

Von der Postkutsche zum Zeppelin

Kleine Blanderei über das Reisen einst und jetzt

Noch gar nicht so sehr lange ist das Reisen eine so vorzügliche Sache wie in der heutigen Zeit. Kofferpfeifen und Binschlichter, das sind fast die einzigen Beschwärzungen, die eine Reise mit sich bringt. Und unsere Siebenjähren vertrauen wir irgendeinem Fahrzeug an, deren uns ja eine Menge zur Auswahl zur Verfügung steht: Zeppelin, Flugzeug, Schiff, Eisenbahn, Automobil oder der eigene kleine oder große Wagen. Je nach Lust und Laune und nach dem betreffenden Geldbeutel fällt die Entscheidung, und nun kann es losgehen. Flugzeug, Schiff, Eisenbahn, ja, sogar der Automobil, sie alle halten ihr Versprechen und liefern uns zu der bestimmten Zeit dort ab, wo wir hin wollen. Wir brauchen uns keine Gedanken zu machen, daß wir unterwegs verhungern, wir wissen meist vorher, wo wir in der Nacht unser müdes Haupt betten werden, wir sind geschützt vor den Unbilden der Witterung — außer vor der Hundstagshitze im Zuge oder dem Sturm auf hoher See mit seiner unangenehmen Begleiterscheinung. Wie herrlich weit haben wir es doch gebracht, daß uns alles so bequem gemacht wird.

Viele unter uns werden sich noch erinnern, daß es in ihrer Kindheit mit Bettfedern und Geschirr in die Ferien ging. Das war schon etwas beschwerlicher. Aber lenken wir unsern Blick rückwärts, so wird es noch schlimmer, und wir können verstehen, daß in früheren Jahrhunderten die Menschen häufig zu Hause blieben und sich nur dann auf die Reise begaben, wenn Geschäfte oder sonst eine Notwendigkeit sie dazu zwang. Seit es die Eisenbahn gibt, ist dem Reisen ja viel von seiner Unbequemlichkeit genommen worden, wenn auch die Fahrten in den ersten Jahren nach der Erfindung der Lokomotive wenig genussreich gewesen sein dürften. Nur die Wagen der ersten Klasse hatten Fenster, die der zweiten Klasse nur Zugvorhänge, die der dritten waren einfach offen. Rauch und Staub, aber auch Wind und Wetter trafen die armen Reisenden, die sehen konnten, wie sie sich davor schützten. Nun, diesem Uebel wurde ja bald abgeholfen, und wir können heute im Zuge schlafen, ohne auf unsere Morgenwäsche zu verzichten, können gute und frische Dinge essen und trinken, während draußen die Landschaft an uns vorbeizieht. Und das alles zu durchaus erschwinglichen Preisen.

Was war dagegen früher, als es noch keine Eisenbahn gab, die Reise im Wagen für eine kostspielige Sache! So kostete eine Fahrt Leipzig—Dresden 10 bis 15 Thaler, je nach Größe des Reisewagens, während der Fahrpreis in der neuen Eisenbahn nur 30 bis 72 Groschen betrug. Dafür dauerte die Fahrt mit dem Wagen aber auch zwei Tage. Natürlich war die Fahrt in der Postkutsche wesentlich billiger als die im gemieteten Wagen, betrug aber immerhin noch ein Vielfaches des Bahnpreises. Gewiß konnte es sehr lässig sein, wenn die Postkutsche in aller Gemächlichkeit durch eine schöne Gegend fuhr, wie man es oft auf Bildern der Vledermeierei mit einiger Färbung sieht; der Postillon blies sein schönes Lied — der von Longjumeau konnte sogar singen, und das bis zum hohen C — o ja, auf den Bildern sieht sich das zuweilen so gemütlich und romantisch an. Aber wer möchte heute noch mit der Postkutsche fahren? Man denke: in ungefederten Wagen auf schlechten Straßen, eng zusammengepackt mit frömmelnden Damen und nicht oder minder umfangreichen Gepäck. Wer möchte das heute? Hand aufs Herz, ich glaube, es fänden sich nicht viele.

Warum sollten wir auch die Romantik vergangener Zeiten suchen, hat doch das Zeitalter des Autos eine neue Romantik des Reisens aufgebracht. Abseits von den Eisenbahnlinien, die die kürzeste Verbindung erstreben, sucht das kleine Auto, aber auch der große Autobus, sich die schönsten Straßen aus, macht Halt, wo ein schönes Plätzchen sich bietet, und läßt seine Insassen aus, damit sie es in Ruhe genießen. Die Fahrt im eigenen Wagen mit dem Blick am Waldestrand und einem gar nicht im Programm stehenden kühlen Bad im klaren See, ist

nie nicht die romantischste Art des Reisens, die man sich überhaupt denken kann?

Aber zur Sache! Wir wollten ja unsern Blick in die Vergangenheit schweifen lassen, um uns nachher um so mehr der Segnungen unserer Zeit zu erfreuen. Jahrhundertlang hat die Postkutsche als beste Reisegelegenheit gegolten, aber erst in der Mitte des 18. Jahrhunderts wurde das Reisen in Europa einigermaßen erträglich, denn vorher waren die meisten Wege in unglücklichem Zustand. So soll sich noch im 18. Jahrhundert die englische Bevölkerung gegen das Anlegen guter Straßen gewehrt haben unter der Begründung, daß dadurch die Einnahmen der Aerzte, Pferdewärter und Stellmacher zurückgehen würden.

Im Mittelalter reiste man, da es noch keine Postkutschen gab, im eigenen oder gemieteten Wagen. Der arme Reisende mag dabei schön durchgerüttelt worden sein und, wenn er gesund und jung genug war, sich lieber aufs Pferd geschwungen haben zu einem frisch-trödeligen Galopp über Stod und Stein. Für ältere Herrschaften gab es dann noch — auf kürzere Strecken — die Sänfte. Wenn ein vornehmer Herr reiste — und andere reisten vermutlich kaum —, so brauchte er schon ein ganzes Gefolge, um sein Gepäck zu befördern, hierfür wiederum mußten ein großer Proviantvorrat, Waffen, Jette usw. mitgeschleppt werden, denn gute Weisshäuter gab es damals nur selten. Dazu mußte man häufig auf Raubüberfälle gefaßt sein. Dagegen war eine Reise ein kostspieliges und waghalsiges Unternehmen, und der konnte froh sein, der sie glücklich hinter sich hatte.

Da war fast das Reisen im Altertum noch bequemer. Die Römer haben großen Wert auf gute Straßen gelegt und alle unterworfenen Länder mit künstlichen Straßen durchzogen, die zwar nur wenige Meter breit waren, aber ihren Zweck erfüllten. Man konnte auf ihnen eine Rundreise von Alexandria an der Südküste des Mittelmeeres entlang über Karthago nach Spanien, von dort über Gallien bis zur schottischen Grenze in Britannien, dann zurück am Rhein entlang über Mailand und Sofia nach Konstantinopel und schließlich durch Kleinasien und Syrien hindurch nach Alexandria zurück auf den guten römischen Straßen zurücklegen. Der vornehme und reiche Römer ist darum gern gereist und hat es in der Erfindung solcher Dinge, die das Reisen angenehm machen, recht weit gebracht. Immerhin blieb das Reisen doch eine Angelegenheit der begüterten Klassen.

Das ist heute ja nun gründlich anders geworden. Das Reisen ist nicht nur erfreulich und bequem geworden, sondern es steht auch jedem bei uns in Deutschland offen, der Schnaps hat, in die weite Ferne hinauszufahren. Dank der Organisation „Kraft durch Freude“ reisen heute der Arbeiter, der Bauer, die Hausangestellte und lernen ihr deutsches Vaterland und darüber hinaus noch ein Stück von der Welt kennen, kommen mit Volksgenossen aus den entferntesten Teilen des Reiches zusammen und lernen sich gegenseitig kennen und verstehen.

Erschreckendes Bild sittlicher Verirrungen

Der Koblenzer Sittlichkeitsprozeß gegen die Franziskanerbrüder

In der siebenten Verhandlungswache im Prozeß gegen die Franziskanerbrüder beschäftigte sich das Koblenzer Gericht am Dienstag mit drei weiteren Angeklagten. Der 24 Jahre alte Sebastian Metz, genannt Bruder Kaspar, hat sich mit verschiedenen Franziskanerbrüdern homosexuell vergangen. Das Gericht verurteilte den Angeklagten zu einer Strafe von einem Jahr drei Monaten Gefängnis; sieben Monate der Untersuchungshaft wurden auf die Strafe angerechnet. Der zweite Angeklagte, der Franziskanerbruder Valentin, war gekündigt, mit den Brüdern Jibbons und Nomad widernatürliche Unzucht getrieben zu haben.

Das Gericht verurteilte den Angeklagten wegen wider natürlicher Unzucht zu fünf Monaten Gefängnis. Die Strafe ist durch die erlittene Untersuchungshaft verbüßt. Als dritter Angeklagter hatte sich der Franziskanerbruder Agricola zu verantworten. In diesem Falle befand sich die Zeugenvernehmung wieder ein erklärendes Bild sittlicher Verirrungen. Der Staatsanwalt wies auf die wüsten Orgien hin, die der Angeklagte mit seinen Klostergenossen in Szene gesetzt hatte und beantragte ein Jahr und drei Monate Gefängnis. Das Gericht stellte jedoch das Verfahren auf Grund des Straffreiheitsgesetzes vom 7. August 1934 ein.

Neues aus aller Welt.

Hat Deutschland genug Holz? Deutschland ist zu 27% der Gesamtlandeshöhe mit Wald bedeckt. Die Bewaldung Europas liegt bei rund 25% und wird nur von Nordamerika mit 28% und Südamerika mit 46% übertroffen, während die anderen Erdteile wesentlich geringer bewaldet sind (Asien 20%, Australien 12% und Afrika 11%). Die jährliche Holzmenge auf der Gesamtwaldfläche Deutschlands von 1,27 Mill. Hektar beträgt durchschnittlich 25—30 Mill. Festmeter Nadelholz und etwa ebensoviel Festmeter Brennholz. Trotz der verhältnismäßig günstigen Bewaldung und der guten Erzeugung des Holzes reicht aber, wie H. O. v. Bonin-Ponitz in einem Aufsatz des Juliheftes von Holz & Holzwaren Monatsheften auseinandersetzt, in Deutschland infolge der großen Bevölkerungsdichte die Holzherzeugung bislang nicht aus: es müßte etwa ein Drittel des Nadelholzes eingeführt werden. Denn der jährliche Holzverbrauch je Kopf der Bevölkerung in Deutschland betrug rund 1 Kubikmeter. Die Erzeugung überstieg aber nicht 0,8 Kubikmeter je Kopf. Heute erreicht die Einfuhr an Nadelholz bei weitem nicht mehr die angegebene Größe. Es ist gelungen, durch Auffklärung besonders innerhalb der Verbraucherenschaft zu zeigen, daß ausländische Hölzer, die vor allen Dingen in der Möbelindustrie Verwendung fanden, in vielen Fällen sehr gut durch deutsches Holz ersetzt werden können. In Brennholz ist noch niemals in Deutschland ein Raummeter aus dem Ausland eingeführt worden.

13jähriger Junge erdrosselte seine Großmutter. Die Kriminalpolizei in Hannover nahm einen 13jährigen Burschen fest, der verdächtig war, seine Großmutter in Jena ermordet zu haben. Nach hartnäckigem Zeugnis legte der junge Mensch schließlich ein Geständnis ab. Danach hat er seine Großmutter, die mit seinem Plan, zur See zu gehen, nicht einverstanden war, mit einer Wäscheleine erdrosselt. Nach der Tat entwandte er noch aus den Verhaftungen der Ermordeten einen Geldbetrag, um eine Reise antreten zu können.

Autounfall am unbewachten Gleisübergang. Ein Auto, das einen unbewachten Gleisübergang der Bahnstrecke Venlo—Straelen (Niederlande) besuhr, wurde von einem deutschen Personenzug erfasst und vollkommen zertrümmert. Ein 26jähriger Schläger und seine Verlobte wurde auf der Stelle getötet. Der Bruder des Getöteten erlitt lebensgefährliche Verletzungen.

Autobusunglück auf der Ausflugsfahrt. Die N.F. Frauenschaft Kamen-Wesfäldwest unternahm in zwei Autobussen eine Ausflugsfahrt. Als der Führer des vorbeifahrenden Autobusses scharf bremsend hielt, um einen Einwohner von Esbagen zur Rede zu stellen, der beim Straßenprellen den Straß auf das offene Verdeck des Wagens gerichtet hatte, fuhr der zweite Wagen auf den ersten auf. Zwölf Insassen des zweiten Wagens wurden dabei zum Teil schwer verletzt.

Furchtbare Unfallbilanz in USA. Nach einer als zuverlässig geltenden Veröffentlichung aus New York wurden 1935 etwa 100 000 Menschen in den Vereinigten Staaten durch Unfälle getötet und 9 340 000 verletzt. Der tägliche Vermögensverlust infolge Unfalls von Lohn, Arzt- und Hospitalrechnungen und der sich daraus ergebenden Erhöhung der Versicherungsprämien betrug annähernd zehn Millionen Dollar oder 3450 Millionen Dollar im Jahr. Durch Verkehrsunfälle wurden im vergangenen Jahr 37 000 Menschen getötet, 1 600 000 wurden infolge von Verkehrsunfällen dauernd, 1 800 000 zeitweise erwerbsunfähig.

Der MANN im Havelock

Kriminalroman von Hans Hirthammer
VERLEGER-RECHTSCHUTZ DURCH VERLAG OSKAR MEISTER, WERDAUISA

(11. Fortsetzung.)

Inspektor Grant nickte. „Ich habe es bereits veranlaßt. Schaffling wohnt Eastern Road 17. Ich werde von allem was er treibt unterrichtet werden.“

In diesem Augenblick trat Joe Friend herein. „Ah, ich komme wohl gerade recht, sehe ich, Friend, mein Name, Joe Friend!“

Die beiden Beamten standen auf, um dem berühmten Kollegen die Hand zu schütteln.

„Ich danke Ihnen sehr, Mister Friend, daß Sie sich und so bereitwillig zur Verfügung stellen!“ Macferald verzog das Gesicht zu einer säuerlichen Grimasse. „Sie werden keine besonders hohe Meinung von uns haben! Blamabel genug für Scotland Yard, daß es Joe Friend braucht, um sich dieses verdamnten Burschen da — er wies auf ein dickes Aktenbündel — zu erwehren. Na, hoffentlich haben Sie besseren Erfolg.“

„Ich habe mich bereits ein wenig informiert. Scheint ein ganz patentierter Junge zu sein. Dieser Mann im Havelock. Man sollte ihm längst eine Inspektorstelle bei der Polizei angeboten haben.“

Die Beamten lächelten gezwungen. „Hatten Sie eine gute Ueberfahrt?“ wechselte der Präsident das Thema. „Ich hoffe, daß es Ihnen nicht allzu schwer gefallen wird, sich in London einzugeöhnen.“

„Was das betrifft,“ lachte Friend, „ich habe mich bereits mit zwei kleinen Jungen und einem Baby angefreundet.“

Aber wenn es Ihnen recht ist, Sir, wollen wir uns gleich über die dienstlichen Fragen einigen. Wie dachten Sie sich die Art meines Zusammenarbeitens mit Scotland Yard?“

„Man setzte sich.“ „Nun, ich dachte,“ begann der Präsident vorsichtig, „daß wir Sie mit dem Rang eines Oberinspektors bei uns einführen. Sie bekommen natürlich Ihr eigenes Büro, dazu bestimmte Vollmachten, wie sie sich aus der Besonderheit Ihrer Aufgabe ergeben. Ihre Vorgesetzten —“

„Rein, Sir, mit Ihren Vorgesetzten werden Sie mich verwechseln! Auch Ihren Oberinspektor können Sie sich denken. Ich bin Joe Friend — und sonst niemand. Ich kam mit der besten Ueberzeugung herüber, daß Ihr unbedingtes Vertrauen mich berief. Wenn ich mich mit Zuständigkeitsfragen und solchem bürokratischen Krimschranz herumärgern soll, sehe ich für meine Arbeit keinen Erfolg.“

„Aber es muß doch eine gewisse Ordnung —“ „Was heißt Ordnung?“ unterbrach Friend ärgertlich. „Glauben Sie, daß ich Scotland Yard in Unordnung bringe?“

Macferald blickte auf die Lippen. „Was wollen Sie also, Mister Friend?“

„Vollkommene Selbständigkeit! Ich wünsche in meinen Anordnungen vor niemand behindert zu werden — auch von Ihnen nicht, Mister Macferald. Ich wünsche auch nicht, daß mir andere in die Arbeit pfuschen, wenn sie nicht von mir beauftragt sind. Natürlich muß mir der gesamte Beamtenapparat zur Verfügung stehen — für den Fall, daß ich ihn einmal benötigen sollte. Jeder einzelne Mann, sei es nun ein Verkehrspolizist in Whitechapel oder ein Revierbeamter in Westend, muß davon unterrichtet werden, daß er Joe Friend zu Gehorham verpflichtet ist.“

Der Polizeipräsident zwang sich zu einem verstohlenen Lächeln. „Es scheint, lieber Mister Friend, wir haben uns da mit Ihnen einen richtigen Diktator auf den Hals geholt! Es wird mir wohl nichts anderes übrig bleiben, als Ihren Forderungen zu entsprechen.“

Inspektor Grant war der Verhandlung nicht ohne Schadenfreude gefolgt. Er gönnte es dem Alten, daß seine Selbstherrlichkeit einmal ein bißchen ins Wackeln kam. Dieser Joe Friend schien nicht übel zu sein. Es ließ schon etwas, dem gefürchteten Macferald entgegen-

zutreten — auch wenn man nicht sein Untergebener war.

„Schön!“ lächelte Friend. „Dann sind wir uns einig! Ich möchte noch heute mit der Arbeit beginnen. Vielleicht veranlassen Sie, daß die gesamten den Mann im Havelock betreffenden Akten in mein Büro gebracht werden.“

Er erhob sich. „Ich hoffe auf eine vertrauensvolle Zusammenarbeit und bitte Sie herzlich, Mister Macferald, mich mit Ihrem Rat und Ihrer Erfahrung zu unterstützen.“

Die verführliche Geste verfehlte ihre Wirkung auf den Präsidenten nicht. „Ich stehe zu Ihrer Verfügung! Und — ich wünsche Ihnen einen besseren Erfolg, als er uns bisher beschieden war. Falls erliche wird Ihnen Inspektor Grant zur Seite stehen. Er hatte bisher den Fall in Bearbeitung.“

Er wandte sich an Grant. „Sie haben die Güte, Inspektor, und zeigen unserem Freund sein Büro. Vielleicht wird sich auch eine Führung durch das Haus empfehlen.“

„Ich bitte darum!“ stimmte Joe Friend zu und verließ mit dem Inspektor das Büro.

Der Polizeipräsident ließ sich aufsteigend in den Sessel fallen. „Das nennt man den Teufel mit dem Geißelband austreiben!“ brummte er in galliger Selbstironie.

Grant schleppte indessen den Amerikaner durch das ganze weitläufige Gebäude, zeigte ihm die Einrichtungen und präsentierte ihn einem guten Hundert von Kollegen.

„Nun muß ich Ihnen auch noch Oberst Darford, den Chef der politischen Geheimpolizei, vorstellen.“ Inspektor Grant wies seinen Vorgesetzten in einen Korridor, der zum nördlichen Flügel von Scotland Yard führte. „Sie werden zwar dienstlich kaum mit ihm zu tun bekommen, aber als Mensch dürfte er Sie interessieren. Ich bin überzeugt, daß Sie ihn sehr originell finden werden.“

Oberst Darford hatte gerade Besuch, doch er wollte die Kollegen sofort empfangen. „Es ist nur Mister Wilcot bei ihm!“ erklärte der Beamte im Vorzimmer und öffnete die Tür zu Darfords Arbeitsraum.

(Fortsetzung folgt.)