcher Träger allein kostet mindestens 30—40 Rupien, das sind rund 50 ℳ, von der Küste bis zum See, und dadurch ist am besten illustrirt, daß ein lohnender Verdienst für einen deutschen Ansiedler am See durch diese hohen Transportkosten völlig abgeschnitten ist. Kurz gesagt, wird, so lange wir nicht eine Eisenbahn zum See haben, wird an eine erfolgreiche Colonisation dieses ergiebigen Culturcentrums nicht wohl zu denken sein. Wie freute sich Jeder in der Colonie, als man vor einigen Jahren rüstig an die Arbeit ging und die Linie von der Küste nach dem Innern trachtete, um endlich die weiten Gebiete für deutschen Handel und deutsche Cultur zu erschließen! Da mit einem Male wurde die Arbeit eingestellt; es fehlte an dem Nöthigsten zur Weiterführung und Ausführung einer Bahnlinie, an dem leidigen Gelde! In unserem Nachbarlande, dem englischen Ostafrika, ist man glücklicher gewesen, denn die Eisenbahn von Mombassa nach dem Victoria-See, deren hohen Werth man wohl kennt, geht ihrer Vollendung entgegen. Ist sie einmal hergestellt oder vermögen wir nicht eine ähnliche Verbindung des Sees mit der Ostküste zu schaffen, so wird unserem deutschen Handel dort oben der schwerste Abbruch gethan, wenn von einem deutschen Handel dann überhaupt noch die Rede sein kann.

Gelänge es wenigstens, eine Eisenbahn von der Küste über Tabora nach dem Tanganyikasee zu bauen, dann wäre für den Victoriasee schon Manches gewonnen. Wäre es nicht praktisch, in diesem Falle eine kleine Feldbahn von Muanza nach Tabora zu bauen, mit kleinen Wagen, meinetwegen sogen. Hunten und ohne Dampfbetrieb? Könnte man nicht die zahlreichen Esel als Zugthiere verwenden? Ich denke mir das nicht allzu schwer, besonders da die Verhältnisse des ebenen Landes zwischen dem See und Tabora außer einigen kleinen Brücken, die leicht aus dicken Stämmen mit eisernen Verbindungen herzustellen wären, keine Kunstbauten erforderten.

Eine Beförderung auf solchem Wege würde immer noch rascher und besser sein, als ein Befördern durch Träger. Werthvolle Lasten verderben in großer Zahl in der Regenzeit, da die Träger sie eben auf ihren Schultern durchs Land tragen, ein Umstand, dem bei der Beförderung durch kleine Feldbahnen leicht abzuhelfen wäre. Einige Leute genügten zum Schutze der Beförderung in dem völlig sicheren Lande. Eine Verbindung ohne Eisenbahn lediglich durch breite Straßen und Transport mit Wagen vermag ich mir in weiten unbewohnten Strecken, zum Mindesten ohne bedeutende Kosten, nicht gut vorzustellen. Die Vegetation in den Tropen ist so üppig, daß Gras und Unkraut, eben erst ausgerodet und gejätet, beinahe sichtbar wieder emporwächst. Wenn wir eine schmale Feldbahn mit eisernen Schwellen und Schienen möglichst längs oder auf den bereits vorhandenen Flußfaden der Karawanenwege von Muanza nach Tabora anlegen, so werden wir nicht so viel gegen die Vegetation anzukämpfen haben, wie auf breiten Straßen. Man bedenke, wie mühsam es sein muß, große schwere Wagen über feuchte, schlammige Strecken in der Regenzeit zu bringen; das ist eine Schwierigkeit, die kaum zu überwinden sein dürfte und ganz besonders gegen die Anlage breiter Straßen spricht. Ich glaube bestimmt, daß eine kleine Feldbahn von Tabora zum See von hohem Werthe für uns sein würde, freilich nur dann, wenn unsere Mittel den Bau einer Vollbahn von der Küste nach Tabora erlauben. Die primitive Verbindung des Victoria-Sees mit Tabora würde dann schon einen belangreichen Ersatz für eine größere Bahn bedeuten, so lange eben kein Geld für eine solche vorhanden ist — aber auch nur, wenn wir in Tabora Anschluß an eine Eisenbahn hätten.

Anders liegen die Verhältnisse z. B. in Transvaal. Hier ist ja vor Jahren jedweder Verkehr nur mittels Ochsenwagen von Statten gegangen und bei der großen Wanderung der Boeren durch die unbewohnten Gebiete Südafrikas kam es vor, daß die Leute lange Jahre hindurch nur in diesen Wagen lebten; dort ist aber erstens einmal ein besseres Zugmaterial zur Hand, als wir in unserm schwachen Zeburinde besitzen, und andererseits mag die Instandhaltung der einmal vorhandenen oder angelegten Straßen in den südafrikanischen Steppen nicht so viel Schwierigkeiten verursachen, wie in großen Strecken des tropischen Ostafrika. Außerdem ist zu unterscheiden, ob man die Straßen für die Ansiedler selbst oder für den Transport ihrer Waaren aus Centralafrika zur Küste zu benutzen gedenkt. Im ersten Falle mag es ja gleichgiltig erscheinen, wenn Colonisten, die sich einmal von der europäischen Heimath losgerissen haben, 14 Tage oder 3 Wochen unterwegs sind, während es im zweiten Falle ohne Frage werthvoll ist, wenn die Waaren nicht so lange Zeit transportirt werden müssen. Mit großer Freude ist es jedoch zu begrüßen, daß jetzt unter unserem für die Colonien mit seiner vollen Lebenskraft eintretenden Gouverneur Liebert eine Straße von der Küste nach Kilossa fertig gestellt worden ist, und man kann nur wünschen, daß wenigstens mit der weiteren Anlage solcher Straßen rüstig vorgeschritten wird, so lange kein Capital für Eisenbahnen vorhanden ist."

Allen diesen Ausführungen schloß sich, wie gesagt, Generalmajor Liebert rückhaltlos an; auf das nachdrücklichste betonte er, daß das Wohl und Wehe der großen ostafrikanischen Colonie fast allein von dem Bau, dem beschleunigten Bau einer Centralbahn von Dar-es-Salaam wenigstens zunächst bis Tabora abhänge; daß die große Colonie wirthschaftlich von den englischen Händlern unbedingt ausgesogen werden müßte, wenn eine solche Communication mit der Ostküste nicht baldigst hergestellt würde. Nur durch sie werde es möglich sein, die Landschaft am Victoria-Nyanza aufzuschließen und das Hochplateau vom Nyassa-See bis zum Victoria-Nyanza mit seinen Goldschätzen rasch und bequem zugänglich zu machen. Bald darauf wiederholte er bei einem ihm zu Ehren von der Abtheilung Hannover der deutschen Colonialgesellschaft veranstalteten Essen, was er in Leipzig zur Bestätigung und Ergänzung des Kollmann'schen Berichtes über die Entwickelung Deutsch-Ostafrikas gesagt, theilte mit, daß von den neu eingeführten Steuern 50 Proc. den Bezirken für Straßenbau ꝛc. verblieben, fügte aber hinzu, daß aller Aufschwung, alle Aufwendungen für Straßenbau ꝛc. nur dann von erheblichem Nutzen sein könnten, wenn dem Bestreben aller an unser Gebiet grenzenden Nationen, ihre Gebiete möglichst rasch aufzuschließen und den Handel auf ihre Verbindungswege zu lenken, baldigst der Erfolg entzogen werde durch den Bau einer Centralbahn von Dar-es-Salaam nach dem Tanganyika und Victoria-Nyanza, die allein es ermögliche, die natürlichen, leicht zu erhebenden und zu veredelnden Producte des deutschen Seengebietes rasch und sicher der Ostküste zuzuführen und sie von dem Wege über den bereits von einem englischen Dampfer befahrenen Victoria-Nyanza über das englische Uganda zum Mittelmeere abzulenken. „Wir werden wirthschaftlich todt gemacht, wenn wir nicht bald für die Aufschließung des Landes durch eine Centralbahn sorgen."

Wer diese Ausführungen der beiden gründlichen Kenner der Verhältnisse in Deutsch-Ostafrika auf sich hat wirken lassen, begreift es kaum, wie ihnen gegenüber der Vorschlag gemacht werden kann, abzuwarten, ob „vielleicht später einmal" die Reichsregierung auf das Unternehmen zurückkomme, und einstweilen gemächlich zu untersuchen, ob nicht „vielleicht" durch Bau und Besserung von Straßen und Pfaden etwas erreicht werden könne.

Davon könnte die Rede sein, wenn Deutsch-Ostafrika eine uns allein gehörige Insel oder ein rings von uncivilisirten, der eigenen Culturentwickelung überlassenen Völkern umgebenes Gebiet wäre. In einem solchen könnten wir Schrittchen für Schrittchen Straßen und Pfade für den Verkehr aufbessern, ohne besorgen zu müssen, daß die deutschen Ansiedler Frondauern fremder Händler werden würden. Aber in solcher Weltabgeschiedenheit befindet sich Deutsch-Ostafrika nicht mehr — zum Theil infolge der Abtretung Ugandas an England, auf die in den vorstehenden Citaten aus den Reden des Generalmajors Liebert und des Oberleutnants Kollmann Bezug genommen ist. Letzterer betonte an einer anderen Stelle seines Vortrages die Bedeutung der Abtretung Ugandas an England für die Zukunft unseres ostafrikanischen Besitzes noch ganz besonders, indem er ausführte:

„Als Dr. Peters auf seinem Zug zur Auffindung und Errettung Emin Pascha's am See verweilte, erkannte dieser sehr richtig die Bedeutung des Sees und es gelang ihm, mit dem Herrscher von Uganda Verträge abzuschließen, nach denen dieser reiche und bedeutendste Negerstaat unter deutschem Schutze stehen sollte. Leider wurden in der Folge diese Pacte von der Regierung nicht sanctionirt und jetzt ist England im Besitze dieses großen Landes, dessen Bedeutung durch die Ereignisse der letzten Wochen im Süden noch gewachsen ist. Wenn wir einmal in den Gebieten, die wir in Ost-Afrika heute unser eigen nennen, festen Fuß fassen wollten, so durften wir uns Ugandas nicht entgehen lassen, nicht etwa allein um des Landes und seines Reichthums willen, sondern auch weil wir damit eine Wasserstraße zum Meer besessen hätten; außerdem wären wir jetzt als Herren von Uganda Besitzer eines Gebietes, das für die englischen Pläne „vom Cap

Feuilleton.

Der junge Ehemann.

Skizze von Georg Hiller.

Nachdruck verboten.

Es giebt in einer Großstadt unendlich viele Typen, aber auch die kleinste Stadt hat ihrer aufzuweisen. Manche sind in beiden Städten vertreten. Eine solche allgemeine Gestalt ist der junge Ehemann. Wer nicht achtlos an seinen Mitmenschen vorübergeht, sondern sie sich ein wenig ansieht und dann die Muße, die gleichgiltige Gestalten lassen, benutzt, um über die bemerkenswerthen nachzudenken, der kann so manche Beobachtungen machen und den intimen Seiten des menschlichen Daseins manche Freude abgewinnen. Mir geht es wenigstens so. Ueber die jungen Ehemänner freue ich mich wenigstens immer. Man wird nun fragen, woran ich denn die jungen Ehemänner erkenne und welchen Spaß sie mir bereiten, das ist freilich leichter gefragt als beantwortet.

Es hat irgendwo einmal ein geistreiches Stubenmädchen den Satz ausgesprochen, daß man die Junggesellen und die Ehemänner am Handtuch erkennen könne. Nehme Jemand das Handtuch bei der Mitte und trockne sich nun frisch drauf los, so sei zehn gegen eins zu wetten, daß dies ein Junggeselle sei, der noch niemals Vorträge über Waschfrauen, Seife und Abnutzung der Wäsche angehört habe, sei aber der andere sparsamer mit dem Handtuch, benutze er erst das eine Ende und schreite von Tag zu Tag langsam bis zum anderen Ende fort, so sei der Mann verheirathet und zwar gut verheirathet, denn seine Frau habe ihn erzogen. Wenn man diese tiefe Stubenmädchenweisheit weiter entwickelt, sie synthetisch und analytisch verarbeitet, so kann man auch ohne Handtuch den jungen Ehemann erkennen. Leute, die da glauben, daß man ihn am besten beim Benehmen der Frau gegenüber erkenne, zählen nicht mit, denn die Frau bleibt hier außer Betracht, und solche, die da meinen, daß das Coquettiren mit dem Ehering ihn als jungen Ehemann sofort kennzeichne, haben nicht ganz Unrecht, obgleich es viele ältere Männer giebt, die, nachdem sie eine Zeit lang den Ring zur Schonung in der Westentasche getragen haben, ihn wieder aufstecken und besonders in Anwesenheit der Schwiegermutter funkeln lassen. Auch die Breite des Ringes macht nichts aus. Jetzt liebt man die ganz breiten, die bald ein Fingerglied bedecken, die aber manchmal nur aus Doublé bestehen, früher die schmalen. Es giebt aber immer noch junge Leute, die einen schmalen Ring aus purem Golde dem breiten aus Doublé vorziehen. Beobachter, die da behaupten, daß junge Ehemänner öfter als andere die rechte Hand ohne Handschuh tragen und umgekehrt Verlobte die rechte behandschuht und die linke nackt, können Recht haben. Ihre Behauptung wird aber beinahe zur Gewißheit, wenn die rechte Hand recht wohlgepflegt erscheint. Ist die Hand sorgfältig gereinigt, die Fingernägel blank, polirt, gerundet, so ist der Einfluß der Frau, besonders bei solchen, die früher diese Seite der Schönheit vernachlässigten, augenscheinlich. Nicht nur sind die Hände fein gepflegt, auch das Gesicht ist stark veredelt. Rasirt ist der junge Ehemann stets, trägt er einen Bart, so ist dieser sorgfältig gekämmt und womöglich eingefettet. Das Haar ist stets in vollendeter Weise frisirt und dabei ist nichts Geckenhaftes an der Erscheinung, man merkt nur den zarten weiblichen Einfluß. Besonderer Werthschätzung erfreut sich aber die Kleidung des jungen Ehemannes. Welche Wandlungen kann man da beobachten. Früher vor der Heirath waren die Stiefeln nur oberflächlich gerupft, die Hosen zeigten kleine Unebenheiten, auch einige Flecke, die Weste und der Rock erzählten von der Restaurationsküche, der Schlips saß genial unregelmäßig und auf dem Rockkragen machten sich oft einige Bürstenstriche nöthig. Das wird mit einem Male anders. Der Ehemann wirft seinen alten Adam ganz weg. Funkelnagelneue Oberhemden oder „Chemisettes" ohne gestopfte Knopflöcher glänzen in blendender Weiße, der Schlips ist nach der neuesten Mode, die Kleider sind noch so neu wie die Ehe und so fein und sinnig behandelt wie das tête à tête früh beim Kaffee. Alles athmet eine gewisse einfache Eleganz, es geht ein Hauch weiblicher Sorgfalt von ihm aus. Und nun die Haltung! Welche Ruhe, welche Würde liegt in dem ganzen Wesen des jungen Ehemannes. Die Art, wie er den Regenschirm hält, wie er den Stock trägt, läßt eine Ahnung von seinem Selbstbewußtsein aufdämmern, von dem Bewußtsein der Verantwortlichkeit für sich und noch ein anderes Wesen. Die Sprache ist, Fremden gegenüber, zurückhaltender, ernster, als stünde die junge Frau hinter ihm und controlire alle seine Worte. Der Händedruck ist weniger warm und kräftig als früher, man merkt, daß die ganze Wärme, die ganze Innigkeit, die ganze Kraft der Frau gehört, die Verbenzung, wenigstens vor Gleichgestellten, wird steifer, oder bekommt einen Anstrich des affectirt Feinen, und die Wendung beim Lebewohlsagen ist immer so, als ob sich nun sofort in seinen Arm die junge Frau hängen müßte. Sie ist aber doch nicht immer dabei. In der Restauration nimmt der junge Ehemann eine eigenthümliche Pose ein. Um ihn herum die Freunde, stemmen einmal die Arme auf den Tisch, legen sich bequem in den Stuhl, schwenken unbedachtsam die Cigarre in der Luft und thun einen guten Zug aus dem Glase. Er aber — vorausgesetzt, daß er ohne Frau in die Kneipe gehen darf — spricht nicht mehr so laut wie früher, spricht ruhiger, wackelt auf dem Stuhl nicht hin und her, nimmt aus dem Etui keine Cigarre, ohne das Etui — auf alle Fälle ein Brautgeschenk — mit einem sehr andächtigen Blicke zu streifen, brennt das Streichholz sorgfältig an und legt es noch sorgfältiger ausgelöscht in den Aschenbecher, bläst den Rauch auf die Seite — nicht seinen Bekannten ins Gesicht — untrügliches Zeichen! — kurz, ist in jeder Beziehung und zeigt in jeder Art den gesetzten Mann. Er sieht auch öfters nach der Uhr und geht bei Zeiten ab, was ich übrigens für sehr richtig halte. Bemerkenswerth ist auch die Art und Weise, wie er bezahlt. Das ist kein stürmisches in die Tasche greifen, das Portemonnaie hervorholen, öffnen und Geld auf den Tisch werfen — nein, langsam und bedächtig erblickt das Portemonnaie — manchmal ist es auch eine fürchterliche gehäkelte Börse, die aus Hochachtung vor der Schenkerin mit allen ihren Tücken benutzt wird — das Licht der Oeffentlichkeit, gewichtig wird es ein paar Mal gedreht, bedächtig geöffnet, dann fährt Daumen und Zeigefinger einige Male ostentativ in der Zahltasche einher, als ob sie sagen wollten, seht Ihr Andern, seit unser Herr verheirathet ist, hat er immer etwas oder mehr als früher hier drinnen — dann wird möglichst ein Goldstück gewechselt, damit der Reichthum offenbar ist, und mit einer gewissen Grazie ein Fünfer dem Kellner hingeschoben — früher war es manchmal ein Zehner oder nichts —. Steht der junge Ehemann auf, so zieht er zwei, dreimal mit aller Kraft an Weste und Rock, damit sie gut sitzen, steckt in die Billettasche des Ueberziehers einen Zehner für die Straßenbahn, knöpft den Ueberzieher von oben bis unten zu, damit er sich nicht erkältet — Vorschrift der Frau — und nimmt ziemlich kühl Abschied von seinen Genossen.

Außer in seinem Geschäft kann man den jungen Ehemann nur auf der Straße und höchstens Wochentags einmal in dem „Restaurant" allein sehen — sonst ist er stets in Begleitung seiner besseren Hälfte.

Wie lange dieser geschilderte Zustand dauert, also ein junger Ehemann zu erkennen ist, das ist nicht gut zu sagen.

Gewöhnlich dauert es nicht lange. Dann verlieren sich die Merkmale und er tritt zurück in die Reihe der gewöhnlichen Menschen. Wie seine Kleidung sich allmählich abnutzt, so nutzt sich auch seine Haltung ab. Die Sorgen treten an ihn heran und die schönen Wochen, die Flitterwochen, vergehen, das Alltagsleben fordert sein Recht. Wenn die Handschuhe zerrissen oder löchrig sind, dann werden nicht gleich wieder neue angeschafft, die Kleidung wird ausgebessert, die Stiefeln glänzen nicht mehr so wie früher, man sieht sogar manchmal einige Nister darauf, hier und da wird ein Barbiergroschen gespart und auch die Brillantine bringt es nicht zum zweiten Fläschchen. Der erste kleine häusliche Krieg hat stattgehabt und der junge Ehemann seine Sprache wiedergefunden, er spricht wieder laut, läßt sich im Kreise seiner Genossen in der Kneipe sehen, während die Frau zu Hause Kinder wartet, bleibt auch einmal ein bischen länger — kurz er wird wie jeder andere Ehephilister. Mehr oder weniger hält dann dieser Zustand an, so lange die Sorge ums Leben anhält, so lange die Kinder Geld kosten. Kommt aber allmählich durch den Fleiß des Mannes und die Sparsamkeit der Hausfrau eine gewisse Wohlhabenheit oder gar ein wenig Reichthum in die Familie, sind die Kinder groß und versorgt, dann wird auch die Ehe wieder jung, man steuert auf die silberne Hochzeit zu und einige Jahre vorher ist wieder ein Brautstand. Mann und Frau lebt wieder auf, die Herzen finden sich wieder in ebenso inniger, aber anderer Zärtlichkeit als früher, Vater wird von Muttern herausgeputzt und nun kann man in veränderter Form aber im selben Wesen wieder den Bräutigam im Silberschmuck, den alten jung gewordenen Ehemann erkennen und sich über ihn freuen — denn er hat sich und den Seinen redlich genützt — auch für andere nicht umsonst gelebt.

SLUB
Wir führen Wissen.