Zeitschrift: Am häuslichen Herd : schweizerische illustrierte Monatsschrift
Herausgeber: Pestalozzigesellschaft Zürich
Band: 28 (1924-1925)
Heft: 2

Artikel: Reisen im malaiischen Archipel [Fortsetzung folgt]
Autor: Naef, Paul
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-661318

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Reisen im malaiischen Archipel.

Von Deli in die Preanger.

Von Paul Naef. (Nachdruck verboten.)

Im Sommer 1909 lastete eine versengende Hitze über der Ostküste von Sumatra. Nicht nur fiel länger denn 40 Tage kein einziger Regentropfen, sondern dazu wehte noch wochenlang der heiße Bohorok über die ausgetrockneten Fluren: die dürre werdenden Lalangsteppen und die verschmachtenden Tabakfelder. Selbst Mensch und Vieh konnten sich der Einwirkung dieses sumatranischen Föhns nicht entziehen, der von den vulkanischen Gebirgskämmen des Westens herabkommt und sich besonders durch die Lücke und Einsattelung beim batakschen Dorfe Bohorok zwängt; alles ward schlaff und mißmutig, krank und lebensüberdrüssig. Die immer leerer werdenden Soodbrunnen, die einzigen Spender des menschlichen Wasserbedarfes, wurden Herde von Miasmen, und die im Boden lauernden Cholerabazillen bekamen freie Bahn zur Verbreitung. Überall in den Eingebornendörfern, in den dunkeln Quartieren der städtischen Ansiedelungen und in den Kulihäusern der Pflanzungen reckte sich das Gespenst empor, dem die europäische ärztliche Disziplin wohl mit Erfolg begegnen, dessen seßhafte Keime sie aber nie ausrotten konnte.

Dieser Ansammlung von Übeln, deren gewichtigstes die drohende Aussicht auf eine schlechte Tabakernte trotz aller menschlichen Mühen und Sorgen war, konnte schließlich auch mein Humor nicht widerstehen, und als in der Folge ein überreizter und am Leibe zehrender Krankheitszustand überhandnahm, schickte mich der Arzt kurzerhand nach Java auf eine Ferienreise.

Damals existierte die Autostraße nach der Batakhochebene noch nicht, und noch standen keine Villen und Sanatorien der Pflanzunternehmungen und von Privaten bereit, Erholungsbedürftige aufzunehmen, wie heute. Kurorte gab es damals nur auswärtige, überseeische, und zwar für Malariakranke die Hügel der Insel Penang und für die andern Patienten das schöne Java.

Schon der Gedanke allein, aus der Eintönigkeit der dürren Umgebung entweichen und dem ewig gleich bleibenden Klagelied der ganzen Umgebung, der Kollegen, der Angestellten und der Kulis, entfliehen zu können, hatte eine wohltätige Wirkung, und als dann wirklich um die Mittagsstunde des 17. Juli der Dampfer „Rynst" in Belawan seine Taue löste und mich einer kühleren Seebrise entgegenführte, kam etwas wie Frühlingsahnen über mich trotz der großen Hitze des Himmelstriches, dem nun einmal so rasch nicht zu entrinnen war.

Der „Rynst" war ein Dampfer von 1359 Tonnen Gehalt und gehörte zur Flotte der Königlich Niederländischen Paketfahrtgesellschaft, die den Dienst zwischen Deli, Singapore und Java (Tandjong Priok, Semarang und Surabaya) versieht. Er führte seinen Namen nach dem einstigen Gouverneurgeneral (1614—15) der Ostindischen Compagnie Gerard Rynst, war bequem eingerichtet und hatte in seinem weiß leuchtenden Farbenkleide ein stattliches Aussehen; er zählte denn auch zu den größten der Dampfer, denen es infolge ihres geringeren Tiefganges noch möglich war, in der Flutzeit über die Bank von Belawan zu gelangen.

Mitpassagiere waren hauptsächlich Pflanzer, zum Teil mit ihren Frauen, die ebenfalls Erholung suchten, dann befanden sich zwei Naturforscher unter uns, Angestellte der Delischen Versuchsanstalt, deren Ziel der botanische Garten in Buitenzorg war, und endlich hielt sich noch ein Paar etwas abseits, dessen Äußeres schon sich stark von uns andern abhob. Er ein kleinerer Mann, offenbar Armenier, zum Erschrecken blaß, mit Riesennase und ungeheurem schwarzem Haarwuchs, während ihn seine Frau, eine europäisch-indische Schönheit, an Stattlichkeit schier um Hauptes-länge überragte. Es hieß, er gehöre dem holländischen Richterkollegium an, und so interessant es vielleicht zu erforschen gewesen wäre, wie dieser außerordentlich fremdländische Typ zu dieser Stellung gekommen, so wenig ließen sich Fäden spinnen von unserer Gesellschaft lauter alter Bekannter zu diesem sich abseits haltenden sonderbaren Paar.

In der vierten Klasse, als Deckpassagiere, reiste noch einer meiner javanischen Kutscher mit Frau, die meine Abwesenheit zum Besuche der Heimat und ihrer beidseitigen Verwandten benutzen wollten. Außerdem befanden sich unter jenen Passagieren eine Anzahl frei gewordener javanischer Kontraktkulis auf der Heimreise und, unter bewaffneter polizeilicher Bewachung, eine Gruppe eingeborener und chinesischer Kettensträflinge, die irgendwo im Archipel zur Zwangsarbeit deportiert wurden.

Unser Dampfer nahm seinen Weg weit

hinaus in die Malakkastraße und drehte allmählig gegen Süden, ohne daß wir an diesem und im Laufe des folgenden Tages etwas von Land wahrgenommen hätten. Erst am Abend dieses zweiten Tages kam die Küste von Sumatra wieder in Sicht: grüne Küstenwälder, woraus sich da und dort gelbe Schlammströme zu uns ins Meer hinaus schlängelten — Ausmündungen von Flüssen.

Nachts um 9 Uhr wurde plötzlich das ganze Schiff in Alarm versetzt durch ein entsetzliches Geschrei und Gebrüll menschlicher Stimmen der rechten, äußeren Schiffswand entlang. Aber nur einen Augenblick hatte es gedauert, so rasch flog unser Dampfer auf seiner Bahn dahin. Wir hatten offenbar ein kleines Boot überfahren, und der Kapitän gab sofort den Befehl zum Stoppen. Dies ging jedoch bei unserer Geschwindigkeit nicht so schnell, so daß wir Passagiere alle in großer Sorge um die Opfer waren, und einer von den Naturforschern in seinem Eifer einen Rettungsring mit Lichtboje über Bord warf. Diese funktionierte ausgezeichnet und lange sahen wir ihr Lichtlein auf den dunkeln Fluten leuchten; nur schade, daß sie viel zu entfernt von der Unfallstelle schwamm, wie wir nachher inne wurden. Der Kapitän, der die Entfernungsverhältnisse besser kannte und über den Bojenwerfer lächelte, hatte inzwischen unser großes Schiff gedreht und dampfte langsam zurück; dann ließ er ein Boot aussetzen und mit einem der Schiffsoffiziere ins Dunkel hinausrudern. Inzwischen klärte er uns über den nicht seltenen Fall auf, indem er uns gegen die Küste hin verschiedene, verschwindend kleine Lichtlein auf dem Wasser zeigte. Es handelte sich um ein Fischerboot, von denen eine ganze Reihe von der Küste aus Fischnetze ins Meer hinaus spannten, und deren letztes, äußerstes, wieder einmal ohne Licht geblieben war, wobei die Insassen womöglich noch schliefen, bis sie durch das Rauschen des nahenden Dampfers geweckt wurden. Der bald zurückkehrende Offizier bestätigte diese Aussage und meldete, daß die Schiffbrüchigen alsogleich durch das Nachbarboot gerettet worden seien und auch das Boot wieder beigebracht sei; auf die Frage nach Schadenersatz hätten die Leute nur fünfzig holländische Cents beansprucht. Sie wußten wohl, daß sie im Fehler waren, und der brave Kapitän hatte allen Grund, ungehalten zu sein über diese unliebsame Verzögerung der Reise. Immerhin waren wir alle froh, daß die Sache so glimpflich abgelaufen war, nachdem wir uns schon grausige Bilder der in finsterer Nacht Ertrinkenden und des Auftauchens von Haien bei den um ihr Leben Schwimmenden gemacht hatten.

Am 19. Juli kam die Küste der sumatranischen Landschaft Djambi in Sicht, während links die Riouwinseln zur Seite lagen, die sich als Fortsetzung der Halbinsel Malakka südlich Singapore vorlagern. Frühmorgens hatten wir übrigens unbemerkt den Äquator überfahren, der 1 Grad und 20 Minuten südlich von Singapore durchgeht. Unsere Fahrt führte weiter nach Süden der Küste von Palembang entlang, und gegen Abend erreichten wir die Insel Banka, deren Kap Kalean mit dem 42 Meter hohen Leuchtturm, unweit der Hauptstadt Muntok, wir punkt 6 Uhr passierten. Der freundliche Kapitän hatte mich auf die Kommandobrücke geladen und mir an Hand der Seekarte die Umgegend erklärt, so daß ich in doppeltem Sinne von höherer Warte aus die Situation beherrschen konnte. Von Muntok selbst ist vom Meere aus wenig mehr als ein langer Landungssteg zu sehen, dagegen zieht ein Höhenzug mit einer höchsten Erhebung von 455 m hinter Muntok den Blick auf sich. Alles ist mit Wald bedeckt, woraus auf des Berges Höhe einige Granitfelsen hervorragen, und an der Küste grüßen die schlanken Kokospalmen. Die Insel ist 205 geographische Quadratmeilen groß und zieht sich längs der sumatranischen Küste hin, von dieser durch die Bankastraße getrennt. Sie ist bekannt durch ihre Zinnminen, welche die holländische Regierung selbst durch chinesische Kulis ausbeuten läßt.

Bis 4 Uhr Morgens des folgenden Tages dauerte unsere Fahrt der Insel entlang, worauf sich unserem Dampfer die offene, sonst meist bewegte Javasee auftat. Bei ihrem Aufgang schien mir die heiße Sonne direkt auf das Kopfkissen und trieb mich in den Schiffsraum hinab dem kühlenden Bade zu. Und heiß wurde der Tag, noch heißer als die vorigen, da nicht das geringste Lüftchen die blaue Wasserfläche kräuselte. Wie ich auf der Kommandobrücke feststellen durfte, ging unsere Fahrt nun schnurstraks auf Batavia zu, 5 Grad östlich von Süd.

Und auch dieser Tag auf dem einsamen Meere ging in geselligen Gesprächen der Passagiere auf und zu Ende, nachdem die Arbeit des Kofferpackens noch einige Abwechslung gebracht; denn wir wußten, als die Sonne grünlich aufleuchtend hinter den Rand der Wasserscheibe sank, die als optischer Ausschnitt der Erdoberfläche stetig mit uns reiste, daß sie uns morgen auf dem

Lande auf- und untergehen werde, und wir heute Abend schon die Schiffsplanken verlassen durften. Früher als gewöhnlich, um 7 Uhr schon, rief die Glocke zum Nachtmahle, und bald darauf machte die bisherige Ruhe auf dem Schiffe einem hastigen Getriebe Platz. Während es selbst der nahen Küste zustrebte, mengte sich seine Bevölkerung durcheinander, jeder prüfte sein geschnürtes Bündel und seine bereitgestellten Koffern, dort wurde mit den Stewards abgerechnet, wurden Trinkgelder verteilt, da wurde von den Mitreisenden Abschied genommen, Ratschläge gegeben, gute Wünsche gespendet, und jeder von uns Europäern schüttelte noch dem Kapitän die Hand, dessen sichere und freundliche Führung die 3½tägige Reise so angenehm gestaltet hatte.

In der Dunkelheit konnte von Einfahrt und Örtlichkeit des Hafens Tandjong Priok nichts wahrgenommen werden; einzig die gehäuften Lichterreihen zu beiden Seiten zeigten uns diese an, und so geschah es fast plötzlich, daß wir unser Schiff eingeschoben sahen in einen engen Kanal, an dessen rechtem Ufer Dampfer an Dampfer gereiht war, die uns den Anlegeplatz versperrten, an den dahinter liegenden Steiger, dessen langes Band niedriger Güterschuppen zwischen den Schiffskolossen hindurch sichtbar wurde. Und da sahen wir wieder die großen Europadampfer mit ihrem kühnen Terrassenbau und den gewaltigen Doppelkaminen, die allsogleich manchen Gedanken an die ferne Heimat wachriefen als Vermittler zur Vergangenheit und zur erhofften Zukunft, während es unserem kleinen bescheidenen „Rynst" nur beschieden war, uns in der indischen Verbannung etwas spazieren zu führen.

Während er nun inmitten des Bassins verankert wurde, sammelte ich mein inländisches Gefolge um mich, d. h. meinen javanischen Kutscher Timbrang und seine Ehehälfte Painah, und schaute nach einem der kleinen Mietnachen (Sampans) um, die sich auf dunkler Flut um den großen Schiffsrumpf tummelten. Eine solche nächtliche Landung hat immer etwas Ungemütliches. Aus der Ruhe der sicheren Kabine mit allem Gepäck in den Wirrwarr der Reisenden und schwankenden Boote bei der spärlichen unruhigen Nachtbeleuchtung getrieben zu werden, dabei der Gutwilligkeit fremdrassiger, womöglich noch fremdsprachiger Schiffsleute und Gepäckträger ausgeliefert zu sein, ohne, bei Unkenntnis aller Ortsverhältnisse, selbst bestimmend eingreifen zu können, hat immer etwas Aufregendes. Ich erinnerte mich denn auch sogleich an meine erste nächtliche Landung in Port-Said, wo ich den dunkeln Bootsrand sich so wenig von der schwarzen Flut abheben sah, daß ich ins Wasser getreten und gefallen wäre, hätte mich nicht Freundeshand vor diesem unfreiwilligen Bade gerettet.

Auch diesmal lief alles gut ab, und die flinke Bedienung an der Zollschranke gestattete uns, noch rechtzeitig den Zug zu erreichen, der um ½9 Uhr nach Batavia abfuhr. Und auch meinen Mitpassagieren gelang dasselbe Manöver, nur der Armenier, der an der Landungstreppe von einem ganzen Schwarm Familienangehöriger, alles langnäsigen kleinen Gestalten unter Anführung der bejahrten Mater familias, in Empfang genommen wurde, blieb inmitten seiner Schar von Koffern und seiner Begleitung zurück. Offenbar hatte er sein Domizil in Batavia, und in sicherer Aussicht des häuslichen, mütterlichen Herdes mochte er keine Eile haben wie wir, die einem unbekannten Hotelzimmer zustrebten. Ich konnte es nicht unterlassen, noch einen Blick auf die Junogestalt seiner Gemahlin zu werfen, die fast Schneewittchengleich aus der Schar der häßlichen Zwerge ragte — und dann war diese Reisebekanntschaft für immer dem Auge entschwunden: eine der unendlich vielen Szenen des indischen Gesellschaftslebens, wo Rassenmischungen einen so breiten Raum einnehmen.

Eilig trug uns der Eisenbahnzug nach dem Bahnhof von Alt-Batavia, auf dessen hell erleuchtetem Vorplatze es von buntgekleidetem Volke wimmelte. Ähnlich, nur menschenreicher als auf dem Bahnhofe von Medan, und dann fehlten die indigoblau-uniformierten Bataker. Ich belegte zwei Dos-a-dosmietwägelchen mit Begleitung, Gepäck und der eigenen Person, und so fuhren wir direkt nach Süden einem langen Kanal entlang nach Neu-Batavia hinauf, nach Weltevreden, und lenkten endlich zur Rechten ein vor das uns empfohlene Hotel „Des Indes", und zwar zunächst unter die Bedachung zweier gewaltiger Waringinbäume, deren Riesenhaftigkeit eindrucksvoll aus dem Dunkel wuchtete. Und hinter diesem monumentalen Eingange erhob sich das bestbekannte Hotel von Batavia in einem zweistöckigen Mittelbaue, der den großen Speisesaal enthält, flankiert von freistehenden, ebenfalls zweistöckigen Seitengebäuden, unter sich teilweise mit gedeckten Gängen verbunden, welche die Fremdenzimmer mit den angebauten Badekammern enthalten. Alles sauber auszementiert, hoch und luftig. So war ich denn mit der mir

Dante und Beatrice. Gemälde von Henry Holiday.

zugewiesenen Kammer (wie das Zimmer auf Holländisch heißt) recht zufrieden und schlupfte gerne bald unter das Moskitonetz, während sich Timbrang mit seiner Frau auf den mitgebrachten Matten vor meiner Hintertüre zum Schlafen legten, nachdem sie ihre Kostbarkeiten mir ins Zimmer gestellt hatten. Und nicht ganz so unbehelligt wie mir gelang ihnen der Schlaf, da die junge hübsche Frau sich gegen manche Belästigung durch vorübergehende Hotelgäste zu wehren hatte, womit nur ein kleines Streiflicht auf das indische Hotelleben geworfen sei.

Die alte Stadt Batavia steht auf dem Platze des einstigen javanischen Djajakerta, das vom Reiche Bantam abhängig war. Ihre ersten Anfänge reichen in das Jahr 1611 zurück, da es dem Gouverneur-General der Ostindischen Compagnie, Pieter Both, gelang, daselbst ein Grundstück zu erwerben, worauf er eine Poststation errichtete. Deren Einäscherung durch die Eingebornen und mancherlei sich anschließende Kämpfe zeitigten den Bau eines Forts, das am 12. März 1619, inmitten vieler Kriegsdrohungen, den Namen Batavia erhielt. (Bataver hieß ein Gallisches Volk, das zur Zeit Cäsars einen Teil des heutigen Holland bewohnte). Nachdem im selben Jahre 1619 Jan Pieterszoon Coen mit einer Flotte von 16 Schiffen und einer Heeresmacht von 1000 Mann die das Fort stets beunruhigende javanische Stadt Djajakerta erobert und verbrannt hatte, nahm die holländische Niederlassung einen raschen Aufschwung und wurde zum Sitz der Ostindischen Regierung erhoben. Noch zweimal hatte sie Belagerungen durch javanische Heere auszuhalten, entging jedoch beide Male der Gefahr und entwickelte sich in der Folge zur reichsten Handelsstadt des Ostens. Eine neue Gefahr schien ihr im 18. Jahrhundert durch die ungeheure Zunahme der chinesischen Bevölkerung zu erwachsen, indem die holländischen Bürger deren Übermacht zu fürchten anfingen. Durch allerlei unkluge und engherzige Maßregeln wurde ein Teil der Chinesen zum Auszug aus der Stadt und zu deren Belagerung veranlaßt, worauf die Holländer aus Angst vor ihrer Vereinigung mit den Aufständischen die zurückgebliebenen wehrlosen 10,000 Zopfträger meuchlings überfielen und umbrachten. (Chinesenmord 10. Oktober 1740).

Die Geschichte ihres Ursprungs hat der alten, am Meere gelegenen Stadt Batavia ihren Stempel für alle Zeiten aufgedrückt. Die vom fernen Gebirge herabkommenden Flüsse und Gewässer sind in Kanäle gefaßt, in Grachten geleitet, wie sie die holländischen Mutterstädte besitzen, zum Schutz der Umwallung und für Communicationen im Innern der Stadt. Die Häuser sind in langen Reihen aneinander gebaut und ohne Gärten, alles eng und gedrängt wie im Heimatlande, wo an dem, dem Meere abgewonnenen Boden und dem Grund innerhalb der Stadtmauern so viel als möglich gespart wurde. Daher denn auch die schlechten sanitarischen Verhältnisse der Ansiedelung, die einst „das Grab der Holländer" genannt wurde. Dazu kommt die Lage der Stadt auf sumpfigem Schwemmlande, dem die langsam fließenden Gewässer stets neue Verwesungsprodukte zuführen.

Besserung trat erst ein, als die Wälle geschleift wurden, und sich die eingepferchte Bevölkerung in der weiteren Umgegend ansiedeln konnte. Und diese nun eintretende allgemeine Flucht der Europäer aus dem Weichbilde der Stadt hatte zur Folge, daß heute dieses zum reinen Geschäftsviertel geworden ist und nur eine Tagesbevölkerung zählt. Nur wenige unbemittelte Bureauangestellte und Handwerker bewohnen noch die kleineren Wohnhäuser der Altstadt, während alle großen zu Geschäftskontoren geworden sind. Allein die chinesischen Viertel haben ihre zähe Bevölkerung seit alters her behalten. Die überwiegende Mehrzahl der Europäer hat sich mehr landeinwärts angesiedelt, in der neuen Villenstadt Weltevreden (Weltfrieden), 3½ Kilometer südlich der Altstadt und mit dieser durch den schnurgeraden Kanal Molenvliet verbunden. Im Herzen der neuen Ansiedelung fließt dieser, aus dem Flusse Tjiliwong abgeleitete Kanal senkrecht abgebogen von Ost nach West und scheidet die beiden Stadtquartiere Nordwyk und Ryswyk voneinander. Im Süden der letzteren schließt sich der Königsplatz (Koningsplein) an, ein großer, grasbewachsener Sportplatz, dessen Umkreisung zu Fuß eine volle Stunde in Anspruch nimmt. An der Ostseite dieses Platzes liegt die Bahnstation Weltevreden, die den Zugsverkehr nach Buitenzorg und die Preanger Regentschaften vermittelt. Noch weiter östlich liegt in einem — dem ältesten — Quartier von Schul- und anderen öffentlichen Bauten, darunter ein Gouverneurpalast, der Waterlooplein mit einer Löwensäule zum Gedächtnis der Schlacht bei Waterloo, aufgerichtet im Jahre 1828.

Ganz Weltevreden ist von Dörfern der inländischen javanischen Bevölkerung eingerahmt, die

im südlich anschließenden Gemeindebann von Meester Cornelis die Hauptmasse bilden.

Nach der Volkszählung im Jahre 1893 hatte Batavia eine Bevölkerung von 110,500 Seelen: 9000 Europäer, 26,500 Chinesen, 2800 Araber und andere Indier und 72,200 Javanen.

(Fortsetzung folgt.)

Der durchschnittlich Befähigte als Sieger.*)

Von O. S. Marden.

Die große Mehrzahl der Leute, die Wohltäter der Menschheit geworden sind, waren keine Genies, sondern Männer und Frauen, die ihre Durchschnittsbegabung entwickelten und aus ihren Talenten den höchst möglichen Ertrag herauswirtschafteten. Der große Nachteil des Genies liegt darin, daß es oft mit irgend einer verderblichen Schwäche behaftet ist, zum Beispiel einem Mangel an einfachem Verstand, ruhigem Urteil und Entschlußkraft. Mit andern Worten: was man Genie nennt, ist oft nur ein Glanz aus einseitiger Entwicklung, ein Überwuchern einzelner Fähigkeiten, das unfehlbar mit Verkümmerung oder verhängnisvollem Mangel in einem anderen Punkte gebüßt werden muß.

Carlyle sagt, Genie sei „eine unbegrenzte Fähigkeit, sich anzustrengen". Bei vielen von uns ist aber der Hauptfehler, daß sie sich überhaupt nicht anstrengen mögen. Wir sind zu bequem, uns vorbehaltlos auf saure Mühe einzulassen. Wir sind nicht willens, uns für unsere Lebensaufgabe derselben scharfen Zucht zu unterwerfen wie jene großen Seelen, die das, was ihnen verliehen war, aufs höchste fruchtbar machten und dem Wohl der Menschheit ihr Bestes widmeten und so Vorbilder schufen, die alle späteren Menschen zur Nachahmung aneifern. Wir blicken immer nach jemand aus, der uns voranbringt, damit uns so das mühevolle Geschäft der Selbstentwicklung erspart bleibe. Nur in seltenen Fällen sind sogar die ehrgeizigsten jungen Leute bereit, in harter Arbeit den Preis zu bezahlen und sich in ernsteste Zucht zu nehmen, um jenen vollen Erfolg zu erzielen, der sich nicht nach der Größe eines Bankguthabens, noch nach dem Ansehen einer hohen Stellung bemißt, sondern nach Charakter, Selbstveredelung und nach dem Dienst an der Menschheit.

Die Wahrheit ist — und es ist die ermutigendste Wahrheit, die dem Geist der Jugend eingeprägt werden kann —, daß, was der eine getan hat, auch der andere tun kann — wenn er willens ist, den Preis zu bezahlen. Man darf die Menschen, die Großes vollbracht haben, nicht auf Postamente stellen und als Ausnahmen vom Durchschnitt der Menschheit verehren.

Der Erfolg, der dem Durchschnittsmenschen möglich ist, fließt aus sehr allgemeinen Quellen her. Er ist das Gesamtergebnis aus der Ausübung der schlichten, durchschnittlichen Fähigkeiten und Anlagen, aus gesundem Urteil, rechtschaffener Absicht und unermüdlichem Fleiß.

Wenn wir nach den Wurzeln des Erfolgs der meisten Menschen suchen, so finden wir, daß er hervorgeht aus außerordentlich fleißigem Anbau jener bescheidenen durchschnittlichen Eigenschaften, die allen gesunden und geordneten Menschen in größerem oder geringerem Grad eigen sind, und aus der Anwendung gesunden Urteils und klaren Menschenverstandes auf alle Angelegenheiten des Lebens.

Ein sehr erfolgreicher Mann unserer Tage antwortete einem Bewunderer: „Nach meinem Dafürhalten gibt es im Leben zwei Wege zum Erfolg zu gelangen oder auch das zu erringen, was man gewöhnlich Größe nennt. Der eine ist, das zu leisten, was nur ein Mensch von ungewöhnlichen, außerordentlichen Fähigkeiten leisten kann. Dies bedeutet natürlich, daß man ein ganz

*) Aus: Das Geheimnis des Glücks, von O. S. Marden. (Preis in Pappband Fr. 5.50.) Verlag von Julius Hoffmann in Stuttgart. — „Freie Bahn dem Tüchtigen!" — Wie oft beruft man sich heutzutage auf dieses Wort! Und doch ist es mehr als ein Schlagwort, es erfreut sich allgemeinster Zustimmung und kann schon eher ein Losungswort der Zukunft genannt werden. Die Hauptsache wird freilich sein, daß mit dieser Losung auch voller Ernst gemacht wird. Wer kann das? Die Tüchtigen selbst können es, vielmehr sie müssen es, sie müssen sich freie Bahn brechen, sie dürfen nicht warten, bis sie ihnen geebnet und breitgetreten wird, denn das wird auch in Zukunft nicht geschehen. Vielen Tüchtigen fehlt es an nichts als an der Fähigkeit sich geltend zu machen, an dem rechten Glauben an sich selbst, am Vertrauen auf den eigenen Stern. Hierin liegt für sie das Geheimnis ihres Erfolgs, ihres Lebens, ihres Glücks. Sie brauchen jemand, der das schwache Flämmchen des Selbstvertrauens in ihnen zur hellen, zur unwiderstehlichen Flamme entfacht. Sie sind wie verzauberte Prinzen, denen ein Retter das lösende Wort sprechen muß. Solch ein Helfer und Retter ist das Buch, das wir hiemit allen Zaghaften und Kleinmütigen empfehlen. Es redet nicht nur von Kraft, es gibt Kraft, es ist der Funke, der ins Herz schlägt und dein ganzes Wesen zur lodernden Flamme macht. Wünschenswert wäre ein strengerer logischer Aufbau und eine straffere Fassung dieser im ganzen recht glücklichen Popularisierung Leibnitz-Kantischer Anschauungen. — Wir bringen als Probe einen Teil des vierten Kapitels: „Der durchschnittlich Befähigte als Sieger."