

Weisheit im Keller.

Von Rudolf Preßner.

Der Wein — so heißt's in alten Worten —
Ist es, der stets die Wahrheit sprach.
Doch fragt ihr nur die übeln Sorten,
So ist die „Wahrheit“ auch d' nach!

Nich' die armeligen Burischen noch gelten,
Die auf den Wein, den erquickenden, schellen.
Doch denen nicht ich nichts Gutes gönnen,
Die ihn loben und — nicht vertragen können.

Neben dem Wasser die Idioten
Haben den Bürgern den Wein verboten.
Vorrichter scheinen mir noch die Massen,
Die sich ihn einfach verbieten lassen.

Tritt nur los in den Keller ein,
Als es auch dunkel drin, kleine!
Lippen, noch feucht vom guten Wein,
Glaub' mir, küssen wie keine.

Ein Abstinenz, besonders blöd,
Schrie in ein Bläschchen, frisch und schnöd:
Für meine kleinen Rieder vom Wein,
Streich ich jogar — Honorare ein...
Beliebter Blödian, ohne zu prahlen,
Du könnetst mir ruhig das Rechnungs jählen,
Ich schrie bei Wasser und Wein-Essenz
Kein Lied für deine Abstinenz!

Was man mit nicht verzieh und verhah:
Dass ich mit der Liebsten beim Wein saß —
Warum soll eine Hochzeit am Rhein
Trockener als zu klana sein?

Wo die Rose wild über den Stein wächst,
Such' dir dein Gräbchen aus.
Wo an den Hängen der Wein wächst,
Da wink' dir das Leben ins Haus!

Wenn leicht bewölkt dein Morgen war,
So trink' ein Blödchen Mosel oder Saar.
Und wird dein Herz nicht recht von Sorgen fre,
Ein braver Steinwein hilft dabei.
Und stözt dein Werk und geht's dir überquer,
Nimm eine Flasche alten Rheinwein her.
Doch wenn ein Augenpaar dich lästig neid —
Trink' Zeit!

Passionsansang.

2. Kor. 6, 4: In allen Dingen beweisen wir uns als die Diener Gottes.

In allen Dingen? In manchen, ja. Jeder hat seine guten Stunden, in denen er Gott wirklich dienen will und auch willig und freudig. Aber wir alle wissen auch, wie röch es damit zu Ende ist — und da gerade, wo wir damit ausbören, da längst der eigentliche Gottesdienst doch erst ans entgegen den Stimmen um uns, die uns durch Loben und Troben von dem begonnenen Gottesweg wegbringen wollen, entgegen dem Begehr oder dem Wangen unseres Herzens, das unsere Schritte zögern lässt oder zur Umkehr bringt. Da, wo die Vollendung des Dienstes kommen sollte, hört es bei uns so oft, allzuoft auf: weil wir die Passion fürchten, das Leiden. Das Leiden, an und für sich, besonders aber das Leiden für ihn, für das Verteilnis zu ihm und seiner Sache. Nun ist die Passionszeit wieder da. Wer Sinn hat für das Heilige und Heilige, wird sich in stiller Betrachtung versetzen in den Anblick dessen, der den Dienst gegen den himmlischen Vater vollendet hat bis zum Tode am Kreuze. Was aber soll diese Betrachtung, wenn sie uns nicht in uns selbst hineintritt mit der Frage: „Und ich — wie beweise ich mich als Diener Gottes?“ Passion betrachten ist gut. Aber zur Passion im Dienste Gottes selbst bereit sein ist besser, ist das, worauf es allein ankommt. Denn es heißt: Folge mir nach!

Märtyrer der Liebe

Roman von J. Schneider. Fortsetzung.

Gestern glänzend ließ du nicht aus, mein Häschchen.“
Er entzückte seinen Angesicht und sah ihr dabei unverwandt in die Augen. „Ja, ich habe das herumklettern latt. Die nächste Woche wollen wir heim. Freust du dich?“

„Erlaube! — Wer bin ich denn eigentlich? — Du schenkt doch ja ganz eigenartigen Träumen hinzugeben, wie hier insleien, rießt du ihn auch. Ich habe nichts dabei — Und heute? —“ Seine Stimme bekam etwas Drohendes.

Elisabeth sah ihm liebevoll in die Augen. „Mutter Hilfsonnigem Leben erzählst. Da nennen wir seinen Namen oft und so liegt er mir nahe.“

„Um — — Ist Korrespondenz gekommen? — Nein? Gott sei Dank. Mach' kein Gesicht, mein Häschchen.“
„Du hast wieder so ab und zu eine Schwellle. Du hast sie mir zwar beinahe schon alle abgewöhnt —“

„Ich.“ Elisabeth lachte hell auf.
„Ja, du! — Ich hätt's wahrschtig nicht geglaubt, daß du sowiel zuwege bringst...“

Er verzogte seinen Sportanzug mit einer gestreiften Hose und einem Cutaway und ließ sich von seiner Frau eine passende Krawatte heraussuchen. Unterdessen erzählte er ihr, daß er am Abend vor die Nella getroffen habe, „das heißt den ganzen Haushalt Alenell: Mann, Frau, Kind, Chauffeur und Auto. Die Nella macht nie etwas schlecht,“ meinte er belustigt. „Immer gleich ganze Arbeit.“

„Bin ich dir schön genug?“ Er hatte seine Toilette beendet und stellte sich vor Elisabeth.

Verkehrsnöte

Kritik an der Reichsbahn.

Autoschau im Reichstag.

Eigentlich ist zum Haushalt des Reichsverkehrsministeriums schon am ersten Tage alles Notwendige gesagt worden und trotzdem fühlen die einzelnen Parteien das Bedürfnis, so „wie der Brauch es beschreibt“, noch eine zweite Garnitur Redner vorzuschicken. Wasserstrafen, Kraftwagenteuer und Wegebaukosten — es ist immer wieder dasselbe, das auch immer wieder nur den Aufschrei bildet zu den Beschwörungen über die Eisenbahn. Der Reichsverkehrsminister sieht dabei, hört sich alles mit an und — kann doch nichts machen. Es fehlt eben an Geld für den Ausbau unumgänglicher und wichtiger Verkehrsmittel. Am Mittellandkanal kann man nun auch schon so etwa 25 Jahre. Der vom Niederrhein Industrievier seines reizenden Kanals nach dem Aachen ist und bleibt vorläufig ein Traum der Zukunft und — was leider im Hause aber nicht erwähnt worden ist — es ist auch der Ausbau des Verkehrsnetzes in diesem nordwestlichen Teil der Abteilungsprovinz und durch die Ennies verboten worden.

Zimmer wieder dasselbe Thema: Die Reichsbahn spart unter dem Druck der Reparationslasten in einem Ausmaß, daß schon das „Safety first“ bei ihr stark gefährdet wird, das Gebot also, daß die Sicherheit im Verkehrsbetrieb an allererster Stelle stehen muß. Und während draußen am Kaiserdamms die Internationale Autoschau veranstaltet wird, die ja der Ausdruck einer Revolutionierung des Verkehrs ist, zerbricht man sich im Reichstag die Köpfe, wie es erreicht werden kann, daß dieses moderne Verkehrsmittel seine ältere Schwester nicht an die Wand drückt. Man spricht von Erhöhung der Kraftwagenteuer, um die schnell wachsenden Kosten der Wegebauten hereinzubringen, und die Ländervertreter streiten sich um den Anteil an dieser Steuer herum.

Es ist aber nicht nur bei diesen Reden, sondern vor allem in der Wirklichkeit eben immer dasselbe: Wir haben ungähnliche Wünsche, unzählige Forderungen, die durchaus nicht etwa Luxusausgaben bedeuten würden, sondern eigentlich nur die Selbstverständlichkeit darstellen, dringlichste Notwendigkeiten sind — aber wir haben kein Geld dazu, sie aus- und durchzuführen. Bitter empfindet man als Deutscher den Gegensatz zwischen dieser Wirklichkeit und dem stolzen Wort, das unsere Zeit als „das Jahrhundert des Verkehrs“ bezeichnet.

Sitzungsbericht.

(28. Sitzung.) OB. Berlin, 20. Februar.

Bei Beginn der Sitzung gibt Präsident Löde ein Erlaubnisgesuch des Abgeordneten und zweiten Vizepräsidenten Graef (Din.) für 14 Tage wegen dringender Geschäftsfahrt. Dem Gesuch wird stattgegeben.

Das Haus legt dann die Beratung des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums fort. Damit verbunden wird auch ein Antrag des Abg. Appel (Christ. Soz.), die Gehälter der oberen Reichsbahnbeamten herab-

zuziehen

und denen der gleichgestellten Reichsbeamten anzupassen.

Abg. Groß (Gr.) begrüßt die einheitliche Zusammenfassung der Fremdenverkehrsverbindung und beschäftigt sich dann mit

der Frage der Reichsbahntrakte.

Eine Senkung dieser Tarife dürfte unter den augenblicklichen Verhältnissen nicht möglich sein. Sehr scharfe Kritik richtet der Redner gegen das lohn- und arbeitspolitische System bei der Reichsbahn. Besonders beflogenswert sei die militärische Schlüsselung von Eisenbahnwerkstätten. Es müsse mit diesem System Schluss gemacht werden. Dann gebe der Redner ausführlich auf die Frage der

Kraftwagenteuer und der Wegeunterhaltungskosten

ein und verlangt die Erhöhung der Kraftfahrzeugeuer. Er bringt dann weitere Forderungen zum Ausbau des Mittellandkanals vor und verlangt, daß, solange der Aachen-Rhein-Kanal nicht gebaut werde, wenigstens das dorige Verkehrsnetz erweitert wird. Dann wendet er sich wie die Redner der vergangenen Sitzung auch

gegen den Schenker-Vertrag.

Abg. Schessl (Soz.) verurteilt gleichfalls das Verhalten der Reichsbahnverwaltung beim Abzug des Schenker-Vertrages. Es heißt, die Reichsbahn solle unter Umständen bis zu hundert Millionen Mark zunächst auf Grund dieses Vertrages leisten. Wobei wolle sie denn die Mittel dazu nehmen? Im Verwaltungsrat der Reichsbahn liege der entscheidende

Einsatz bei lächelnden Industriellen,

zu denen in jüngerer Zeit auch der Mitinhaber von Krupp hinzugekommen sei. Bei einer so einseitigen Zusammensetzung komme die Allgemeinheit zu kurz.

Sie nickte und sah erstaunt an sich hinunter.
„Mächt nichts, mein Hose... das Häschchen“ muß ich mir sehr abgewöhnen... wie soll ich sonst zu dem Jungen sagen, wenn er kommt? An Rosenamen bin ich arm.“

Elisabeth ging nach der Türe. Es hatte geklopft und eines der Zimmermädchen bat Reichmann, eilig ans Telefon zu kommen. Der rief, das wußte sie nicht. Beim nächsten Anschlag folgte ihm Elisabeth auf dem Fuße ins Telefongespräch. Reichmann hielt das Hörerblech bereits in der Hand.

„Ja, hier Doktor Reichmann — Doktor Hilbert? — Nicht möglich! — Heute mittag? — Ich komme sofort — — Im Krankenhaus? Ja? — Nicht transportierbar. — Ja, meine Frau wird es übernehmen. Komme bestimmt mit dem Frühzug. — Ja, meinen Danf, Schwester Paula.“

Als Reichmann das Gesicht wandte, trug es beinahe keine Farbe.

„So... das reicht gerade... Erschrick nicht, Liesl, es ist viel auf einmal!“

Ihre Lippen waren halb geöffnet. Sie wagte nicht zu fragen.

„Dieser Kaiser war ein so sicherer Fahrer. Vier Jahre steuert der Mensch nun meinen Wagen. Und heute passiert ihm das!“

Elisabeth brachte keinen Ton hervor. Der Schrecken hielt sie wie gelähmt. „Hans Jörg“ war alles, was ihr über die Lippen kam.

„Ja... er und der Chauffeur, beide. Dem Kaiser ist ein Lastwagen in die Flanke gefahren unweit der Eisenbahnbrücke. Ihm hat's die Schädeldecke zertrümmert. Er war sofort tot. Hans Jörg hat eine schwere Unterleibsoverlagerung. „So viel wie verloren,“ sagt Schwester Paula.

Mit beiden Händen hatte Elisabeth in die Falten der Vorhänge gegriffen. Mit dem Rücken lehnte sie gegen die Wand, unfähig, sich zu rühren. „Hast du... dich nicht geteilt?“

„Nein, Liesl. Ich wollte, ich hätte falsch gehört.“

Reichsminister von Guérard

erwidert, daß er wegen der Gehälter der leitenden Beamten bei der Reichsbahn sich im Interessationen Ausdruck äußern werde. Er sei durchaus bereit, die Gehälter der leitenden Beamten mitzutun, ebenso wie zur Zeige der Leistungszulagen zu äußern, die er in ihrem zeitigen Aufbau für unerlässlich hält.

Nach einigen Mitteilungen über den zukünftigen Bau des Mittellandkanals ist das Reichsverkehrsministerium erst in Gestalt eines Eisenbahnnetzes errichten wolle, wenn eine Einigung mit der preußischen Regierung nicht zustande komme, geschieht gleichzeitig auf die Kraftfahrzeugeuer und die Wegebaukosten ein. Der Minister betont, daß er sich für die weitestgehende

Bewunderung inländischer Baumaßnahmen zum Wege einsetze und daß die Bewunderung ausländischen Materials auf das notwendigste Maß beschränkt werden müsse. Dann wendet sich der Minister den Einzelheiten über den Ausbau der Wasserstraßen zu und erklärt, daß für den Ausbau des Oder-Havel-Weges tatsächlich nicht weniger, sondern mehr Mittel eingesetzt werden sollen. Schwierig sei natürlich die Frage des Weiterbaues des Mittellandkanals. Hier müßten Schädigungen der östlichen Wirtschaft durch diesen Bau vermieden werden.

Nochmals erklärt der Minister, daß durch den Schenker-Vertrag eine tatsächliche Überumpfung des Reichsverkehrsministeriums erfolgt sei. Herr von Siemens habe allerdings im Jahre 1924 dem damaligen Generaldirektor der Reichsbahn-Gesellschaft, Ober, einen solchen Plan vorgetragen, er sei aber ausdrücklich abgelehnt worden.

Abg. Helmrich (Bayern, Kp.) beschwert sich über die ungerechte Verteilung der Kraftfahrzeugeuer. Gerade Bayern werde trotz großer Durchgangsstrecken hier ganz außerordentlich benachteiligt. Weiter äußert der Redner Beschwerden über den langsamem Fortschritt bei den Gleisern eureungen.

Die Eisenbahnfatastrophen

der letzten Zeit sollen der Reichsbahn über die Notwendigkeit einer Beschleunigung dieser Maßnahme die Augen öffnen.

Der Staat ist unter Ablehnung der kommunistischen Anträge angenommen, ebenso die Ansankostensteuer.

Nach Annahme des Haushalts des Reichsverkehrsministeriums werden dann auch noch eine Reihe von Entschließungen

angenommen, die die Regierung ersuchen, der Reichsbahn bestimmte Verpflichtungen zu machen. Dabei ist zu erwähnen die Anregung, für Arbeiter, die durch eine Einführung der fünfzehntägigen Woche die bisherigen Wochenarbeiten nur an fünf Wochenenden auszugeben, des weiteren eine verstilligte Wochenarbeit, die Gehälter der oberen Reichsbahnbeamten denen der gleichgestellten Reichsbahnbeamten anzupassen und umgehend eine Zusammenstellung über die Bezüge alter hohen Reichsbahn- und Reichsbahnbeamten vorzulegen. Werner wurde eine Entschließung angenommen, die die Reichsregierung auffordert, unverzüglich die Reichslage über den Schenker-Vertrag mit der Reichsbahn klarzustellen.

Weiter wird eine Entschließung angenommen, wonach die Reichsregierung die Reichsbahn veranlassen soll, daß die losenfreie Förderung aller Schwerriegs- und Schwerindustrieverbünden in der Boherklasse durchgeführt wird. Und schließlich wird weiter gesordert, Mittel für die Niedrigwasserregulierung der Elbe durch die Reichsregierung zur Verfügung zu stellen. Die übrigen Entschließungen in dieser Frage wurden der Ausschusserörterung überwiesen.

Damit schließt die Aussprache über den Haushalt des Reichsverkehrsministeriums. Die Vorlage zur Änderung des Preisegefeches,

wonach Abgeordnete nicht verantwortliche Redakteure sein dürfen, wird in einfacher Abstimmung gegen die Kommunisten und einige Mitglieder des Landtages in der Schlafabstimmung angenommen. Das Gesetz tritt am 1. März d. J. in Kraft.

Dann folgt die Beratung des Arbeiterhaushaltshauses. Nachdem die Abgeordnete nicht verantwortliche Redakteure sein dürfen, wird in einfacher Abstimmung gegen die Kommunisten und einige Mitglieder des Landtages in der Schlafabstimmung angenommen. Das Gesetz tritt am 1. März d. J. in Kraft.

Der Ausschuss beschloß, diese Eingabe der Reichsregierung zur Berücksichtigung zu überweisen, und nahm eine Entschließung an, die die Regierung ersucht, die Rechtslage eingehend zu prüfen und dem Reichstage Bericht zu erstatten.

Der Mutter sollte sie es schenken beibringen, bat er — sie müsse sofort mit nach Eisenbach, wenn sie nicht trocken schon zu spät kämen.

„Ich sehe im Kursbuch nach, wie die Züge Anschluß haben. Bis München geht es an, aber hinauf — die Verbindung in den Wald ist miserabel.“

Sie hatte gar nicht gehört, daß er das Zimmer verlassen hatte.

„Hans Jörg... es kann ja nicht sein. Hans Jörg, das... das bringt ihr das Herz.“

Sie kann es der Mutter nicht beibringen. Und jede Minute ist kostbar. Bis die alte Dame hier alles regelt, den Betrieb in bewährte Hände legt und ihre Sachen packt.

„Er wird gehen und nie wiederkommen. Weißt du, was das heißt: Nie wiederkommen.“

In dem kleinen Giebelzimmer ist alles ruhig. Frau Hilbert sitzt über einen Stoß von Rechnungen, sieht Summen für Mittag und Abendstisch ein, für Telephon Gespräche und frankierte Briefe, für Kahnfahrten und besorgte Dampfschiffahrt. „Bitte.“ Ullngt es energisch dazwischen. Sie will vom Personal in dieser Zeit nicht gerufen sein.

„Du bist's, mein Kind! Du bist noch bleicher als gestern, was sollen wir tun, daß du rote Wangen bekommen? Wenn Hans Jörg kommt.“

„Mutter... Mutter Hilbert... er... er... wird vielleicht nie wiederkommen.“

„Elisabeth!...“

„Wir werden ihn — beide verlieren!“

Es ist einen Augenblick totenstill in dem kleinen Zimmer. Nur zwei eisblaue Hände umklammern die der jungen Frau.

„Mein Hans Jörg... tot!“

„Nein... nicht... nur sehr schwer verlegt bei einem Autounfall. Jede Stunde ist ein Geschenk für ihn und uns. Du wirst mit uns fahren. Mutter... Mutter Hilbert... und morgen, morgen früh sind wir in Eisenbach bei ihm.“

„Bei meinem toten Sohn...“

(Fortsetzung folgt.)