

Zeitschrift: Die Schweiz : schweizerische illustrierte Zeitschrift
Band: 13 (1909)

Artikel: Carrozzella
Autor: [s.n.]
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-574940>

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: 21.02.2026

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

das Sternbild im Laufe des Erlebens mit lieblichen Namen sich bevölkert, die am Nachthimmel schimmerten und mit der Glut und dem Lichte, die sie über ein irrendes sehndes Menschenherz einst gebracht, hinüberwanderten in die Ewigkeit. Der hellste unter den Sternen Janinas trug aber Bildnis und Name; dann war auf dem Gestirn kein Platz mehr übrig gewesen...

Die blickten nun alle, bald vorwurfsvoll, bald mild und gütig, bald stolz und abweisend auf den einsamen Nachtwandler hernieder und gossen ein Chaos von dunkeln Gefühlen auf ihn aus und trieben ihm das Fieber in Wangen und Schläfen. Und wenn er im Selbstgespräch durch Rede und Gegenrede, Anflage und Verteidigung einen der Sterne nach dem

andern zur Ruhe gebracht hatte, dann blieb immer einer, der hellste, der reinste, übrig: Janina! Hier versagte sein Denken, hier fühlte er nur einen leisen Schmerz in der Brust, der von weit her zu kommen schien wie durch eine sympathetische Uebertragung.

Einmal ward ihm dies Gedenken so qualvoll, daß er Licht machte, sich ankleidete und mit der Feder zu denken versuchte. Ein Heft in gutem Ledereinband fiel ihm in die Hand, das offenbar einmal zum Stammbuch bestimmt gewesen. Dahinein wollte er die Geschichte dieser Liebe schreiben und sie einst seiner Maja schenken; denn sein ganzes Leben sollte ein buntgewirkter Teppich sein, den er vor der Geliebten ausbreitete, damit ihre feine Gestalt segnend darüber hinwandle...

(Fortsetzung folgt).

Carrozzella.

Nachdruck (ohne Quellenangabe) verboten.

Die neapolitanische „Carrozzella“ verschwindet. Ein Dekret der weisen Stadtväter hat sie vom 1. Juli ab verboten. Ohne Kämpfe konnte freilich diese hundertjährige Ueberlieferung nicht abgebrochen werden. Alle Hilfsmittel moderner sozialistischer Taktik wurden aufgeboten, um das charakteristische Gefährt dem Straßenverkehr zu erhalten. Die Kutischer streiften. Ein Stadtverordneter aus dem Bezirk, wo die meisten von ihnen wohnen, führte zugunsten der „Carrozzella“ einen epischen Kampf wie ein antiker Volkstribun. Als alles nichts half, legte er feierlich seine Würde nieder, und das Volk brachte ihm dafür öffentliche Huldigungen dar.

Der Beschluß des Stadtrates geht im Namen des Fortschrittes. Schwere breite Droschken werden von jetzt an den Fremden in Neapel aufnehmen, der Taxameter wird allen Streitigkeiten ein Ende machen und damit die Existenz des «forestiere» in dem irdischen Paradies noch um eine Stufe der Glückseligkeit höher schrauben.

Keine Heimatschutzvereinigung hätte es wagen können, die Carrozzella zu verteidigen; nur das Volk durfte das aus seiner Sentimentalität heraus tun. Sie war der Schrecken der Reisenden. In ihr vereinigten sich die drohenden Verheißungen des Baebeker, der förmlich vor dem Besuch der Parthenope-Stadt warnt, zu einer ersten Verwirklichung. Vor dem Bahnhof wartete die Wagenburg, unentwirrbar und in steter Bewegung wie ein Ameisenhaufen. Die Kutischer schrien, hielten die Finger hoch, knallten mit der Peitsche, versuchten alle Sprachen des Festlandes und der britischen Inseln. Es war ein Pandämonium. Es war nach der stauenden Enttäuschung, die den fremden Damen ob der Mailänder Keinlichkeit oder des großstädtisch geordneten Verkehrs zuteil wurde, endlich „so recht italienisch“.

Und was konnte man nicht alles erleben, wenn man in die Carrozzella hineinstieg! Sie war so eng, daß man sich mit beiden Händen halten mußte, wenn sie auf dem holprigen Pflaster Sprünge machte. Und schmutzig war sie über jedes Maß, wie es nur in Neapel möglich ist. Die Klissen waren spiegelglatt vor Fett, unter dem „Teppich“ am Boden, der in Fetzen herumlag, schaute Stroh heraus. Die viel zu hohen Räder knirschten kläglich, und der Wagen Schlag klapperte hin und her, und wenn man sicher sein sollte, daß er nicht unterwegs an einem Laternenmast hängen blieb, so mußte man ihn mit den Händen festhalten. Das Verdeck, das man auf italienisch „Blasebalg“ nennt, hatte Löcher wie der breite Regenschirm, den der Kutischer bei schlechtem Wetter aufspannte. Manchmal hatte es auch eine unwidderstehliche Neigung, das Gefes der Schwere immer neu zu bekräftigen; dann mußte es mit Schnüren oder gar mit dem Kopfträger des Rosslenkers festgebunden werden.

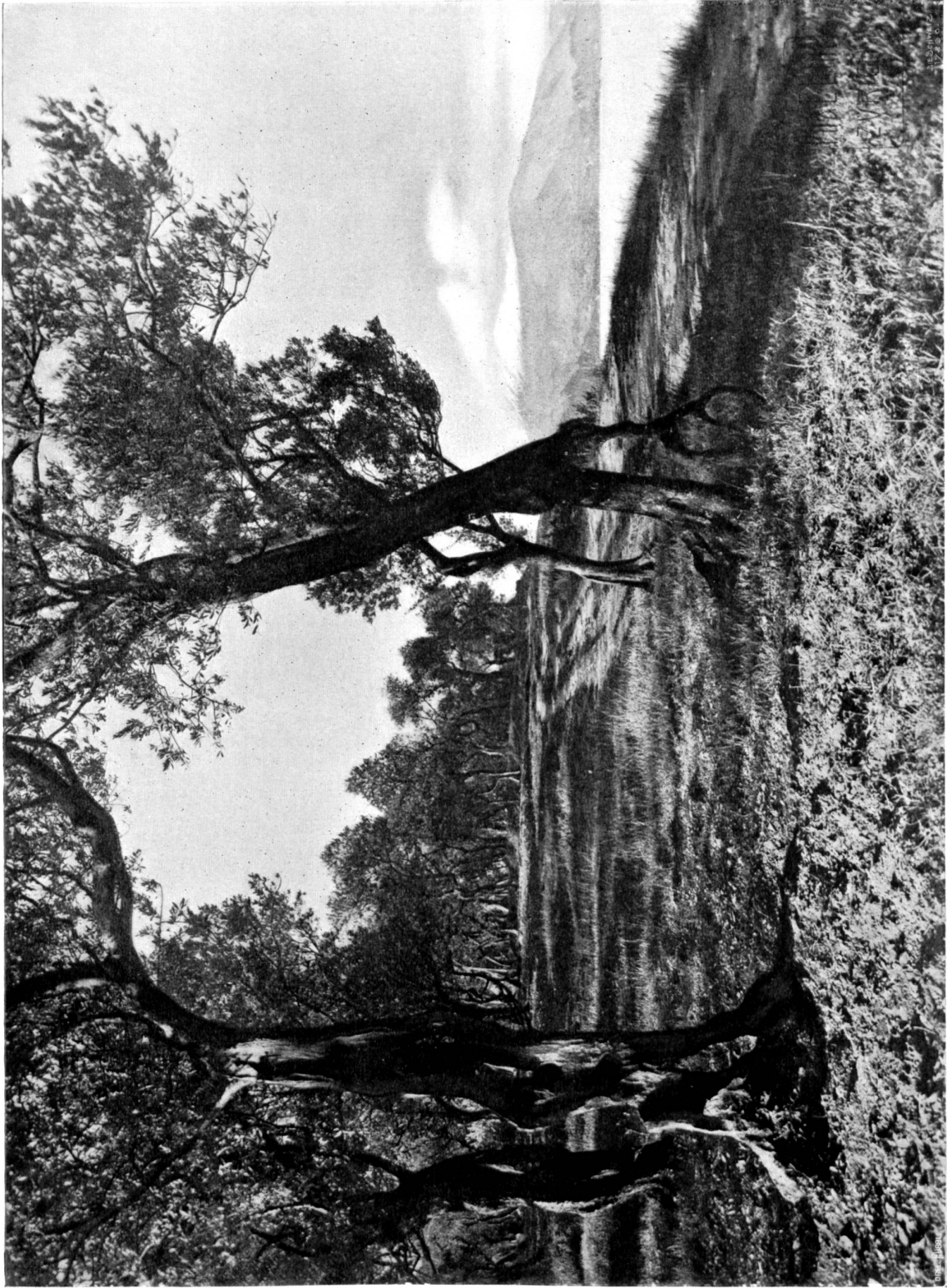
Der Kutischer, der „Betturino“, war auch gewöhnlich der erste Typus des neapolitanischen Volkes, den der Fremde kennen lernte, und manches schiefe Urteil ist ihm allein auf Rechnung zu setzen. Sein Kollege selbst im Norden ist kaum durch Freundlichkeit oder Verachtung irdischer Güter berühmt; das

solte man immer bedenken, wenn man die Zudringlichkeit und das Gebettel um ein Trinkgeld so furchtbar verurteilt. Schließlich ist auch der „Betturino“ ein Neapolitaner und hat das Recht, die Tugenden und Laster seines Stammes mitzumachen. Er ist redselig bis zur Schwaghastigkeit, und wenn er den echten Fremden herumsührt, der immer wieder das rote Buch konsultiert, dann breitet er gern ein Chaos von historischen und ästhetischen Anekdoten aus und würzt es vielleicht auch mit sozialen Ideen. Mit den einheimischen Kunden spricht der Kutischer nicht. Die verständigen sich sogar über den Fahrpreis mit Gesten, und wenn man sich nur zwei Tage lang Mühe gibt, so kann man selber wortlos mit dem Mann eine Unterhaltung führen. Der Betturino ist dem Wagen angepaßt. Als Südländer liebt er helle Kleider und farbige Krawatten, modische Hüte und Knopfstiefel. Aber manchmal fehlen die Knöpfe daran. Wenn der Kutischer einen zweiten Menschen neben sich auf dem Boche sitzen läßt, so ist er dem Einheimischen verdächtig. Hinter dem „Verwandten“ steckt unter Umständen die Camorra. Aber viel häufiger sitzt auf dem Boche ein Hündchen, das mit dem „Betturino“ getreu die vielen Irrwege der großen Stadt durchfährt und der einzige Luxus seines Herrn ist.

Das arme Nößlein, das für das Geschäft doch nötiger ist, wird nicht so gut behandelt. Unter den zwei- oder dreitausend Kutischern Neapels gibt es kaum hundert, die Roß und Wagen ihr eigen nennen; für alle andern ist das ein Traum, der jede Woche wieder zerrinnt, wenn das Lotto die rechten Nummern nicht gebracht hat. Die Kutischer mieten sich tageweise den Wagen und das Tier; sie haben dabei die Pflicht, es zu ernähren. Das tun sie auf jeden Fall; wenn in Neapel ein Wagen still steht, so nagt gewöhnlich das Pferd am Hafer oder Stroh, während der Herr ein Stück Brot ißt oder Maccaroni. Aber in Neapel sind Mensch und Pferd unerfättlich. Freilich ist die Nahrung geringwertig; der Mensch bekommt zu wenig Fleisch, und das Nößlein frißt sogar „Carruben“, die in Rom ein anständiger Maulesel noch verschmäht. Aber es ist stark und fest dabei, wenn auch der kleine Bau der sardischen Tiere zunächst Mißtrauen erweckt.

Alles das hat mit dem 1. Juli ein Ende. Die Wagen werden auf ihre Keinlichkeit überwacht, sie sollen Pferde der hohen und festen Rasse vom Festland bekommen, und die Kutischer werden eine Uniform tragen, blau im Winter und weiß im Sommer, mit einer im Reglement beschriebenen Mütze. Und vorn am Wagen wird die „Uhr“ stehen, der Apparat, der für Neapel eine Revolutionierung des Straßenlebens bedeutet.

Wir haben an dieser Stadt so manchen Fehler geliebt, daß wir auch eine romantische Neigung zur alten „Carrozzella“ bekennen dürfen. Sie paßte so gut hinein; Roß und Lenker kannten jedes Gäßchen, jeden Winkel. Sie liebten beide die Geschwindigkeit schon lange vor der Erfindung des Automobils, und bei den Entfernungen Neapels lernte man diese Eigenschaft bald schätzen. Nach der Stunde zu festem Tarif durfte man freilich nicht fahren. Das gab eine Promenade, bei der sich die

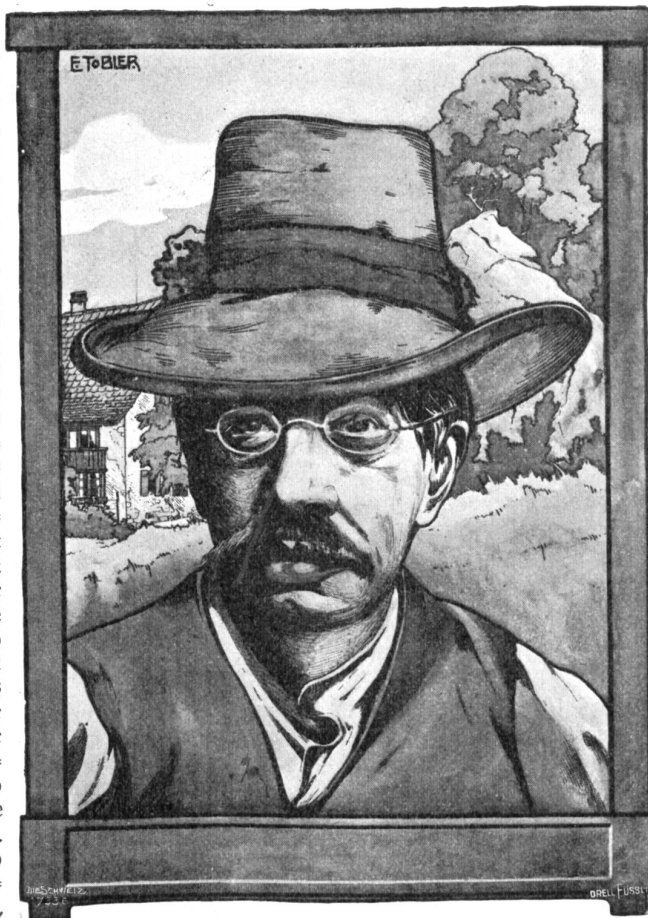


Niven am Gardasee.
Nach einem Kohstendruck von Ph. & C. Link, Zürich.

kleinen Jungen bequem in den Anfangsgründen des Nebenherlaufens unterrichten konnten. Den Ehrgeiz des Kutschers mußte man anspornen. Wenn man ihm ein anständiges Trinkgeld versprach, so nahm er mit jeder Equipage eine Wettfahrt auf, die das Leben der Insassen und die Existenz des Wagens aufs Spiel setzte. Die kleinen Pferdchen liefen dann mit einer so lebendigen Freude, daß man erst merkte, was auch in ihnen für ein südliches Blut floß. Dabei fuhr der Mann sicher durch das unbefreibliche Labyrinth neapolitanischer Gäßchen und durch das Straßenleben hindurch. Als Lenker stand er kaum hinter dem vielüberühmten Wiener Fiafer zurück, der es mit den prächtigen ungarischen Pferden und den gutgefederten Wagen leicht hat, elegant und gut zu fahren. Die Carrozzella hatte einen andern Vorteil vor dem Fiafer. Sie war so billig, daß man es ruhig beantworten durfte, jeden Tag, so oft es einem einfiel, einen Wagen zu nehmen. Schon die Ansätze des Tarifs waren nicht hoch; aber nur die Fremden bezahlten sie. Gewöhnlich tats auch die Hälfte, und eine Handbewegung des Eingeweihten setzte dann den Preis fest. Für sieben Soldi konnte man immerhin gehörige Strecken fahren. Die Kutscher machten einander eine unerhörte Konkurrenz; aber selbst mit der Straßenbahn traten sie in Wettbewerb. Wenn man zu zweien an einer Haltestelle stand, so wurde fast immer die Fahrt im Wagen für denselben Preis angeboten, den die Elektrische genommen hätte. Dafür fuhr man rascher, und man saß im Wagen. Für manchen Neapolitaner ist das ein Ziel, um deffentwillen er sogar arbeitet. Nicht nur aus Eitelkeit; eine Wagenfahrt bot auch andere Genüsse. Der Betturino war verschwiegen wie ein Weichtvater, und für manches Anliegen wußte er den bessern Trost. Er war imstande, stundenlang herumzufahren, oben an der Via Tasso auf dem Pofilipp oder auf der mauerumrahmten Straße nach Pompeji, ohne sich ein einziges Mal umzuschauen. Wenn man ihn um Rat fragte, so war er zuvorkommend und etwas gönnerhaft. Als wir einst zu dreien nach Camaldoli hinaufstiegen, am Samstagnachmittag, da sah er, wie einer von uns Zettel aus dem staatlichen Lotto kontrollierte. Der Kutscher brauchte die seinen nicht anzusehen: er hatte mit einem Blicke erfasst, daß er auch diesmal seine vier Lire verlor. Aber dann entwickelte er uns eine ganze Theorie, ein System des Spiels, bei dem der Staat unfehlbar bezahlen müsse. Er kannte es selber noch nicht lange, sonst wäre er schon ein reicher Mann.

Wenn sich das System seither bewährt hat, so wird sich der Betturino kaum mehr einen neuen Wagen kaufen. Gerade nach Camaldoli hinauf soll man wahrscheinlich nun zu Fuß gehen. Eine Drahtseilbahn gibt es, Gott sei Dank, nicht; aber wie sollen die schweren Wagen, die sich in Rom oder Palermo vorzüglich ausnehmen, die steile Straße hinauf? Und ganz Neapel ist Camaldoli. Ueberall geht es auf- und abwärts, steil und holperig, eng und schmal. Rom hat sieben Hügel, in Neapel hat sie noch niemand gezählt.

Aber darum hat sich die Vorkehrung der Stadtväter nicht gekümmert. Man hätte vielleicht auch einen modernen Typus finden können, der die Carrozzella wirklich ersetzt hätte. Aber der Fortschritt erscheint dem Stadtrat nur in der Uniformierung. Neapel soll so schnell und so gründlich wie möglich amerikanisiert werden. Für ungezählte Millionen hat man den



Rudolph Heberly, der Bauerndichter zum Pflugstein.

Nach aquarellierter Federzeichnung von Ernst Dobler, Zürich-Kaufbeuren.

„Nettifilo“ durchgebrochen, die häßliche gerade Straße, an deren Stelle man mit der halben Ausgabe ein wundervolle malerische Anlage schaffen konnte wie in Rom den Corso Vittorio. In den letzten Jahren haben die Kinematographentheater an jeder Straßenecke wahrcheinlich die Illusion des Stadtrates noch bekräftigt, daß Neapel schon ganz modern geworden. Nun fehlte nur noch der Taxameter, und eine Verordnung hat ihn geschaffen. Die Bahn für jeden Fortschritt ist frei.

Man muß dieser fürsorglichen Weisheit Gerechtigkeit widerfahren lassen. Aber wenn wir in Zukunft auf dem Land draußen, bei Salerno etwa oder noch weiter im Süden, die gute alte Carrozzella finden, die einst im tollen Leben der Metropole Wettfahrten aushalten mußte, dann werden wir doch mit dankbarem Lächeln das kleine Stücklein Neapel begrüßen. Der schwere Wagen mit der „Uhr“ wird keine Zeit haben, solche Gefühle zu erwecken, er wird gar nicht dazukommen, eine richtig neapolitanische Erscheinung zu werden. Hinter ihm wartet schon der nächste Fortschritt. Auch in Parthenopaia werden die Rosse bald keine Carruben mehr, nur noch Benzin verschlingen.

Hector G. Preconi, Zürich.

Abendleuchten!

Skizze von Otto Emil Meyer, Zürich.

Weithin wogt das majestätische Meer. Sein Rand ist von einem langen dunkeln Streifen eingefast, dessen Oberfläche purpurn erglänzt; es ist die im Schimmer der Abendröte leuchtende Nordküste von Neufundland. Auf den Wellen schaukelt der Rumpf des großen Dampfers, der uns nach Europa führen

soll; von seinem Hauptmaste weht der königliche Wimpel von Großbritannien.

Bald schwinden jene öden, vegetationsentblößten, verlassenen Gegenden aus dem Gesichtskreise; ein Seewind, der alle Passagiere vor Frost zittern macht, erwahrt den Ruf der kalten

Nachdruck (ohne Quellenangabe) verboten.