

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1909

53 (4.3.1909) Unterhaltungsblatt zum Volksfreund, Nr. 19

Ein Stückchen Bindfaden.

Von Guy de Maupassant. Deutsch von Heinrich Besse. Nachdruck verboten.

Es war Markttag. Aus der ganzen Umgebung von Goderville zogen die Bauern mit ihren Frauen der kleinen Stadt zu. Die Männer stievelten mit gleichmäßigen Schritten dahin und neigten den Oberkörper nach vorn bei jeder Bewegung ihrer schiefen Beine, deren Wölbung von der harten Arbeit herabgefallen war — von dem Druck auf den Flügel der linken Schulter in die Höhe treibt, von dem Wägen des Getreides, wobei man die Arme g beugt nach auswärts setzt, um eine feste Haltung anzunehmen — die herrliche von den unzähligen mühsamen Arbeiten des Aldermannes. Ihr blauer Kittel, steif und glänzend, wie lackiert, am Hals und an den Handgelenken verziert mit einer kleinen Stickerei aus weißem Zwirn, blähte sich auf um den knochigen Rumpf wie ein Luftballon, der eben davonfliegen will, und aus dem zwei Arme, zwei Füß und ein Kopf hervorragen.

Einige hielten das Ende eines Strickes in der Hand, an dem sie eine Kuh oder ein Kalb mitführten. Und hinter dem Tiere gingen die rauen, die feinen Gang zu beschleunigen suchten, indem sie es antrieben mit einem Zweige, an dem noch einige Blätter saßen. Am Arme trugen sie große Körbe, aus denen hier der Kopf eines Kuhnes, dort der einer Ente hervorlief. Sie gingen mit kürzeren und schnelleren Schritten als die Männer. Um die hageren Schultern schlang sich ein dünnes Tuch, das auf der rechten Brust von einer Nadel zusammengehalten wurde. Der Kopf war umhüllt mit einem Stüchchen weißen Leinen, das so fest auf den Haaren lag, als sei es angelebt.

Dann klotzte ein abgetriebener Gaul mit steifen Schritten vorüber. Er zog einen Wagen mit Eihäuten und rüttelte zwei Männer, die nebeneinander saßen, und auf dem Boden des Wagens eine Frau, die sich mit den Händen an der Seitenwand festhielt, um die harten Stöße abzufchwächen.

Auf dem weiten Plage in Goderville war ein großer Haufen versammelt — ein Gewirr von Menschen und Tieren. Die Hörner der Ochsen, die hohen Hüte der reichen Bauern und die Hauben der Bäuerinnen ragten aus dem Gemüll hervor. Und scharfe, schreiende und kreischende Stimmen erzeugten einen betäubenden Lärm, der nur hin und wieder überhört wurde von einem lauten Lachen, das aus der robusten Brust eines Landmannes kam, oder von einem langgezogenen Gebrüll einer Kuh, die man an der Mauer eines Hauses angebunden.

Der alte Haudecorne aus Breante kam soeben in Goderville an und wandte sich dem Marktplatz zu, als er auf der Erde ein kleines Stüchchen Bindfaden bemerkte. Vater Haudecorne war sparsam und dachte, alles, was man gebrauchen kann, muß man aufheben — mühsam hückte er sich, denn er litt an Rheumatismus. Er nahm den dünnen Bindfaden auf und wollte ihn gerade sorgfältig zusammenrollen, als er Malandain, den Sattler bemerkte, der auf der Schwelle seiner Tür stand und ihm zusah.

Sie hatten vor Jahren einen Prozeß gehabt wegen eines Kalsters und waren beide noch immer böse und rachsüchtig. Haudecorne wurde von einem beschämten Gefühl ergriffen, als sein Feind ihn hämlich beobachtete, wie er in Straßenschmutz nach einem Stüchchen Bindfaden angelte. Er suchte den Fund unter seinem Kittel zu verbergen und steckte ihn dann in die Hosentasche. Er tat, als habe er noch etwas auf der Erde und ging dem Markte zu, den Kopf gesenkt und gebeugt unter seinen rheumatischen Schmerzen.

Er verlor sich sofort in dem schreienden Haufen, der beim Hin- und Herhandeln in Aufregung geriet. Die

Bauern betasteten die Erde, gingen weg, kamen wieder, unachtsam, — in der ewigen Furcht, man könnte sie hineinlegen, dem Verkäufer ins Auge sehend, um die Hinterlist des Menschen und die Fehler des Tieres zu entdecken. Die Frauen hatten die großen Körbe zu ihren Füßen niedergelegt. Sie zogen die Tiere heraus und legten sie auf die Erde — mit zusammengebundenen Beinen und flügelnden und todesängstlichen Augen.

Sie hörten die Angebote, suchten mit harter Miene den Preis zu rechtfertigen, um plötzlich in den Abzug einzuwilligen und dem Käufer, der sich schon langsam zum Gehen ansetzte, mit eifriger Stimme zuzurufen: „Es ist abgemacht, Antime — ich lasse sie Euch.“

Dann leerte sich der Platz allmählig, — es läutete Mittag, und die zu weit entfernt wohnenden, gingen in die Wirtschaften. Bei Jourdain war der große Saal voller Mittagsgäste — der weite Hofraum stand voll Wagen aller Art. Der große Kamin, in dem eine helle Flamme knisterte, strahlte eine intensive Wärme aus in den Rücken der Erschöpften, die an der rechten Seite des Tisches saßen. Drei Praxispfeife drehten sich mit Nähnenn, Tauben und Hammelkenten, und ein köstlicher Geruch von gebratenem Fleisch und lederer Brüste, die über den gebräunten Braten rieselte, stieg von dem großen Herde auf, erregte heitere Launen und ließ das Wasser im Munde zusammenlaufen.

Die ganze Aristokratie des Pfluges speiste hier bei Jourdain, einem Metz und Pferdehändler, einem hinterlistigen Burtschen, der Later besaß. Die Schüsseln wurden herangereicht und ebenso schnell geleert, wie die Krüge mit gelbem Apfelwein. Jeder erzählte von seinen Geschäften. Man hörte neues von der Ernte; das Wetter war gut für das Grünfutter, aber ein wenig zu nah für das Getreide.

Plötzlich trommelte es auf dem Hofe vor dem Hause. Alle sprangen auf und liefen zur Tür und zu den Fenstern, die Serbette in der Hand und mit beiden Händen laufend. Nachdem er eine große Menschenmenge zusammengetrommelt, macht der Gemeindevote mit offener Stimme bekannt: „Es wird den Einwohnern von Goderville bekannt gemacht, und im allgemeinen — allen Personen — die hier auf dem Markte sind —, daß heute morgen zwischen neun und zehn Uhr — auf dem Wege nach Venzeville — eine schwarzlederne Brieftasche mit fünfshundert Francs und einigen Geschäftspapieren — verloren gegangen ist. Der Finder wird hiermit aufgefordert, sie unverzüglich bei dem Ortsvorsteher — oder bei dem Verlierer Fortuné Houlbreque aus Ramneville abzuliefern. Er erhält eine Belohnung von zwanzig Francs.“

Der Anrufer ging hinweg. Aus der Ferne drang noch einmal das dumpfe Wirbeln der Trommel und die schwächere Stimme des Mannes herüber. Man sprach von nichts anderem als von diesem Ereignis und zählte die Chancen auf, die sich Houlbreque für das Wieder- und Nichtwiederfinden seiner Brieftasche boten.

Die Maßzeit war zu Ende und man nahm schon den Kaffee ein, als der Gendarm auf der Schwelle erschien. „Ein gewisser Haudecorne aus Breante — ist er hier?“ Der alte Haudecorne, der am anderen Ende des Tisches saß, meldete sich: „Hier ist er.“

„Haudecorne“, fuhr der Gendarm fort, „ich ersuche Euch, mir zu folgen. Der Herr Gemeindevorsteher möchte Euch sprechen.“

Ueberrascht und in großer Sorge goß der Bauer sein Glas hinunter, stand höhnend auf und nach gebeugter als am Morgen — die ersten Schritte nach längerem Stehen wurden ihm besonders schwer — humpelte er durch den Saal, indem er unaufhörlich wiederholte:

von dem Motor aus angetrieben. In den beiden Propellern führt eine Strickleiter. In beiden Seiten des Gondel-Mittelteiles sind die vorn und hinten zugespitzten autogen geschweißten Auspuffstöpfe angebracht, deren Auspuffrohre bis hinter die Gondel führen.

Die vier Propellersügel jeder Schraube sind nach Parveval'scher Konstruktion aus starkem Ballonstoff hergestellt und durch Drahtseileinlagen verstärkt. Im rohen Zustande hängen sie schief herab, jedoch richten sie sich bei der Umdrehung durch die Centrifugalkraft auf und stellen sich in die, nach Konstruktion vorgesehene Schrägstellung. Der Durchmesser jeder Schraube beträgt etwa 3 1/2 Meter.

Der letzte Teil der Gondel nimmt den hinteren Teil des Propellergerüsts auf, trägt die beiden Wasserföhrer, deren Ventilator vom Motor direkt angetrieben wird. Auf der hinteren, mit Drahtgitter überkleideten Fläche kann ein zweites Bezingefäß mitgenommen werden, welches jedoch bei dem ersten Aufstiege am 18. Februar noch nicht eingebaut wurde.

Von den Himmelserscheinungen im Monat März.

Von Georg Kästner in Bremen. (Nachdruck verb.)

Während der vorige März in der Welt der großen Planeten recht günstige Sichtbarkeitsbedingungen aufwies, ist diesmal herzlich wenig von da zu melden. Merkur und Venus vertriehen sich in den Strahlen der alles überstrahlenden Sonne. Für Venus sind die Bedingungen zu ihrer Beobachtung in diesem Jahre überhaupt nicht sehr günstig, wegen ihrer besonderen Stellung zu Sonne und Erde. Auch Saturn wird Mitte des Monats unsichtbar, weil er sich seiner Konjunktion mit der Sonne nähert, d. h. von der Erde aus gesehen hinter die Sonne tritt und so ebenfalls in ihren Strahlen verschwindet. Die Sichtbarkeitsdauer des Mars beträgt am Ende des Monats nur noch Fünftelstunden. Er wird erst wieder im Herbst besser sichtbar werden. Nur der große Jupiter bleibt noch immer die ganze Nacht hindurch bequem sichtbar. Er steht im Sternbilde des Löwen und geht bereits nachmittags auf. Ende des Monats erreicht er eine Höhe von 48 Grad über dem Horizont. Es bietet sich daher vorzügliche Gelegenheit, seine oft rötlich gefärbten und in seiner äquatoralen Richtung (der längeren) verlaufenden Streifen zu beobachten.

Die Jupitermonde sind für die Astronomen eine neue Arbeit geworden, die nicht wenig Mühe mit sich bringt. Zu den theoretischen Schwierigkeiten, die diese Körperchen verursachen, treten noch die der äußerst schwierigen Beobachtung hinzu. Wenn man kleine Körperchen in der Nähe des Jupiter findet, weiß man nie, ob man es mit den kleinen neuen Jupitermonden zu tun hat oder mit kleinen Planeten, die gerade an der Stelle des Himmels stehen. Der sechste Mond ist von Prof. Wolf am 28. Jan. wieder photographiert worden, und den achten hat Wolf sowie die Greenwicher Sternwarte wiedergefunden. Robb hat auf Grund der Theorien von Bohlín und Darwin (Sohn) Untersuchungen über die Beständigkeit der Bahnen der neuen Jupitermonde angestellt. Er findet, daß für den sechsten und siebenten Mond die Anziehung des Jupiter die der Sonne stets soweit überwiegen wird, daß die Trabanten ständig an den Planeten gefesselt sind. Nach den bisherigen Berechnungen würde dagegen die Bahn des neuesten achten Trabanten keinen dauernden Bestand besitzen können. Er kann vielmehr später einmal selbständiger Planetoid werden. Das müßte daher auch in frühern Zeiten so gewesen sein.

Schon im Jahre 1908 glaubte man, die größte Sonnen-tätigkeit erreicht zu haben, die sich bekanntlich in der Zahl und der Größe der Sonnenflecken ausdrückt. Mit vorübergehenden Ausnahmen hat dieses Maximum noch bis in den Sommer 1908 hinein gedauert, und selbst im Oktober und November erschienen noch so große Flecke auf der Sonne, daß sie mit freiem Auge sichtbar waren. Auch die Protuberanzen, jene merkwürdigen Hervorragungen, die zuerst bei Sonnenfinsternissen durch den Mond beobachtet

wurden, haben in ihrer Tätigkeit keine wesentliche Abschwächung erfahren. Auf der Perseussternwarte (Chicago) wurde Ende Juli eine besonders merkwürdige Protuberanz beobachtet. Sie war eine riesige pyramidenförmige Gasmasse, in der ein heftiger Wirbel herrschte. Sie hatte sich über der Zone von 50 bis 60 Grad südlicher Breite erhoben, und erreichte am 25. Juli 75 000 Kilometer Höhe, am 27. 120 000 Kilometer, am 28. 140 000 Kilometer und am 29. gar 190 000 Kilometer. In diesem Tage blieb aber nur noch ein schmaler lanzenförmiger Strahl übrig. Um sich eine Vorstellung zu machen von der Größe dieser Erscheinung, sei bemerkt, daß der Durchmesser der Erde ganze 12 756 Kilometer beträgt. Die Protuberanz erreichte also in vier Tagen eine Größe, die diejenige der Erde um das 15fache übertraf. Man erkennt, daß die dabei auftretenden Geschwindigkeiten enorme sind.

Aus allen Gebieten.

Erfindungen und Entdeckungen. Die erste Anwendung der Eisenbetondeckung ist, wie viel leicht wenig bekannt ist, ein Schiff gewesen. Im Jahre 1855 nahm der französische Ingenieur Lambot ein Patent, dessen wesentlicher Inhalt war, statt der Holzplanken bei Schiffen Platten zu verwenden, die aus Zement mit Eiseneinlagen hergestellt sind. Lambot hatte ein Boot dieser Konstruktion erbaut und schon 1854 im Park von Miraval laufen lassen, wo es noch jetzt in Dienst steht. Auf der Pariser Weltausstellung 1858 war das Boot ebenfalls zu sehen. Aus dieser Tatsache ergibt sich, daß Monier nicht der Erfinder des Eisenbetons war. Monier war von ganz anderer Seite her auf die Eisenbetondeckung gekommen. Er war von Beruf Gärtner und hatte die praktische Idee, Blumenkübel aus Beton und Eiseneinlagen herzustellen. Er erhielt darauf auch am 10. Juli 1867 ein Patent. Das merkwürdige ist auch, daß er trotz des Bestehens der Lambotschen Patente später noch Zusatzpatente erhielt, z. B. 1875 zur Herstellung von Treppen und Eisenbahnschwellen und 1878 zu Brückenbauten. Da die Patentgebühren nicht bezahlt wurden, verfielen 1876 die Patente. Auf die gleichen Erfindungen nahm Monier jedoch 1877 und 1878 wieder Patente, die später die technischen Grundlagen der Monier-Gesellschaft wurden. Monier selbst starb, gänzlich betarnt, vor 2 Jahren in Paris.

Seit 10 Jahren gibt sich auch die Firma C. Gabelini in Rom damit ab, Schiffsgesäße aus Eisenbeton herzustellen. Die Spanten werden aus Eisenbeton gefertigt, über welche innen und außen Betonhäute mit Drahtseileinlagen gelegt sind, so daß sich zwischen beiden Häuten mit Luft angefüllte Hohlräume befinden. Um eine äußerst glatte Oberfläche zu erzielen, wird ein Ueberzug von Zement aufgetragen. Die zuletzt gebaute Boote dieser Art haben eine Tragfähigkeit von 100 bis 150 Tonnen (je zu 1000 Kilogramm). Man sagt diesen Schiffstörpern billige und schnelle Herstellung, geringe Unterhaltungskosten, gute Schwimmfähigkeit und hohen Widerstand bei einseitig wirkenden Kräften nach. Gegenüber den Holzbooten wird sodann ferner noch ihre Feuericherheit gerühmt. Nach den Eigenschaften des Eisenbetons ist es tatsächlich wahrscheinlich, daß man mit Vorteil dieses Material zur Herstellung kleinerer Schiffstörper verwenden können.

Literatur.

Tagebuch einer Verlorenen. Von einer Toten. Uebersetzt und herausgegeben von Margarete Böhme. Musikrische Ausgabe in 20 Lieferungen zu je 20 Pf. Heft 4-7. Verlag F. Fontane u. Co., Berlin-Grünwald. In den vorliegenden Heften 4-7 werden wir mit den einschneidendsten Wendepunkten in Thyrians Leben bekannt gemacht. Die Hefte sind in jeder Buchhandlung erhältlich oder direkt vom Verlage F. Fontane u. Co., Berlin-Grünwald, zu beziehen. Heft 1 gratis.

Dr. ing. Kurt Ehrenberg: Baugeschichte von Karlsruhe 1715-1870. Bau- und Bodenpolitik. Eine Studie zur Geschichte des Städtebaues. (G. Braun, Karlsruhe. Preis 2,50 Mark.) Das Material ist in der Hauptsache in drei Gebiete geteilt: Stadterweiterungen, Projekte und Ausführungen; Wohnbauwesen, Entwicklung und Vorschriften; Öffentliches Bauwesen. Als Einführung sind die politischen und wirtschaftlichen Grundlagen der baulichen Entwicklung und die Organisation der Bauverwaltung behandelt, außerdem Angaben über Miet-, Bau- und Bodenpreise gemacht.

„Hier ist er — hier ist er.“
 Und er folgte dem Gendarmen.
 Sich in seinen Sessel zurücklehnd, erwartete ihn der Orts- oder eher. Es war der Notar des Ortes, ein wohlbeleibter Mensch, der pompöse Phrasen liebte.
 „Gaudecourne, man hat Euch heute Morgen gesehen, wie Ihr auf dem Wege nach Venzeville die Brieftasche aufnahm, die der alte Doulbreaue verloren hat.“
 Bestürzt sah der Landmann den Gemeindevorsteher an — schon der Verdacht, der auf ihm ruhte, jagte ihm Mut ein.
 „Ich — ich die Brieftasche aufgehoben?“
 „Ja — Ihr selbst.“
 „Auf Ehrenwort, ich habe nicht einmal etwas davon gewußt.“
 „Ihr seid gesehen worden.“
 „Ich bin gesehen worden? Wer will mich denn gesehen haben?“
 „Malandain, der Sattler.“
 Da erinnerte sich der Alte — er begriff den Zusammenhang. Und rot vor Zorn schrie er:
 „Ah, er hat mich gesehen, der Lummel! Er hat mich gesehen, wie ich diesen Bindfaden aufhob — sehen Sie hier, Herr Vorsteher.“
 Und auf dem Grunde seiner Tasche kramend, zog er das stückchen Bindfaden heraus.
 Doch der Notar schüttelte ungläubig den Kopf.
 „Ihr wollt mir doch nicht weismachen, daß Herr Malandain, ein durchaus ehrenwerter Mann, diesen Bindfaden für eine Brieftasche angesehen?“
 Wütend hob der Auer die Hand, spuckte nach der Seite, um seinen Abscheu zu bezugen, und wiederholte:
 „Und dennoch — es ist die Wahrheit! Die heiligste Wahrheit! Hier bei meiner Ehre, ich wiederhole es.“
 „Nachdem Ihr den Gegenstand aufgehoben“, fuhr der Ortsvorsteher fort, „habt Ihr sogar noch im Straßenschlamm gestrichelt, ob nicht etwa ein Geldstück herausgefallen sei.“
 Der ehrliche Bauer erstarrte vor Entrüstung.
 „Wenn man . . . wenn man sich nicht schämt, solche Lügen vorzubringen . . . um einen ehrlichen Menschen schlecht zu machen. . . Wenn man sich nicht schämt . . .“
 Er mochte noch so sehr protestieren — man glaubte ihm nicht.
 Er wurde dem Sattler Malandain gegenübergestellt, der seine Behauptungen wiederholte und aufrecht erhielt. Auf seine Bitte mußte man den Bauer visitieren — es fand sich nichts.
 Schließlich entließ ihn der Ortsvorsteher, der selbst verwirrt war. Er würde ihn schon zur Gerichtsverhandlung vorladen.
 Mit Bindeseile hatte sich das Gerücht verbreitet. Raum vor der Alte hinausgetreten, als er sich auch schon von einem Haufen Menschen umgeben sah, die ihn mit ernster oder spöttischer Neugier, doch ohne jede Entrüstung, anstarrten. Und er erzählte die Geschichte von dem Bindfaden. Doch man glaubte ihm nicht. Man lachte nur.
 Von allen angehalten und seine Bekannten anhaltend, ging er weiter, indem er seine Erzählung mit zahllosen Beteuerungen unaufhörlich wiederholte und die Lachen umwobte.
 „Alter Spitzbube, geh!“ schallte es von allen Seiten.
 Am Abend machte er in dem heimatischen Dorfe Breante einen Rundgang, um aller Welt sein Mißgeschick zu erzählen. Doch er begegnete nur Ungläubigen.
 Er war krank die ganze Nacht.
 Am nächsten Tage gegen ein Uhr mittags gab Marius, ein Pächter aus Mmauville, die Brieftasche nebst Inhalt dem Verlierer Doulbreaue in Manneville zurück.
 Dieser Mensch behauptete, den Gegenstand auf der Straße gefunden zu haben. Aber da er nicht lesen konnte, hatte er den Fund eingesteckt und ihn zu Hause seinem Herrn gezeigt.
 Diese Neuigkeit sprach sich herum. Auch der alte Gaudecourne hörte sie. Und sogleich lief er abermals durchs Dorf und erzählte sein Erlebnis, das jetzt seine Lösung gefunden. Er triumphierte.
 „Was mich ärgerte“, sagte er, „war eigentlich nicht die Sache an sich. Ihr werdet begreifen — es ist die

Eigenhaftigkeit. Nichts schadet einem so sehr, als wegen einer Lüge verachtet zu werden.“
 Den ganzen Tag sprach er von nichts anderem als von seinem Abenteuer. Er erzählte es am Wege den Leuten, die vorübergingen, im Wirtshause, wo die Leute trauten, und auch am nächsten Sonntag in der Kirche. Er hielt gänzlich Unbekannte an, um es ihnen zu sagen. Jetzt war er ruhig. Und dennoch — irgend etwas drückte ihn. Es wollte ihm scheinen, als mache man sich über ihn lustig, während man ihm zuhörte. Man schien nicht recht zu erzeugen zu sein. Er glaubte zu bemerken, wie man hinter seinem Rücken tuschelte.
 Am Dienstag der nächsten Woche begab er sich wieder nach Goderville auf den Markt — ihn trieb nur das Bedürfnis, seinen Fall zu erzählen.
 Malandain, der Sattler, stand in der Tür und sah ihn vorübergehen — er fing laut an zu lachen. Warum?
 Er hielt einen Pächter aus Criquetot an, der ihn nicht einmal ausreden ließ — er gab ihm einen Schlag mit der flachen Hand und höhnte:
 „Alter Spitzbube, geh!“
 Bestürzt blieb er stehen. Eine sonderbare Unruhe überkam ihn. Warum nannte man ihn einen „alten Spitzbuben“?
 Als er sich im Wirtshaus an den Tisch setzte, erklärte er seine Sache von neuem.
 Ein Pferdehändler aus Montivilliers aber rief ihm zu:
 „Ja, ja, die alte faule Ansrede — man kennt dies, ein Bindfaden —“
 „Aber man hat sie doch gefunden — die Brieftasche!“
 stammelte Gaudecourne.
 „Schweig doch, Alter — einer findet, und einer bringt es zurück. Spiegelberg, ich kenne dir.“
 Der Bauer war sprachlos; man beschuldigte ihn, die Brieftasche durch einen Komplizen zurückgebracht zu haben. Er wollte protestieren, doch die ganze Gesellschaft brach in ein lautes Gelächter aus.
 Es war ihm nicht möglich, seine Mahlzelt zu vollenden. Unter hämischen Spöttelchen schlich er hinaus.
 Aufgebracht vor Scham, ging er nach Hause. Er wollte ersticken vor Mut und Verwirrung — umsonst, als er mit der Pffiffigkeit des Normannen sehr wohl fähig war, eine solche Tat zu begehen und sich obendrein noch zu rühmen wie über eine, wer weiß wie gute Handlung. Es schien ihm unmöglich, seine Unschuld zu beweisen — seine Sinterlist war zu bekannt. Und er fühlte sich gebrandmarkt durch diesen ungerechten Verdacht.
 Er begann abermals, sein Abenteuer zu erzählen. Jeden Tag wurde seine Erzählung länger und täglich fügte er neue Gründe hinzu — unter noch lebhafteren Beteuerungen und noch billigeren Schwüren, die er ausbadete in Stunden der Einsamkeit, wenn seinen Geist nichts beschäftigte als die Bindfadengeschichte. Doch man glaubte ihm nur umso weniger, denn seine Gründe und seine Verteidigung überhaupt waren zu ausgeklügelt.
 „Das . . . das sind lügenhafte Schwärmereien!“ zischelte es hinter seinem Rücken.
 Er bemerkte es, bis auf die Zunge und erschöpfte sich in nutzlosen Anstrengungen. Zusehends schwand er dahin. Wichtige Spatzvögel aber ließen sich „von dem Stückchen Bindfaden“ erzählen und amüsierten sich, wie man sich amüsiert, wenn man einen alten Veteranen seine Kriegsgeschichten erzählen läßt. Vor Gram und Aerger wurde er schließlich krank.
 Als der Dezember zu Ende ging, legte er sich hin.
 Schon in den ersten Januar Tagen starb er, und noch im Fieberwahn des Todestampfes beteuerte er seine Unschuld:
 „Ein Stückchen Bindfaden . . . ein dünnes Stückchen Bindfaden.“

Arbeiterfrauen und Kleiderreform!

Der Erwiderung in Nr. 18 des Unterhaltungsblattes zu meinem vor kurzem an dieser Stelle erschienenen Aufsatz unter dem gleichen Titel möchte ich doch folgendes entgegenstellen: „Die Ansicht des Schreibers oder der Schreiberin ist eben eine irrige, die leider in diesem Falle gerade unter den Schneiderinnen sehr verbreitet und am letzten

Es ist auf dem . . .
 rennender . . .
 braurer . . .
 Zöglicher . . .
 Hermann . . .
 nachhinf . . .
 Nach von . . .
 fabrik zu . . .
 ten Gebir . . .
 erregen v . . .
 b. Januar . . .
 und verabr . . .
 geplanten . . .
 ausgerückt . . .
 gegen 9 U . . .
 eine Hand . . .
 Schließel . . .
 lingen des . . .
 sprachen w . . .
 und ein P . . .
 ten, unglück . . .
 Sie macher . . .
 In dieser . . .
 zum 21. re . . .
 öffen . . .
 1. Die Geri . . .
 2. Der gref . . .

Ende ein Beispiel für die ungenügende Ausbildung im Beruf ist. Meine Behauptung betreffs der Stofferparnis und geringerer Arbeitszeit stützen sich auf praktische Erfahrung, die ich in meiner Werkstatt sammeln konnte. Die Stofferparnis beträgt 1/2-1 Meter an einem Kleid und ähnlich steht es auch mit der Arbeitszeit. (Ungenüßtheit der Schneiderin kann natürlich nicht in Betracht gezogen werden.) Ich hielt mich für verpflichtet, nachdem ich diese Erfahrungen gemacht hatte, sie den Arbeiterfrauen mitzuteilen, da ja gerade sie es sind, die wegen ihrer geringen Mittel zu sparen gezwungen sind.
 A. Domsch.

Wenn eine Königin ein Kind erwartet.

Im holländischen Königspalast ist man voll froher Erwartung und alles im Schloß ist bereits darauf vorbereitet, den künftigen Erben der niederländischen Krone mit gebührenden Ehren zu empfangen. Die Kinder gemächer sind bereits fertiggestellt; sie liegen im zweiten Stockwerk des Schlosses und bestehen aus sechs großen luftigen Räumen, zu denen sich noch die Zimmer der Bedienung gesellen. Der eine Flügel des Schlosses ist völlig renoviert und umgeändert worden. Die Mauer- und Deckenbekleidung wurde überall abgetragt und durch eine neue Holztafelung ersetzt. Auch das Parkett ist erneuert worden, überall sind neue Heizapparate installiert, und unter der Aufsicht der Königin sind neue Leitungen für kaltes und heißes Wasser gelegt worden. Im wesentlichen haben englische und amerikanische Vorbilder bei diesen Umänderungen als Muster gedient; jedenfalls sind alle gesundheitsfeindlichen Einrichtungen und Gepflogenheiten der altmodischen Kinderzimmer in Acht und Bann erklärt. Die einzigen alten Gegenstände, die sich hier noch befinden, sind die alten prunkvollen Staatswiegen, die dem nassauischen Familienchat entstammen und von denen einige beinahe die Größe einer Galakutschje haben. Aber auch sie haben eine genaue Revision durch die Königin über sich ergehen lassen müssen und werden in geeigneter Stunde wohl aus den Gemächern verschwinden. So liegt der Schatten des lang erwarteten bevorstehenden Ereignisses über dem Leben im Schloß. Aber mit nicht geringerer Anteilnahme blickt das ganze Land den nächsten Wochen entgegen. Ueberall haben sich Komitees gebildet, die der Königin und dem Kronerben besondere Geschenke überreichen wollen. Militär- und Zivilbehörden bereiten prunkvolle Festlichkeiten vor, eine philanthropische Dame im Haag will alle Kinder vom Haag und Scheveningen gastfreundlich bewirten lassen, kurz, überall ist man eifervoll am Werke, sich für den großen Tag zu rüsten, dem das holländische Königshaus entgegengeht.
 Und wie kommt das Volk zur Welt? — — —

Das neue Parseval-Luftschiff.

Das Luftschiff ist, wie auch die beiden vorher von Parseval erbauten Lenkballons, gänzlich unftarr. Der bei Riedinger in Augsburg aus Continental-Ballonstoff gefertigte Ballon ist 70 Meter lang und hat einen Durchmesser von ungefähr 11 Metern. Seine Form ist langgestreckt, vorn elliptisch abgestumpft und hinten ziemlich spitz verlaufend. Er faßt 5600 Kubikmeter, wovon jedoch auf die beiden Ballonets etwa ein Viertel entfällt. Bei ganz gefüllten Ballonets beträgt seine Füllung mit Wasserstoffgas ungefähr 4200 Kubikmeter, also ist der Auftrieb 4200 bis 4600 Kilogramm. Die beiden Ballonets, welche mit Luft aufgeblasen werden können, dienen, wie auch früher, dazu, das nach Aufstieg in größere Höhen oder nach Fahrten in praller Sonne schlaffwerden der Hülle zu vermeiden; ebenso werden sie zur Höhensteuerung benutzt, und zwar in der Art, daß entweder das vordere oder hintere Ballonet der vordere oder hintere Luftfad mit Luft gefüllt wird und so der Ballonhülle eine Schrägstellung gibt. Hierdurch erfolgt dann bei Vorwärtsbewegung des Luftschiffes ein Heben oder Senken.
 Am hinteren Teil sind ein Paar horizontale Stabilisierungsflächen von je etwa 18 Quadratmetern angebracht, welche das Stampfen des Ballons verhindern.

Sämtliche . . .
 zu dieser . . .
 Deutsch . . .
 (Wiro und . . .
 zum . . .
 Wirtsh . . .
 und Bekan . . .
 „W . . .“
 abgenommen . . .
 sein, meine . . .
 Gerichte . . .
 (siehe Bloch . . .
 um gene . . .
 Starters . . .

An der unteren Seite befindet sich am hinteren Teil eine große senkrechte Stabilisierungsfläche von etwa 22 Quadratmeter Größe, hinter welcher das Seitensteuer mit 11 Quadratmeter Fläche liegt. Die Konstruktion ist bis auf einige Verbesserungen im Prinzip die gleiche wie bisher geblieben. Diese Segelflächen sind über Rahmen aus Stahlrohr zweiseitig gespannt und haben nach vorn geöffnete Luftmäuler, welche die Flächen straff bläst.
 An kräftigen Seilen, welche sich nach oben hin verästen und so die Last über fast die ganze Länge des Ballons verteilen, ist die Gondel pendelnd aufgehängt. Die schräg ansteigenden Aufhängeleine laufen über Rollen an der Gondel, so daß ein Vor- und Rückwärtschwingen der Gondel gegenüber dem Ballon unmöglich ist. Zur Sicherheit ist die Gondel noch fest an 3 Paar senkrechten Seilen mit dem Ballon verbunden, durch welche die annähernd horizontale Stellung der Gondel bewirkt wird.
 An der Balloneteinrichtung, dem Gasventil, den Reißbahnen und Hattetauen ist nichts neues eingeführt worden. Bei der von der „Neuen Automobil-Gesellschaft“ konstruierten und erbauten 9 Meter langen Gondel ist besonderes Augenmerk auf ihre Stabilität gerichtet. Die gesamte Konstruktion besteht aus vorzüglichem Stahl von großer Festigkeit. Die Ingenieure haben hierbei Vorzügliches geleistet, indem sie durch richtige Materialverteilung ein verhältnismäßig geringes Gewicht der Gondel erzielt haben, wenn man bedenkt, daß ganz bedeutende Kräfte zur Fortbewegung des Luftschiffes erforderlich sind.
 Die maschinelle Ausrüstung der Gondel besteht aus zwei N. A. G.-Motoren von je 100 PS, welche die beiden Luftschrauben antreiben. Diese sind am unteren Teil der Gondel befestigt und zwar so hoch angebracht, daß sie die Gondelkonstruktion nicht beeinträchtigen. Auch war es erforderlich, ein kräftiges Gerüst aus Stahlrohr an jeder Seite der Gondel zu errichten, damit die beiden Propeller sich nicht berühren.
 Der Antrieb erfolgt durch Wellen und Kegeleäder von den beiden Motoren und zwar derart, daß nur ein Motor beide Propeller bei normaler Marschbewegung beide Motore bei forcierter Fahrt auf die Propeller arbeiten können. Hierbei ist es möglich, möglichsterweise vorliegende Lefekte an einem Motor zu beseitigen, ohne die Fahrt zu unterbrechen. Die Motore selber haben schon wiederholt Proben ihrer Zuverlässigkeit abgelegt. Einer derselben hat im Sommer vorigen Jahres die von der „Motorluftschiff-Studien-Gesellschaft“ ausgeschriebene Konkurrenz mit Erfolg mitgemacht und ist aus derselben als Preisträger hervorgegangen.
 Die beiden Motore sind symmetrisch zu einander gebaut, so daß zwischen denselben ein Raum für den Maschinisten geschaffen werden konnte. Alle Mechanismen liegen auf der inneren Seite. Die minutliche Umdrehungszahl der Motore beträgt 1000, kann aber auch gesteigert werden, wobei die Kraftentfaltung sich entsprechend vergrößern wird. Die Propeller machen 250 bis 300 minutliche Umdrehungen.
 Da die Gondel bedeutend größer wie diejenige des vorjährigen Parseval-Luftschiffes ist, ist diese mit Rücksicht auf die strategische Bedeutung in drei Teile zerlegbar. Zu diesem Zwecke sind nur wenige Schrauben zu lösen; auch sind die Propeller mit dem Gerüst leicht zu demontieren, so daß ein Transport auf Eisenbahnwagen oder auf gewöhnlichen Fuhrwerken möglich, wie sie überall, auch auf dem Lande, zur Verfügung sind.
 Der vordere Teil der Gondel ist vorn mit einer Spitze ausgerüstet, welche ebenso wie die Seitenwände dieses Teiles mit Segeltuch bespannt ist; er enthält vorn den Passagiererraum, ein für eine zehntägige Fahrt ausreichendes Benzin- und ein Oelgefäß, dahinter einen Raum für die Bedienungsmannschaft. Hier sind die Ballastfächer an der Außenwand untergebracht, innen sind die aeronautischen Instrumente, ein Startentisch und eine bequem gepolsterte Bank. An der Vorderwand ist ein Handrad für das Seitensteuer montiert.
 Der mittlere Teil der Gondel birgt die Motore, die Propeller mit Antrieb und den Maschinistenraum zwischen und vor den Motoren. Hochgestellt über dem Motor liegt ein Gebläse zur Bedienung der Ballonets. Dieses wird