Zeitschrift: Die Berner Woche in Wort und Bild : ein Blatt für heimatliche Art und Kunst

Band: 5 (1915)

Heft: 7

Artikel: Die Rheinschiffahrt und die Basler Häfen

Autor: [s.n.]

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-634093

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: 02.10.2025

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

will ich heut doch ein anständiges Paar einhandeln", fügte er guten Mutes hinzu.

Mein Vater stieß mich bei diesen Worten leise mit dem Ellbogen an, sagte aber nichts. Nach einer Weile zog er das mir wohlbekannte Blechstück aus der Westentasche und reichte es dem neben ihm schreitenden Beerli hin. „Ich hab' dir da ein Andenken mitgebracht, wenn es dir Freude macht. — Das sind dann die gescheidten Vorsteher, die immer erst metzgen wollen, wenn man die Hälfte Fleisch unter den Boden tun muß."

Der Beerli drehte das Angebinde verlegen zwischen den Fingern, um es dann plötzlich in weitem Bogen in die Aecker hinein zu werfen. „Kauf' du mir das nächste Mal eine Brille, mit der man durch die Haut und Rippen hindurch bis in des Teufels Namenbüchlein*) hineinsieht!" schimpfte er beleidigt. „Ueberhaupt, wer sich für die Gemeinde aufopfert, der hat noch nie auf Dank rechnen können."

„Viele meinen freilich mehr ihren Geldsäckel, als die Gemeinde", gab mein Vater anzüglich zurück. Während die andern lachten und sich beifällig zunickten, führte er sich wohlgefällig eine Prise zu Gemüt. Ich freute mich innerlich darüber, daß er es dem Beerli so gut gegeben, und es schien mir nachher, als ob Vaters Laune sich unversehens auch ein wenig gebessert hätte.

Der kleine Zwischenfall war bald wieder vergessen. Dafür sorgte schon der Unterhofer, der immer etwas zu schwatzen wußte und der es sich auch angelegen sein ließ, jeden Bauersmann, der am Wege Klee mähte, jedes Knechtlein, das sein Vieh am Brunnen tränkte, mit irgend einem Scherzwort anzureden. Die Leute kannten ihn schon von weitem und hielten mit der Arbeit inne. „Das Steckenmanndli kommt wieder", hieß es etwa, wenn zwei beieinander standen. „Ohne den könnten sie in Dießenhofen keinen Markt abhalten." „Vorsingen muß ich", bestätigte der Unterhofer dann jedesmal mit gleicher Promptheit, „vorsingen muß ich auf dem Saumarkt, seit euer Schulmeister dortselbst verwechselt worden ist — halt weil er zufällig einmal keine Krawatte angehabt hat!"

Den jungen Mädchen gegenüber war er besonders aufgeräumt und zu allerlei Neckereien bereit. Alle ohne Ausnahme redete er mit „Jungfer Braut" an. „Auf die Art hab' ich bei allen gut Wetter," behauptete er. „Die es noch nicht sind, wären's gern, und die es sind, hören's gern." In der Regel eröffnete er die Unterhaltung mit irgend einer verfänglichen Frage. Ob der Hochzeiter gestern wieder länger als sonst geblieben sei, oder ob die Jungfer Braut nun wirklich geglaubt habe, das Heiraspeln werde auf den Winter verboten? Wenn ein Mädchen gegen seine Anrede Verwahrung einlegte, so verschwor er sich, für einen treuen Blick wolle er ihr Zeug zu einem Mann vom Markt mit heimbringen. Wurde eine rot und verlegen, so entschied er nachher, das sei keine von den lätzen gewesen, die würde er seinem eigenen Sohne anraten, wenn er einen hätte. Aber auch die Beherzten und Zungenfertigen waren seines Wohlwollens sicher. Hatte ihn eine mit blanken Worten ausbezahlt, so pflegte er ihr rund heraus zu sagen, sie wäre ihm nun wirklich noch lange nicht die einunddreißigste, wenn er noch einmal in den Fall kommen müßte. Denn beim Weibervolk sehe er das Haar lieber auf den Zähnen als auf dem Nasenzipfel.

Manchmal vergaß er sich beim Schwatzen so, daß er eine ganze Strecke hinter den andern zurückblieb, und gehörig mit seinem Schwarzdornstecken ausholen mußte, um uns wieder zu erreichen. „Wir sind auch einmal jung gewesen", pflegte er dann gewöhnlich wie als Entschuldigung vorzubringen; „aber so jung, wie die Leute heutzutag sind — nein, das hat's früher nicht gegeben."

Der Unterhofer wußte auch von jedem Dorf und Weiler, durch den uns der Weg führte, irgend ein Schildbürgerstücklein zu erzählen. Von den Hirswangern behauptete er, daß es bei ihnen früher einmal verboten gewesen sei, einen Tisch abzuwaschen. Man esse ja wieder. Weil daneben das Gemeindeoberhaupt keine Fliege in der Suppe sehen konnte, ohne in Ohnmacht zu fallen, so habe man einmal, um diese Schmarotzer abzuhalten, von Gemeinderatswegen einen zehn Fuß hohen Drahtzaun rings um das Dorf herum erstellt, habe damit nur erreicht, daß in den umliegenden Ortschaften sämtliche Vögel wegen Fliegenmangel Hungers gestorben seien.

(Fortsetzung folgt.)

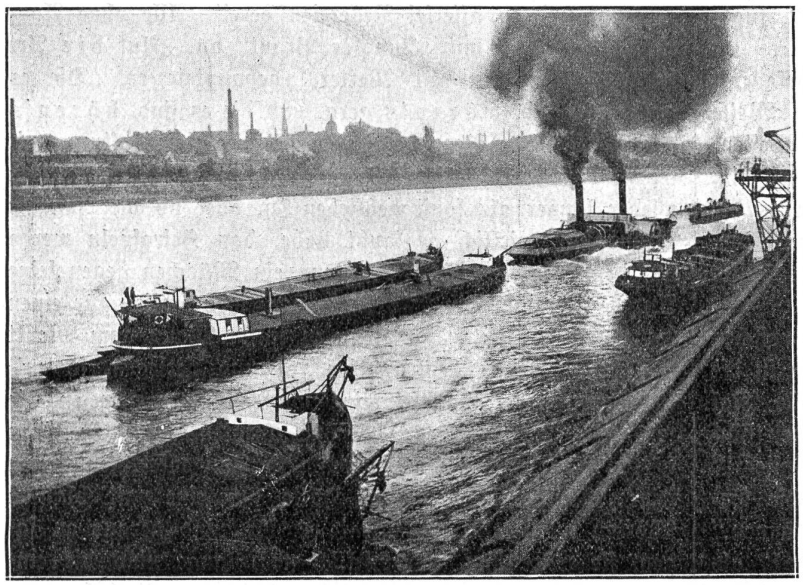
*) neben „Manigfalt" oft gebrauchte Bezeichnung für den Blättermagen.

Die Rheinschiffahrt und die Basler Häfen.

Unsere Leser erinnern sich gewiß noch der eindrucksvollen Ausstellung der schweizerischen Schiffsfahrtsvereine in der Gruppe Wasserwirtschaft an der Schweizer. Landesausstellung Bern. Gar mancher Besucher dieser Säle, gefüllt mit Reliefs, Modells, Karten und Plänen, die die Ziele der schweizerischen Flußschiffahrt* in prachtvoller Weise veranschaulichten, hat hier zum erstenmal überhaupt von der Existenz der schweizerischen Flußschiffahrtsbestrebungen gehört. Wir möchten es versuchen, mit dem nachstehenden Aufsatze — und gelegentlichen spätern Darstellungen — den Gewinn, den unsere Leser aus der Schiffahrtsausstellung seinerzeit mit nach Hause getragen haben, zu vertiefen, indem wir an Hand der Schiffahrtsliteratur die Grundgedanken dieser neuen Verkehrsbestrebungen erläutern und ihr Wesen an Einzelheiten klar machen.

Gerade in diesen schweren Kriegstagen treten die Verkehrsfragen wieder lebhaft in den Vordergrund des öffentlichen Interesses. Die Frage taucht auf: Wie können wir unser Land am sichersten und bequemsten mit den nötigen Industrie-Rohstoffen und Lebensmitteln versorgen? Gewisse Verkehrslinien, so die über den Hafen von Genua, haben beispielsweise versagt. Unser Getreide hat sich in diesem Hafen aufgestappelt und sein Umlad aus den Schiffen in die Eisenbahnwägen, die uns hätten zukommen sollen, hat

* Am besten orientiert über diese Fragen die Publikation des von Dr. Léon W. Collet präsidierten Komitees der Gruppe 33: „Wasserwirtschaft" der Schweiz. Landesausstellung Bern, die unter dem Titel „Die Wasserwirtschaft der Schweiz" eine prachtvolle Uebersicht über alle Wasserwirtschaftsprobleme gibt. — Als der eigentliche Vorkämpfer der Flußschiffahrtsbestrebungen darf der Basler Ingenieur Rudolf Gelpke gelten, der in zahlreichen Schriften und Vorträgen die Ideen verfocht, die nun auf breiterer Grundlage vom Verein für die Schiffahrt auf dem Oberrhein mit einem ständigen Sekretariat in Basel und andern Schiffahrtsgesellschaften vertreten werden. Das Organ dieser Vereine, „Die Rheinquellen", diente uns ebenfalls als Quelle zu unserem Aufsatz; ihm sind die Bildstöcke zu unseren Illustrationen entnommen.



Die Basler Hafenanlagen. Die Schiffsliegestelle. Dampfer „Gutjahr IX." mit zwei Talkähnen.

sich in beängstigender Weise verzögert. Wäre uns der Wasserweg den Rhein hinauf offen gestanden, so hätten wir möglicherweise billigeres Getreide bekommen; durch die Verkehrsstockungen auf den französischen und italienischen Bahnwegen hat unser Getreide eine enorme Verteuerung erfahren, entstanden durch Lagergebühren und sonstige unvorhergesehene Auslagen; auf dem Rhein dagegen erfuhr der Verkehr durch den Krieg keine Beeinträchtigung.

Die Bestrebungen der Rheinschiffahrt basieren auf folgenden Ueberlegungen und Berechnungen:

Die Schweiz ist als Binnenland mit einer erstklassigen Industrie wegen seines Mangels an Rohstoffen (Kohle, Eisen, Baumwolle, Wolle, Farbstoffe usw.) vollständig auf das Ausland angewiesen. Die wichtigsten Rohmaterialien Kohle und Metalle sind Schwergüter, deren Transportkosten unsere Industrie stark belasten. Die schweizerische Industrie, aber auch die Transportanstalten, die von der belgischen oder deutschen Steinkohle abhängig sind, haben ihr größtes Interesse daran, die Transportkosten dieser Güter so viel wie möglich durch Erschließung neuer und billigerer Verkehrswege zu vermindern.

Aber auch viele Kunstprodukte der schweizerischen Industrie, die nach dem Auslande ausgeführt werden, sind Schwerprodukte und erfahren durch die Transportkosten eine wesentliche Preissteigerung bis sie den Käufer erlangen. Am gesamten Export, der jährlich 723 945 Tonnen ausmacht (1910), partizipieren die Schwergüter wie folgt:

Eisen und Eisenwaren	101 848	Tonnen
Bindemittel (Cement, Kalk, Gips)	64 061	„
Chemikalien	62 585	„
Asphalt	35 814	„
Landwirtsch. Produkte	51 573	„
Rohe Steine	33 279	„
Käse	31 476	„
Aluminium	3 888	„

Auffallend ist die kleine Exportziffer für rohe Steine; sie ist aber begreiflich durch das Fehlen billiger Verkehrswege. Nur auf dem Wasserweg rentierte sich die Ausfuhr unseres vortrefflichen Gotthardgranits.

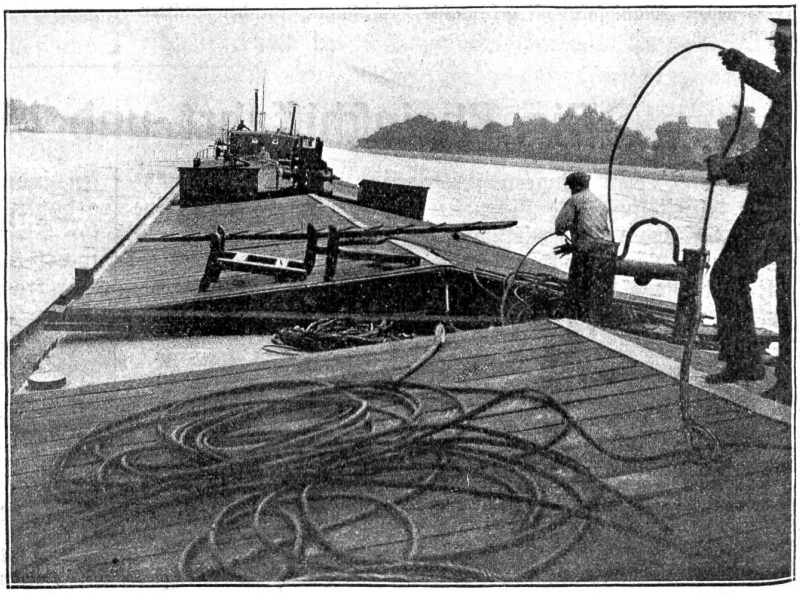
Der Kosten-Unterschied zwischen Eisenbahn- und Wasserfracht geht aus folgendem Vergleich hervor: Es betragen die Bundesbahnfrachten auf der Strecke Gurtnellen-Basel Fr. 65 pro 10 Tonnen und auf der Strecke Osogna (bei Biaska-Tessin)-Basel Fr. 104 pro 10 Tonnen. Auf der fünfmal längern Rheinroute Basel-Rotterdam dagegen beträgt die Fracht für das gleiche Gewicht nur Fr. 55—60, somit Fr. 5—10 weniger trotz der fünfmal längeren Strecke. Die Transportkosten der Bundesbahnen verhalten sich demnach zu den Transportkosten der Rheinschiffahrtsstraße wie 5 zu 1. Die Frachtersparnis, die der Exporteur auf dem Wasserwege ab Basel erzielt, beträgt je nach Art der Güter Fr. 2.50 bis Fr. 4.— pro Tonne. Darum ist der Andrang der Güter auf dem Basler Hafen ziemlich groß. (Wir bezeichnen nur die wichtigsten Posten aus der von R. Gelpke in „Die Wasserwirtschaft in der Schweiz" gebotenen Tabelle):

Die Zufuhr in den Rheinhafen in Basel betrug im Schiffahrtsjahr 1913:

	In Tonnen:	An Fracht wurde erspart Fr..
Kohlen	33 496	50 244.—
Phosphat	7 099	7 099.—
Roheisen	5 875	10 281.25
Holz	3 131	7 827.50
Blei	2 347	8 214.50
Stückgüter	2 020	8 080.—
Uebrige Güter: wie Industrierohstoffe, Maschinenteile und Eisenbahnmaterial, Kolonialwaren, Getreide usw. zusammen	8 508	21 753.75
Total der Zufuhr	62 476	113 500.—

Die Abfuhr aus dem Rheinhafen betrug 1913:

	In Tonnen:	An Fracht wurde erspart Fr.:
Kondensierte Milch	8 896	44 480.—
Zement	7 604	25 853.60
Karbid	4 141	20 705.—
Pyritasche	3 589	8 972.50
Ferrosilicium	3 358	16 790.—
Aluminium	2 768	22 144.—
Asphalt	2 238	5 595.—
Stückgüter	756	6 048.—
Uebrige Güter wie Fabrikate, Maschinen usw.	927	4 726.—
Total der Abfuhr	34 277	155 354.10



Die Basler Hafenanlagen. An Deck eines 800 T.-Kahns.

Total der Zufuhr	Fr.	113 500.—
„ „ Abfuhr	„	155 354. 10
Total der Frachtersparnisse	Fr.	268 854. 10

Pro Gütertonne wurden an Transportkosten erspart:

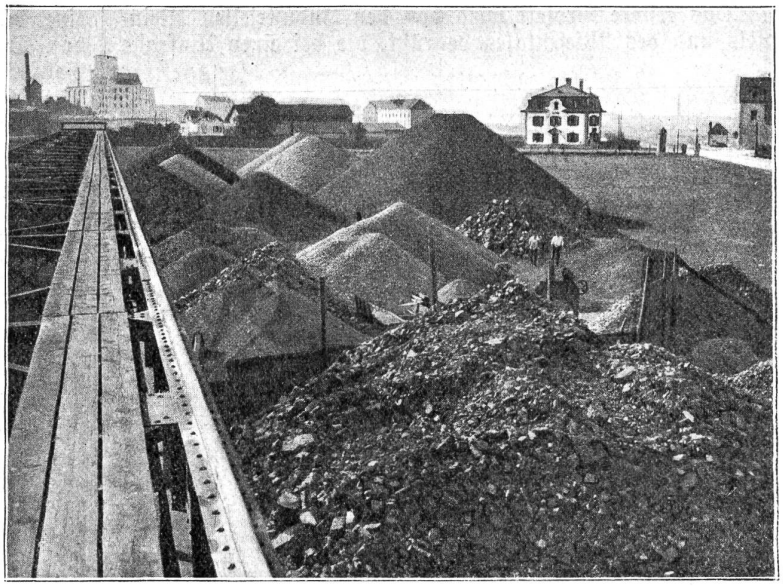
beim Bergverkehr (flußaufwärts) Fr. 1. 82,
beim Talverkehr (flußabwärts) „ 4. 53,
im Mittel aus Berg- u. Talverkehr Fr. 2. 78.

Aus diesen wenigen Zahlen resultiert:

1. daß die schweizerische Industrie durch den Schiffahrtsverkehr, wie er jetzt schon zwischen Straßburg und Basel besteht, großen Gewinn zieht.

2. daß die schweizerische Industrie am Bau neuer Hafenanlagen in Basel und am Ausbau der schweizerischen Schiffahrtsrinnen das größte Interesse hat.

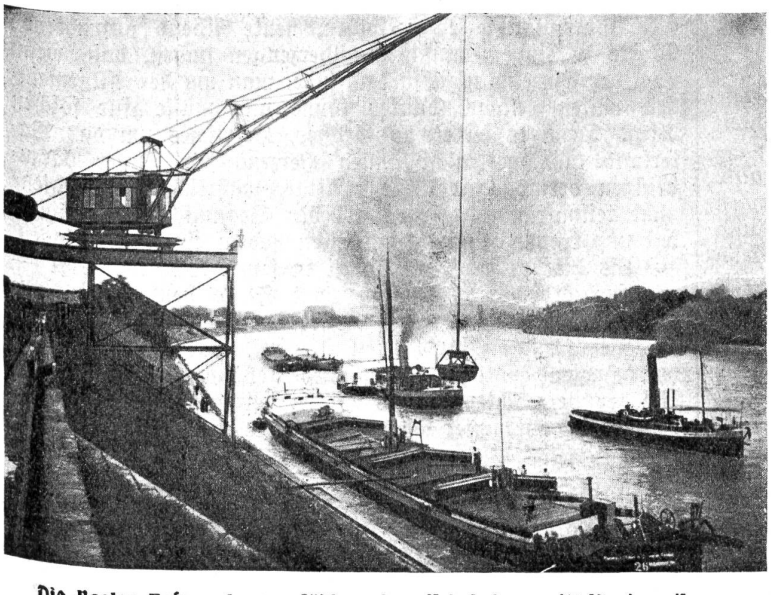
Die Darstellung der Ziele und Aufgaben, die sich die schweizerischen Schiffahrtsvereine im Hinblick auf die Schiffbarmachung der schweizerischen Gewässer gestellt haben, möchten wir einer späteren Gelegenheit aufsparen. Es seien hier bloß die Basler Schiffahrtsverhältnisse, die gegenwärtigen und die zukünftigen, ins Auge gefaßt.



Die Basler Hafenanlagen. Eiserne Hochbahnbrücke mit Kohlenlager.

Die Meinung der Verfechter der schweizerischen Schiffahrt geht dahin, daß zunächst die Rheinschiffahrt bis Basel möglichst gefördert werden sollte. Schon heute ist der Beweis erbracht, daß die Schleppschiffahrt auf der Strecke Straßburg-Basel rentiert. Den Anfang mit einem geregelten Schleppdampferverkehr machte man vor sieben Jahren. Diesem Güterverkehr standen zunächst ganz primitive Hülfsmittel zur Verfügung: einmal ein unregulierter Wasserlauf (Straßburg-Basel), eine offene Uferstrecke von ca. 600 Meter Länge, die als Hafen eingerichtet wurde. Der gegenwärtige Basler Rheinhafen besteht in dem Uferquai, der sich unterhalb der Johanniterbrücke am linken Rheinufer an der Gasfabrik vorbei zieht. Die ganze Anlage wird zur Stunde von sieben mittelgroßen elektrischen Kranen bedient. Diese Krane sind auf Laufbrücken montiert, deren eine Stützpunkt auf einer Schiene am Ufer und deren anderer Fuß auf der 12 Meter über dem Wasserspiegel gelegenen Schienenanlage läuft. Eine stabile Kohlenverladebrücke bedient speziell die Gasfabrik.

Den Schleppdienst führt die Rheederei Fendel in Mannheim mit einigen 800—1000 Tonnen-Kähnen und mit Schleppdampfern aus. Das geschieht in der Weise, daß je zwei, manchmal auch drei Kähne, jeder mit einer Durchschnittsbelastung von ca. 50—60 Prozent seiner Maximaltragfähigkeit mit einem, resp. zwei Rad- oder Schraubendampfern zu sogenannten Zweier- oder Dreierzügen kombiniert werden. Die Dauer der Bergfahrt von Straßburg aus beträgt durchschnittlich 28—29 Stunden; die Talfahrt geht natürlich viel schneller von statten und ist um ein Bedeutendes billiger (siehe Zahlenangabe oben). Die Kähne sind in ihrer Form an die niedrigsten Wasserstände angepaßt. Ihre Eintauchtiefe ist derart bemessen, daß die Fahrten während ca. 200 Tagen im Jahre ohne Schwierigkeiten ausgeführt werden können.



Die Basler Hafenanlagen. Löschen einer Kahnladung mittelst eines Kranes.

Da die ungehinderte Entwicklung der Flußschiffahrt bedingt ist durch eine möglichst große Zahl von Schiffahrtstagen, eine möglichst große Nutztauchtiefe der Kähne, genügenden Fahrpark, genügende Hafenanlagen und endlich durch genügenden Güterandrang, so richten sich die Bestrebungen der Basler Schiffahrtsfreunde in der Hauptsache auf folgende Punkte:

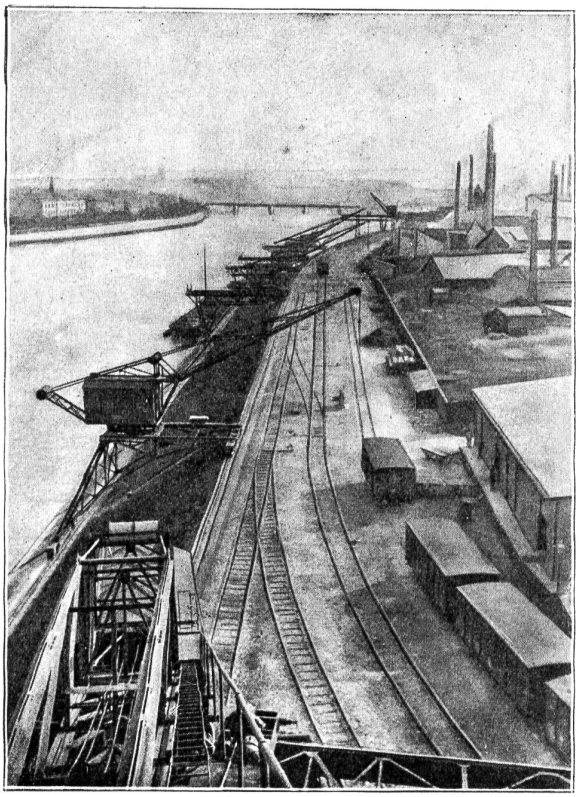
1. Die bis nach Straßburg bestehende Rheinregulierung sollte bis vorläufig nach Basel fortgesetzt werden. Aber das ist noch nicht die dringendste Notwendigkeit. Denn auch bei den gegenwärtigen Verhältnissen des Rheinlaufes könnte bei Verwendung von kleinen Niederwasserdampfern die Schiffahrtszeit auf 250—270 Tage verlängert werden.

Unter dieser Voraussetzung und unter der Voraussetzung genügender Fahrzeuge kann die Leistungsfähigkeit der unregulierten Stromwasserstraße Straßburg-Basel auf 2—300 000 Tonnen jährlich angenommen werden, bewältigt durch 10 täglich an- und abfahrende Schleppzüge.

Natürlich müßten dann

2. die Basler Hafenverhältnisse gründlich gebessert werden. Für den Ausbau der gegenwärtigen und für den Bau neuer Hafenanlagen bestehen seit Jahren genaue Pläne, mit denen sich auch schon die Stadtbehörden befaßt haben. Durch die Verlängerung des offenen Uferhafens um ca. 400 Meter und durch Aufstellung einer Anzahl neuer Krane ließe sich die Leistungsfähigkeit der jetzigen Anlagen schon verdoppeln und verdreifachen. Dann steht im Vordergrund der Diskussion die Erstellung eines künstlichen Hafenbeckens bei Kleinhüningen auf dem rechten Rheinufer und eines großen künstlichen Industrie- und Handelshafens bei Birsfelden, oberhalb der Stadt.

Das erstere Projekt wird von den Industriellen Kleinbasels und des Wiesentales begrüßt, die bei einer Umfrage



Die Basler Hafenanlagen. Blick über die 600 Meter lange Quaiumschlags-Anlage St. Johann.

einen Import von ca. 130 000 Tonnen Schiffsgüter in Aussicht stellten. Man rechnet auch mit der Entstehung einer Schiffsbauindustrie in Kleinhüningen, die die Schweiz von Deutschland unabhängig zu machen hätte. Ingenieur Gelpke rechnet aus, daß allein durch Ausbau des baselstädtischen Stromgebietes sich bei äußerster Anspannung der Umschlagseinrichtungen ein Jahresverkehr von 750 000 Tonnen erzielen ließe.

In Birsfelden alsdann soll der Umschlagshafen der schweiz. Bundesbahnen zu liegen kommen; es könnte hier ein Becken von ungefähr 90 Hektaren leicht errichtet werden. Alle Güter, die bisher von den Bundesbahnen in einem deutschen Rheinhafen, in Straßburg, Kehl, Karlsruhe oder Mannheim angenommen werden, würden dann in Birsfelden umgeladen. Dies ergäbe für die schweizerische Volkswirtschaft enorme Vorteile. Es steht der Ausführung dieser Pläne kein unerschwinglicher Kostenpunkt im Wege, die aufzuwendenden Kapitalien machen lange nicht die Summen aus, mit denen die schweizerische Eisenbahnpolitik zu rechnen gewohnt ist. So würde z. B. die Erstellung des Kleinhüninger Hafens nur etwa 6—7 Millionen kosten. Auch die Bundesbahnen, die sich bisher immer gegen den Schifffahrtsgedanken mehr oder weniger ablehnend verhalten haben, müßten von dieser Neuordnung des Transitverkehrs mit der Rheingegend Nutzen ziehen. Ein wesentlicher Teil der Güter, die heute den Rhein-Rhonekanal außerhalb der Schweiz passieren, würden dann ihren Weg über Schweizergebiet nehmen, so die Asphalttransporte aus dem Traverstal, die bisher bei Verrières die Schweiz verließen, ebenso die Bleitransporte von Antwerpen mit Bestimmung nach dem Industriegebiete von Belfort, die über Basel-Delle rollen würden. „Die dank der Schiffahrt den Bundesbahnen zufallenden Mehrtransporte", schreibt Gelpke, „werden Hunderttausende von Gütertonnen ausmachen. So bildet die Festigung der handels- und verkehrspolitischen Stellung Basels für die Schweiz ein ähnlich wichtiges Landesproblem, wie für Oesterreich die Entwicklung Triests, für Italien der Ausbau Genuas, für Frankreich die Stärkung Marseilles und für Deutschland die handelspolitische Machtstellung Hamburgs."

▫ ▫ Stille Größe. ▫ ▫

Einer Begebenheit nacherzählt von Hanna Fröhlich.

Der deutsche Pfarrer v. G . . , der großen Stadt Italiens, hatte die Weisung erhalten, mit seiner Gemeinde einen Dankgottesdienst zu feiern, für den Sieg deutscher Waffen in Lodz. Lang klopfte das Herz des würdigen Herrn — auch er hatte einen Sohn bei den Kämpfern — seinen Einzigen — und wochenlang schon fehlte jede Nachricht von ihm. Aber er konnte und durfte nicht zeigen, wie bang ihm zu Mute war. Längst schon hatte er beobachtet, wie die Blicke seiner lieben Frau ihm scheu auswichen — die gute Seele! O, er durchschaute sie ganz! Nun wollte sie ihm verbergen, daß ihr Mutterherz unter der bangen Sorge um den geliebten Einzigen fast zusammenbrach und damit er die Tränenspuren nicht gewahr werden sollte, wich sie sogar seinem teilnehmenden Blicke aus. Als ob sie nicht getreulich immer, Freud wie Leid, zusammen getragen hätten, alle die Jahre! Und wenn sie sich nun gegenseitig etwas vormachten, von Mut und Kraft — und von Starksein, ach, so geschah es einzig weil jedes vom andern wußte, wie sehr es litt und wie dennoch jeder Herzschlag, jeder Gedanke beim gemeinsamen Ziel und Endpunkt sich trafen — ihrem Jungen, ihrem geliebten Jungen! — Warum ihm nur so besonders schwer ums Herz war, heute, wo er abends den Dankgottesdienst abhalten sollte? Es galt dringend, die Gedanken sammeln für seine Predigt.

Wie mancher würde unter seiner Gemeinde sein, dem auch das Denken schwer wurde — und die bittere Frage wofür — wozu? etwa für all das Elend, welches dieser Krieg über mich gebracht? stieg viel bereitwilliger empor zum Lenker der Schicksale, als ein Gebet.

Ihnen mußte er versuchen, heute Abend aufrichtende Worte zu finden, mußte zu überzeugen suchen, daß, wenn auch der Einzelne nicht so empfinde, man um der Allgemeinheit willen dennoch danken könne und müsse für solchen Sieg. Denn es sei etwas Großes, Herrliches um das Vaterland und wer nicht reinen Herzens sein Opfer darzubringen vermöge auf jenem Altar, wahrlich, der verdiene nicht teilhaftig zu werden all der Segnungen, die Einigkeit und treues Zusammenarbeiten jedem einzelnen bringen. — Bis hierher war er gelangt in seiner Dankespredigt — es ging erdrückend langsam vom Flecke heute; wie zum Hohne klang ihm Goethes Wort in den Ohren: ihr werdet niemals Herz zu Herzen schaffen, wenn es euch nicht von Herzen geht! — Traf dies nicht auch zu auf ihn? Ach, er vermochte sich des Bildes seines Jungen nicht zu erwehren, das immer wieder, zum Greifen deutlich, zwischen ihn und seine Gedankenarbeit drängte. Noch vermeinte er dessen liebe, sympathische Stimme zu vernehmen: „Vater, Mütterchen, nicht traurig sein — ich komme wieder! Und sollte dennoch ein schwarzes Los für mich bestimmt sein, dann seid versichert, daß ich wie ein Soldat zu sterben wissen werde und mein letzter Gedanke wird Euch gelten. Bis