Bezugs-Preis
in der Hauptexpedition oder den im Stadtbezirk und den Vororten errichteten Ausgabestellen abgeholt: vierteljährlich ℳ 4.50, — zweimaliger täglicher Zustellung ins Haus ℳ 5.50. Durch die Post bezogen für Deutschland u. Oesterreich vierteljährlich ℳ 6, für die übrigen Länder laut Zeitungspreisliste.

Redaction und Expedition:
Johannisgasse 8.
Fernsprecher 153 und 222.

Filialexpeditionen:
Alfred Hahn, Buchhandlg., Universitätsstr. 3,
L. Lösche, Katharinenstr. 14, u. Königspl. 7.

Haupt-Filiale Dresden:
Strehlenerstraße 6.
Fernsprecher Amt I Nr. 1713.

Haupt-Filiale Berlin:
Königgrätzerstraße 116.
Fernsprecher Amt VI Nr. 3393.

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 25 ₰.
Reclamen unter dem Redactionsstrich (4gespalten) 75 ₰, vor den Familiennachrichten (6gespalten) 50 ₰.
Tabellarischer und Ziffernsatz entsprechend höher. — Gebühren für Nachweisungen und Offertenannahme 25 ₰ (excl. Porto).

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.
Anzeigen sind stets an die Expedition zu richten.
Die Expedition ist Wochentags ununterbrochen geöffnet von früh 8 bis Abends 7 Uhr.

Druck und Verlag von E. Polz in Leipzig.

Nr. 188. **Dienstag** den 15. April 1902. **96. Jahrgang.**

Die Haftpflicht der Automobile.

B. Unerwartet schnell sind die durch einmüniges Geräusch ihre Insassen und die Vorübergehenden belästigenden und obendrein sehr kostspieligen Kraftfahrzeuge in Aufnahme gekommen. Der Drang, möglichst schnell Entfernungen zu überwinden, hat alle Gegengründe besiegt, und immer mehr Verbreitung finden jene Kraftfahrzeuge, theils nur zu geschäftlichen Zwecken, zur Beförderung von Waaren oder Reisenden, theils als Gegenstand eines Sports, der in den höchsten Kreisen eifrige Anhänger hat und dem Radfahrsport, der eine den Körper anstrengende Thätigkeit erfordert, vorgezogen zu werden scheint. Die Gefahren des Straßenverkehrs, die in den Städten und auf belebten Straßen ohnehin nicht gering sind, werden dadurch noch gesteigert.

Aber die Automobil-Fahrer üben nur ihr gutes Recht aus, denn die Straße ist für Jedermann da. So ist der Standpunct des geltenden Rechts, womit die Automobil-Fahrer sehr wohl zufrieden sein können. Die übrigen Passanten der Straße, seien es Fußgänger, seien es Radfahrer oder Insassen von Fuhrwerken, sind freilich von dem neuen Eindringling sehr wenig erbaut und verlangen, wenn auch nicht ein Verbot der Straßen für Automobile, so doch eine Ausnahmestellung für sie hinsichtlich der Haftpflicht bei vorkommenden Beschädigungen von Personen oder Fahrzeugen, Waaren oder sonstigen Sachen.

Als die Zahl der Eisenbahnen in Deutschland und damit auch diejenige der Eisenbahnunfälle sich mehrte, wurden die Eisenbahnen alsbald unter ein Ausnahmerecht gestellt und es wurde ausgesprochen, daß sie für Tödtungen und Körperverletzungen von Personen stets entschädigungspflichtig seien, mit Ausnahme nur zweier Fälle, wenn nämlich der Unfall durch eigenes Verschulden des Verletzten oder durch höhere Gewalt herbeigeführt ist. Die Eisenbahnverwaltung muß, um von der Haftpflicht frei zu bleiben, den überzeugenden Nachweis führen, daß der Unfall durch einen dieser beiden Gründe herbeigeführt ist; andernfalls muß sie den Verletzten und dessen Angehörige völlig entschädigen. Für Beschädigung von Sachen durch die Eisenbahn, also z. B. einer Equipage oder einer Waarenladung auf einem Wegübergange, besteht für die Eisenbahnen kein für das ganze Reich gültiges Ausnahmegesetz; nur wenige Staaten haben den gleichen Grundsatz auch hierfür gesetzlich ausgesprochen, so Preußen schon in dem Gesetze von 1838, dessen betreffende Bestimmung auch auf die später annectirten Landestheile ausgedehnt ist. Das Reichsgericht hat bekanntlich das Reichs-Haftpflichtgesetz auch auf Pferdebahnen, Dampfstraßenbahnen und elektrische Bahnen für anwendbar erklärt, wenn die Wagen auf Schienensträngen laufen, da dieses Merkmal für den Begriff der Eisenbahnen das Wesentliche sei. Das Reichs-Haftpflichtgesetz gilt aber nicht für Omnibusse, denn diese laufen auf ihren eigenen, frei gewählten Wegen. Die Fortbewegung auf Gleisen ist gefährlicher, weil sie in der Regel größere Schnelligkeit zur Folge hat und die Möglichkeit, das Fahrzeug im Falle der Gefahr schnell zum Stehen zu bringen, erschwert. Die beiden gefährlichen Umstände treffen auch bei den Automobilen zu. Aber dennoch ist es ganz undenkbar, daß man sie, auch bei der kühnsten Auslegung des Gesetzes, als „Eisenbahnen" auffassen kann. Vielmehr finden auf sie die allgemeinen Rechtsgrundsätze, wie sie für jede Equipage, auch für Omnibusse, Rollwagen u. s. w. gelten, Anwendung.

Eine Entschädigungspflicht des Automobil-Fahrers liegt hiernach nur vor, wenn ihm ein Verschulden, also entweder Vorsatz oder Fahrlässigkeit, nachgewiesen werden kann. Dies ist nach unserem Bürgerlichen Gesetzbuche die allgemeine Voraussetzung, wenn man Jemand wegen rechtswidriger Beschädigung von Personen oder Sachen ersatzpflichtig machen will. Der Verletzte muß dem Automobil-Fahrer ein Verschulden nachweisen. Wie kann er das? Er ist auf der Straße hingeschleudert worden und vielleicht halb bewußtlos liegen geblieben. Die Umstehenden haben sich seiner angenommen. Der Automobil-Fahrer selbst, nachdem er sein Fahrzeug zur Ruhe gebracht, hat sich vielleicht um ihn bemüht und den Verletzten gar in seine Wohnung geführt. Dieser, von Schmerzen im gebrochenen Arm oder Fuß geplagt, ist lediglich von Sorge für Linderung der Schmerzen und für seine Heilung erfüllt, fragt auch vielleicht beiläufig den Fahrer, wie es gekommen, und dieser giebt eine Unebenheit des Weges oder die eigene Gefahr, von einem im Sturme entgegenkommenden Gespanne überfahren zu werden, oder sonstige Gründe als Entschuldigung an. Der Verletzte hat weder das Verständniß, noch die Ruhe, sich die Beschaffenheit des Fahrzeuges anzusehen und dessen Mängel in der Construction oder ungehörigen Reinigung, Handhabung oder dergleichen zu erkennen. Es wird ihm in 99 von 100 Fällen ganz unmöglich sein, dem Automobil-Fahrer ein Verschulden nachzuweisen.

So ungünstig liegt der Fall für den Verletzten, wenn er es mit einem anständigen Automobil-Fahrer zu thun hat. Wie nun aber, wenn dieser sich um den überfahrenen Fußgänger nicht kümmert, sondern davonreilt? Der Verletzte wird dann auch in dem hundertsten günstigen Falle, in dem er durch eigene Kenntniß oder durch die Beobachtung Vorübergehender den Beweis des Verschuldens führen kann, leer ausgehen, wenn er nicht nach Buchstaben und Nummer des Kraftfahrzeuges, die vom 1. April d. J. in Preußen zur Bezeichnung der Provinz und des Eigenthümers vorgeschrieben sind, den Namen des Letzteren ermittelt.

Zu dieser thatsächlichen Schwierigkeit oder Unmöglichkeit der Beweisführung gesellt sich sehr häufig für den Verletzten noch eine fernere Schwierigkeit. Man denke nur an den thatsächlich nicht seltenen Fall, wo der Automobil-Eigenthümer nicht selber das Fahrzeug lenkt, sondern ein Anderer, der es z. B. auf einen halben Tag gemiethet hat, oder bei einem Automobil zur Beförderung von Waaren ein Diener der Firma. Hier entsteht die Frage, ob der Eigenthümer haftet oder der Fahrer. Die Frage ist praktisch sehr wichtig, denn da die Automobile theuer sind, wird der Eigenthümer in der Regel eine höhere Gewähr für seine Fähigkeit, eine Unfallrente oder sonstige Entschädigung zu zahlen, bieten, als ein Fahrer. Nach dem bestehenden Gesetze hat der Eigenthümer für ein Verschulden des Miethers ganz und gar nicht einzustehen. Er kann nur haftpflichtig gemacht werden, wenn die ordnungswidrige Beschaffenheit des Fahrzeuges selbst die Ursache gewesen ist, aus welcher der Miether des Fahrzeuges Jemand überfahren hat. Abgesehen hiervon muß der Miether für sich selber einstehen und nur an ihn kann sich der Verletzte halten. Ein wenig günstiger ist die Rechtslage für den Verletzten dann, wenn das Automobil von dem Angestellten einer Firma gefahren wurde. Hier haftet diese von vornherein; sie kann sich aber von der Haftpflicht durch den Nachweis befreien, daß sie weder bei der Auswahl, noch bei der Aufsicht des Angestellten eines Fehlers sich schuldig gemacht hat. Kann sie also z. B. den Nachweis erbringen, daß der Angestellte mit einem Automobil umzugehen verstand, auch auf belebten Straßen schon gefahren hatte, so wird sie nicht entschädigungspflichtig sein.

Gleiche Grundsätze gelten für den Verkehr der Omnibusse, Rollwagen u. s. w. Wenn über diese Fahrzeuge bislang keine Klagen laut geworden sind, so ist es erklärlich, da die Unfälle bei der verhältnißmäßig langsamen Gangart dieser Fuhrwerke nicht sehr häufig waren.

Ganz anders liegt die Sache bei den Automobilen. Die Vermehrung der Gefahr für das übrige, die Straße benutzende Publicum ist eine bedeutende. Sollen doch bei der im Sommer 1901 veranstalteten Wettfahrt von Paris nach Berlin nicht weniger als 57 schwere Verletzungen vorgekommen sein, von denen beinahe die Hälfte tödtlich verlief. Die Automobile benutzen die für Jedermann zugänglichen öffentlichen Wege und Plätze vielfach in einer Art, welche unbestreitbar außergewöhnliche Gefahren für die übrigen Mitbenutzer mit sich bringt. Aus diesem Grunde muß man im Interesse des gleichmäßigen, allgemeinen Rechtsschutzes fordern, daß die Automobile dem ordentlichen Rechte entzogen werden und dem Publicum ein gleicher Schutz gegen Beschädigungen durch sie verliehen wird, wie gegenüber den Straßenbahnen.

Mag man dem Syndicus der Großen Berliner Straßenbahn, Herrn Dr. Karl Hilse, der das Verdienst hat, diese Frage zuerst gründlich beleuchtet zu haben, auch in der ungünstigen Beurtheilung der Kraftfahrzeuge nicht überall beitreten, so wird man ihm jedoch darin beistimmen müssen, der Umstand, daß die Automobile nicht auf Schienen dahineilen, bedeute keine Verminderung ihrer Gefährlichkeit. Hilse befürwortet die Vereinigung der Automobil-Besitzer zu einer Berufsgenossenschaft, damit einerseits der einzelne Besitzer eine ihm zur Last fallende Unfallrente leichter tragen kann, andererseits der Geschädigte für den Fall der Zahlungsunfähigkeit des Besitzers nicht leer ausgeht. Eine eigene Berufsgenossenschaft für diesen Zweck würde wohl zu klein sein. Es würde sich vielmehr die Angliederung an die bestehende Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft empfehlen

Der Krieg in Südafrika.

Die Friedensverhandlungen.

* **London**, 14. April. (Telegramm.) **Chamberlain wurde gestern nach der Audienz vom Könige zur Tafel geladen. Im Ganzen verweilte der Minister zwei Stunden beim Könige. — Im Laufe des Tages wurden wiederholt vom Colonialamte Depeschen an Lord Salisbury nach Hatfield gesandt.** (Wiederh.)

Jetzt kann von wirklichen Friedensverhandlungen gesprochen werden. Diese Thatsache läßt die Friedensaussichten sicher in günstigerem Lichte erscheinen, wenn sie auch die baldige Beendigung des Feldzuges noch nicht verbürgt. Wird von London aus der Bogen allzu straff gespannt, so können die Boerenführer immer noch zu ihren Leuten zurückkehren. Es ist aber außerordentlich wahrscheinlich, daß man es darauf nicht ankommen lassen und sich auf einer für beide Theile annehmbaren Basis einigen wird. Ueber den Verlauf, welchen die Verhandlungen nehmen, kann bis jetzt naturgemäß noch Niemand etwas Authentisches sagen. Die Londoner Blätter veröffentlichen denn auch keine bestimmten Nachrichten weiter über die Friedensverhandlungen. Sie schreiben aber allgemein in hoffnungsvoller Tonart. Die Reise Dewet's und der Führer der Oranje-Boeren mit den Beamten der Transvaal-Republik nach Pretoria giebt Anlaß zu optimistischen Schlußfolgerungen.

Neue Kämpfe.

* **London**, 14. April. (Telegramm.) Eine Depesche Lord Kitchener's vom 13. April aus Pretoria besagt: Oberst Colenbrander griff am 8. April das Lager Beyer's an; Oberst Murray wurde dabei schwer verwundet, Leutnant Lincoln getödtet, ein Leutnant und fünf Mann verwundet. Der Verlust des Feindes an Todten, Verwundeten und Gefangenen betrug 106 Mann.(?) — Die Streitmacht des Obersten Terman wurde in der Nähe von Balfontein von einer numerisch stärkeren feindlichen Macht angegriffen; ein Officier und zwei Mann sind gefallen, 14 Mann wurden verwundet und ein Theil einer Patrouille gefangen genommen. — In West-Transvaal in der Nähe von Rootval griff der Feind am 11. April den Obersten Kekewich an. Es entspann sich ein heißer Kampf; der Feind wurde zurückgeworfen und ließ 44 Todte, darunter den Commandanten Potgieter, auf dem Schlachtfelde zurück, 34 verwundete und 20 unverwundete Boeren wurden gefangen genommen. Der Verlust der Engländer war: 1 Officier und 5 Mann todt und 52 Mann verwundet. Bei der Verfolgung erbeutete Oberst Kekewich zwei Kanonen und ein Maschinengeschütz.

Deutsches Reich.

6. **Berlin**, 14. April. (Der Deutsche Ostmarkenverein und die katholische Religion.) Der Hauptvorstand des Deutschen Ostmarkenvereins hat dem Grafen Hoensbroech für die vielerörterte Rede, die er am 20. März d. J. über die landesfeindliche polnische Agitation im Herrenhause gehalten hat, schriftlich gedankt. Da aber Graf Hoensbroech in jener Rede dem Ostmarkenverein den Vorwurf machte, daß er die katholische Religion bekämpfe, konnte der Hauptvorstand nicht umhin, gleichzeitig diesen Vorwurf zurückzuweisen. In letzterer Beziehung heißt es in dem von der „Ostmark" wiedergegebenen Schreiben des Hauptvorstandes: „Dem Deutschen Ostmarken-Verein, der lediglich ein Abwehrverein ist und der der Förderung des Deutschthums in den Ostmarken dient, also durchaus kein Verein ist, der die Polen als solche bekämpft, ist es nie und nimmer eingefallen, die confessionelle Frage in die nationale hineinzuziehen oder gar die katholische Religion zu bekämpfen. Der Deutsche Ostmarken-Verein ist ein unpolitischer und interconfessioneller Verein, der in seinen Reihen ebensowohl Protestanten wie Katholiken, ebenso Liberale wie Conservative zählt. Der Deutsche Ostmarken-Verein unterstützt sogar die katholischen Deutschen bei der Wahrung ihrer deutschen Rechte. Im Absatz 6 der „Rathschläge für unsere Vertrauensmänner", die für unsere Mitglieder bindend sind, heißt es ausdrücklich: „Die Katholiken, welche sich als Deutsche fühlen, bedürfen in der Abwehr gegen polonisirende Bestrebungen unserer wärmsten Unterstützung; wir müssen sie für den Verein zu gewinnen suchen und ihnen durch die That das von unsern Gegnern fälschlich verbreitete Vorurtheil nehmen, als ob der Verein einseitig protestantische Propaganda betriebe!" Daß die katholischen Deutschen des Ostens im Deutschen Ostmarken-Verein keinen Verein erblicken, der die katholische Religion bekämpft, geht daraus hervor, daß sie in Massen dem Deutschen Ostmarken-Verein beigetreten sind und daß es Ortsgruppen des Vereins giebt, die fast ausschließlich aus Katholiken bestehen. Auch bei der Gewährung von Darlehen, Unterstützungen und Stipendien frägt der Ostmarken-Verein nicht nach der Confession des Bewerbers. Unter denjenigen, die aus dem Stipendienfonds Beihilfen zu ihrer Ausbildung erhalten, befinden sich ebensowohl Katholiken wie Protestanten. Einer der katholischen Stipendiaten des Ostmarken-Vereins studirt z. B. in Münster ..." — Sicherlich wird Graf Hoensbroech nicht verfehlen, auf Grund der vorstehenden Darlegung seine unzutreffende Auffassung im Herrenhause bei Gelegenheit zu berichtigen.

* **Berlin**, 14. April. Ueber die Prüfung und Beaufsichtigung der Heilgehilfen, Masseure und Krankenwärter, sowie über die Entziehung des Prüfungszeugnisses sind in Preußen in den §§ 64—66 der Dienstanweisung für die Kreisärzte vom 23. März 1901 allgemeine Vorschriften gegeben. Insbesondere ist vorgesehen, daß der Kreisarzt diese Personen nach den darüber erlassenen Bestimmungen einer Prüfung zu unterziehen habe. Der Minister der geistlichen, Unterrichts- und Medicinalangelegenheiten hat unterm 8. März d. J. nach dieser Richtung einheitliche Bestimmungen erlassen. Nach denselben sind zur Beilegung der Bezeichnung „staatlich geprüfter Heilgehilfe und Masseur" nur Personen berechtigt, welche ein Befähigungszeugniß des für ihren Wohnsitz zuständigen Regierungspräsidenten, in dem Landespolizeibezirk Berlin des Polizeipräsidenten in Berlin, erlangt haben. Das Befähigungszeugniß wird auf Grund einer vor dem zuständigen Kreisarzte abgelegten Prüfung ausgestellt, welchem die Bewerber ihr Zulassungsgesuch einzureichen haben. Die Prüfung erstreckt sich auf die gesammte Krankenpflege, Badepflege und Dienstleistung bei Operationen, insbesondere auf Schröpfen, Ansetzen von Blutegeln, Klystiergeben, Messen der Körpertemperatur, Zahnziehen, Katheterisiren, Anlegen von Bandagen, Bereitung und Anlegung von Umschlägen oder Entwickelungen, Zubereitung und Anwendung von Bädern, Handhabung der Douche, Ausführung von Uebergießungen und Abreibungen, Ausführung des Desinfectionsverfahrens, Massage, erste Hilfe bei Unglücksfällen bis zur Ankunft des Arztes und Wiederbelebungsversuche bei Scheintodten. Außerdem hat der Bewerber die für seinen Beruf

Feuilleton.

Wilhelm Busch.

Siebenzig Jahre alt.

Wenn heute alle Welt sich Wilhelm Busch's erinnert, weil sie von den Zeitungen mit der Nase auf sein Geburtsdatum gedrückt wird, so wird sich wohl alle Welt auf einmal auf frohe Stunden besinnen, die sie im fröhlichen Kreise oder daheim in der stillen Klause, in der Sommerfrische oder auf dem Krankenbett, in der Genesung, verlebt hat. Da steigen plötzlich vor aller Welt die fromme Helene und die bösen Buben Max und Moritz auf, Herr Knopp und der heilige Antonius reichen sich die Hände und alle Welt wird sich erstaunt fragen: Ja, lebt denn Wilhelm Busch überhaupt noch? Wir haben doch so lange nichts von ihm gehört! So ist die Welt. Sie vergißt ihre Lieblinge zu schnell, ihren Feinden bewahrt sie einen innigen, dauernden Haß. Das ist auch so ein Fluch des Guten, daß man es immer als Ding an sich betrachtet und nach seinem Urheber weniger forscht, als nach dem, der uns Schlimmes bescheert.

Da sitzt nun Wilhelm Busch in dem kleinen Dörfchen Mechtshausen an der Nette, einem Flüßchen, das der eingefleischteste Geograph gewiß nur aus Büchern weiß, dessen Unkenntniß freilich jedem armen Pennäler eine richtige 3b einbrächte — wenn er darnach gefragt würde. In diesem kleinen Dörfchen befindet sich ein Pfarrhaus, so ein echtes deutsches Pfarrhaus, mit Poesie und Epheu, wenn man Phantasie ist, mit schrägen Balken, engen Stuben und dumpfer Luft, wenn man der Wahrheit wahrscheinlich nahe kommen will — ich weiß es nicht. Hier wohnt Busch schon seit fünfzehn Jahren bei einem Neffen und hat das Dichten und Fabuliren aufgegeben, seine Bleistifte liegen ungespitzt herum, er arbeitet nicht mehr. Er hat ein bischen früh aufgehört, aber wer kann in sein Inneres schauen, wem wird er sagen, daß er gerade zu jenem Zeitpunete einen Riß durch sein Ich gehen fühlte, einen Riß, der ihn von Feder und Stift trennte. Wenn auch seine Verleger Auflage um Auflage seiner Bücher veranstalteten, griff die junge Welt, die sich nicht mehr so leidenschaftlich mit Busch beschäftigt, wie die, deren schönste Jahre in die Kriegszeiten fallen, nur nach seinen Hauptwerken, nach den Werken, die sein Humor am kräftigsten durchtränkt hatte. Es stellte sich die natürliche Auswahl ein, und jemehr der Leser sich von dem Beifallsbrausen der Zeitgenossen Busch's entfernt, desto kritischer wird er. Die Zeit des Simplicissimus und der Jugend ist nicht mehr die Zeit Wilhelm Busch's. Die derbe Hausmannskost, der gesunde Humor schmeckt nicht mehr, man verlangt die Genüsse feiner, schärfer, pointirter. Man will nicht mehr das lesen und sehen, was der Dichter sagt, sondern man will errathen, was er sagen könnte; die Unzufriedenheit, die Lüsternheit suchen Nahrung, und für diese decadenten Damen eignet sich kein Feldblumenstrauß.

Wilhelm Busch selber konnte und wollte aus dem Acker, auf dem er seine Geistesfrüchte zog, keine Kunstgärtnerei machen, und er wollte auf ihm keine Gewächshäuser bauen, daher ließ er ihn unbestellt liegen, zum Staunen seiner Freunde, die ihn schließlich schon unter dem Acker glaubten. Ob noch ein besonderes Vorkommniß an seiner Unthätigkeit schuld ist — ich weiß es nicht. Was ziemt es, zu richten und zu fragen, wenn er selbst nicht sprechen will. Bevor Busch nach Mechtshausen zog, um sein Künstlerthum zu begraben und ganz Mensch zu werden, wohnte er in Wiesenthal. Auch da schon that er nichts. Er zog dahin, weil es sein Heimathsdorf war, weil er hier geboren wurde, und weil er sich dort wohl fühlte. In Wiesenthal wurde er am 15. April 1832 als Sohn eines Kaufmanns geboren. Dann kam er mit neun Jahren zu einem Onkel in Pension und mit sechszehn Jahren bezog er das Polytechnikum in Hannover. Nun kam, wie sich das für jeden Maler schickt, der Künstlerdrang, der ihn nach Düsseldorf und Antwerpen führte. Daß Busch irgend einen Quadratmeter Leinwand mit Oelfarben bedeckt habe, ist mir nicht bekannt, wohl aber weiß ich und wissen Andere, daß er einige Zeichnungen an die „Fliegenden Blätter" schickte und daß jene die beste Aufnahme fanden. Die „Fliegenden Blätter" von damals und von heute sind nicht ein und dieselben. Damals lag die Kunst der Holzschneider wieder einmal recht gründlich im Argen, und das, was sie damals brachte, dürfte heute auch der schäbigste Kalender an Holzschnitten kaum seinen Lesern bieten. Indessen, damals freute man sich darüber, und wenn ein so urwüchsiger Humor, wie der unseres Geburtstagskindes, in die oft gezwungenen oder kindisch-naiven Zeichnungen schneite, so mußte alle Welt diesen Schneemann willkommen heißen. Der Zeichner der „Münchener Bilderbogen" wurde populär und die Verleger kamen und baten um Beiträge. Hallberger war einer der Ersten, und bei ihm erschien „Hans Huckebein, der Unglücksrabe", der Verleger und Verfasser nur Glück brachte.

Dieses war der erste Streich,
Doch der zweite folgt sogleich.

Busch bot dem Dresdner Buchhändler Richter ein humoristisches Epos an. Richter hatte aber mit früheren „Bilderpossen" Busch's ein schlechtes Geschäft gemacht. Er konnte sich nicht entschließen, das Epos zu erwerben. Da ging der Verfasser zu seiner ersten Liebe, die später ein so kaltes Verhältniß wurde, zu den „Fliegenden Blättern", zurück. Braun & Schneider nahmen das Epos und nun durchbrauste der Ruhm des Autors von „Max und Moritz" ganz Deutschland. Wenn man immer wissen könnte, ob ein Werk einschlägt!

„Hartnäckig weiter fließt die Zeit;
Die Zukunft wird Vergangenheit.
Von einem großen Reservoir
In's andere rieselt Jahr um Jahr."

So rieselte denn auch „Maler Klexel's" Zeit weiter und bescheerte in froher Folge den enthusiasmirten Zeitgenossen außer den Genannten noch den Pater Filucius, Dideldum, Julchen, Abenteuer eines Junggesellen und viele andere, von herzlichem, natürlichem Humor durchleuchtete Knittelverse mit prächtigen karrikirenden Zeichnungen.

Seine Zeichnungen zergliedern, heißt, sie mißachten. Er zeichnete eben so, wie er zeichnete, und wenn's Andere schlechter machen, so ist das ihre Sache. Zu seinen Versen gehören sie, wie die Dotter zum Eiweiß, beide zusammen haben uns so nahrhafte Kost geboten. Doch auch ernst konnte Busch sein, und seine Gedichtsammlung „Kritik des Herzens" enthält nicht nur manchen, sondern viele Verse echter Poesie. Sie gewährt uns einen Einblick in sein Gemüthsleben, und wenn ein Humorist ein Gemüthsmensch im edelen Sinne sein muß, Busch ist es. Seine Biographen wissen von ihm zu erzählen, daß er eifrig Schopenhauer und Darwin lese, daß er sich mit den Räthseln dieser Welt redlich herumgeschlagen habe. Warum nicht? Aber für uns ist Busch kein Forscher und kein Bestimmter. Wir richten uns nach seinen Thaten. Für uns ist er der Schöpfer einer populären, humoristischen, zeichnerischen Literatur, der Erfrischer in vielen trüben Stunden, der Urheber hunderter geflügelter Worte, der Born reinen, lachenden Genießens. Das ist sein Verdienst, das dankt ihm das deutsche Volk. **Georg Hiller.**

SLUB
Wir führen Wissen.