Fahrkartenschaltern, Treppen und Leuchtkörpern recht freundlich und vollständig.

Aber unser Zügle wartet am Bahnsteig, und eine landschaftlich reizvolle Fahrt über Bundesstraßen- und Bogenstraßenbrücke beginnt. Aeußerst plastisch wirken auf beiden Seiten auf grünem Wiesengrund die neuen Schulgebäude. Durch vereinzelte Kuhweiden trägt die Gegend trotz der städtischen Bauwerke bisweilen einen fast ländlichen Charakter. Weit hinten über der Stadt reckt der neue Michel seinen golden blitzenden Turmknauf in die heiße Luft. Diese Bahnstrecke, bis hinunter zur Alster, ist vollkommen fertig, schon Anfang August sollen die Gleise der Förderbahn durch die zukünftigen Hochbahnschienen ersetzt werden.

Auf dem Viadukt der Isestraße begehen wir eine kleine Indiskretion, indem wir den Leuten direkt in die Fenster und auf die blumenumsponnenen Balkons gucken. Später, bei verdoppelter, am Ende gar verdreifachter Geschwindigkeit, mag dieses unschuldige Vergnügen immerhin seine Schwierigkeiten haben. Nicht ohne Aufregung vollzieht sich die Fahrt über die Isebeck-Kanalbrücke, denn überall durch die Eisengerüste sieht man das Wasser blinken und fühlt sich völlig von Eisen und Elektrizität getragen.

Bis hierher läuft der elektrische Strom, eine behäbige Dampflokomotive muß jetzt seine Kraft ersetzen. Scharf geht ihr Pfiff. Wir fahren an der Wallnußallee vom Loehrsweg, an den schattenspendenden Bäumen des Bürgermeister Schröderschen Parks vorüber auf die Brücke am Bahnhof Kellinghusenstraße. Diese Haltestelle besitzt zwei Bahnsteige für die vier Gleise der Ohlsdorferlinie und Ringlinie, die sich hier nach Barmbek abzweigt, und zwei Bahnhofspavillons mit kupfergedeckten Dächern sowie einem architektonisch geschmackvollen Bogen, der das Ringgeleise überbrückt. Zur Linken liegt höchst malerisch von Buschgrün umgeben die alte Eppendorfer Kirche. Ein frischer Wind weht von der Alster her und begleitet uns, vorbei an dem Backsteinbau der Umformerstation, wo der elektrische Strom für die Hochbahn von 6000 auf 800 Volt Betriebsspannung umgeformt wird, bis zur Leinpfadbrücke. Hier hören die Schienen auf, und die Erdarbeiten zur Verlängerung des Dammbaues nach Ohlsdorf bieten, wie am Eimsbütteler Ausgangspunkt unserer Fahrt ein Bild geschäftigen Treibens fleißiger Hände. E. Gr.

Hamburgs Eisenbahnverkehr.

Hamburg, 22. Juli.

Der Verkehr auf den Eisenbahnen Deutschlands, der schon seit mehreren Jahren eine ganz gewaltige Steigerung zeigt, hat seinen Höhepunkt noch nicht erreicht. Dies zeigt auch für einen engeren Bezirk die soeben erschienene, von der Königlichen Eisenbahndirektion Altona herausgegebene Verkehrsstatistik des Eisenbahndirektionsbezirks Altona, die den Eisenbahnverkehr für die Zeit vom 1. April 1910 bis 31. März 1911 und daneben den der beiden Vorjahre angibt. Ueber die Verkehrsziffern der Hamburger Eisenbahndienststellen gibt diese Verkehrsstatistik folgende Aufschlüsse:

Personenverkehr.

Es wurden auf den Hamburger Bahnhöfen an Fahrkarten ausgegeben — dabei rechnen die Monatskarten und Arbeiterfahrkarten mit der Anzahl der im Durchschnitt auf eine solche Fahrkarte zurückgelegten Fahrten:

	1908	1909	1910
Hauptbahnhof ...	5 236 000	6 248 000	6 834 000
Sternschanze	2 282 000	3 046 000	3 428 000
Dammtor	1 985 000	2 654 000	2 881 000
Berlinertor	1 402 000	1 854 000	2 109 000
Landwehr	1 096 000	1 554 000	1 878 000
Wandsb. Chaussee	765 000	1 074 000	1 154 000
Hasselbrok	690 000	960 000	1 125 000
Ohlsdorf	442 000	620 000	653 000
Barmbek	383 000	575 000	763 000
Friedrichsberg ...	279 000	448 000	526 000
Rotenburgsort...	212 000	244 000	246 000
Elbbrücke	31 000	58 000	71 000
Veddel	36 000	43 000	57 000
Oberhafen	8 000	16 000	24 600
Zusammen	14 847 000	19 394 000	21 749 000

Bei Beurteilung dieser Ziffern darf nicht übersehen werden, daß ihre Höhe zum allergrößten Teil auf den Verkehr der elektrischen Bahn Blankenese—Ohlsdorf zurückzuführen ist. Die meisten der angeführten Bahnhöfe dienen ausschließlich dem Verkehr auf dieser Bahn. Hier hält die bisher beobachtete Verkehrssteigerung, wie sie in Erscheinung trat, nachdem der volle elektrische Betrieb eingeführt war und die anfangs eingetretenen häufigen Betriebsstörungen aufhörten, auch weiter an, wenn auch nicht mit den riesigen Prozentzahlen des Jahres 1908, aber doch in einer Höhe, die die Weiterentwicklung dieser Bahn in bestem Lichte erscheinen läßt. So zeigt Landwehr im Jahre 1910 eine Verkehrssteigerung von 21 Prozent gegenüber dem Vorjahr, Hasselbrook eine solche von 18 Prozent und Barmbek sogar eine solche von 33 Prozent. Eigenartigerweise zeigt Ohlsdorf ein nur ganz geringes Mehr an ausgegebenen Karten wie im Vorjahr, ebenso der an der Friedrichsruher Vorortbahn liegende Haltepunkt Rothenburgsort. Sonst aber haben sämtliche Bahnhöfe ein bedeutendes Mehr an Fahrkarten zu verzeichnen. Die Verkehrssteigerung der gesamten Bahnhöfe Hamburgs, die im Jahr 1909 30 Prozent gegenüber dem Jahre 1908 betrug, stellt sich im Jahre 1910 auf 12 Prozent mehr als im Jahre 1909. Leider ist bei den für den Fernverkehr in Frage kommenden Bahnhöfen Hauptbahnhof, Dammtor und Sternschanze Fernverkehr einerseits und Stadtbahn- und Vorortverkehr anderseits in der Verkehrsstatistik nicht getrennt angegeben, so daß sich für das Wachsen des Fernverkehrs ganz genaue Zahlen nicht angeben lassen. Die allgemeine Verkehrssteigerung auf diesen drei Bahnhöfen ergibt folgendes Bild:

	1909 gegen 1908	1910 gegen 1909
Hauptbahnhof....	+ 19 %	+ 9 %
Dammtor.........	+ 34 %	+ 9 %
Sternschanze	+ 33 %	+ 13 %

Die verhältnismäßig geringe Verkehrssteigerung auf den Bahnhöfen Hauptbahnhof und Dammtor ist darauf zurückzuführen, daß im Verkehr der Blankenese—Ohlsdorfer Bahn einmal Monatskarten nur in verhältnismäßig geringer Zahl auf diesen Bahnhöfen gelöst werden, da die Inhaber der Monatskarten gewöhnlich draußen wohnen und dort auch ihre Karten lösen, dann auch bei den Fahrten zur Stadt bedeutend mehr als früher gleich die Karten für die Rückfahrt mit gelöst werden. Nach ziemlich genauer Schätzung entfällt auf die Steigerung des Fernverkehrs ein Anteil von etwa 7 Prozent, der der Verkehrssteigerung des Vorjahres gleichkommt, während die Verkehrssteigerung des Stadtbahn- und Vorortverkehrs auf 15 bis 20 Prozent angenommen werden muß.

Viehverkehr.

Der Hamburger Viehverkehr wird zum größten Teil auf dem Bahnhof Sternschanze und daneben auch noch, zur Hauptsache aber nur für Kleinvieh, auf dem Hannoverschen Bahnhof abgefertigt. Die Verkehrsstatistik gibt folgende Zahlen an (Stückzahl):

Großvieh.

Ankunft.	1908	1909	1910
Sternschanze............	73 000	76 000	79 000
Hannov. Bahnhof	300	300	300
zusammen	73 300	76 300	79 300
Ausgang.			
Sternschanze............	32 000	32 000	41 000
Hannov. Bahnhof	600	500	600
zusammen	32 600	32 500	41 600

Kleinvieh.

Ankunft.			
Sternschanze	576 000	588 000	645 000
Hannov. Bahnhof.....	231 000	159 000	174 000
zusammen	807 000	747 000	819 000
Ausgang.			
Sternschanze	162 000	162 000	223 000
Hannov. Bahnhof.....	44 000	2 000	500
zusammen	206 000	164 000	223 500

Unter dem Großvieh sind 15 500 Pferde im Eingang und 16 000 Pferde im Ausgang mit angeführt. Der Verbrauch Hamburgs an Schlachtvieh stellt sich folgendermaßen:

	1908	1909	1910
Großvieh	40 000	44 000	38 000
Kleinvieh	601 000	583 000	596 000

Diese Zusammenstellung ergibt ein überraschendes Resultat. Während im Jahr 1909 10 Prozent mehr Großvieh geschlachtet und verbraucht ist als im Jahre 1908, ist der Verbrauch an Großvieh im Jahre 1910 um 14 Prozent niedriger als im Jahre 1909, trotz der großen Zunahme aer Hamburger Bevölkerung. Beim Kleinvieh liegen die Verhältnisse günstiger. Im Jahre 1909 war der Verbrauch um 5 Prozent geringer als im Vorjahre, ist aber im Jahre 1910 wieder um 2 Prozent gegen das Jahr 1909 gestiegen. Aus diesen Zahlen ergibt sich, daß der Fleischverbrauch Hamburgs in keiner Weise mit seiner Bevölkerungszunahme Schritt gehalten hat.

Güterverkehr.

Für den Güterverkehr Hamburgs kommen folgende Eisenbahndienststellen in Frage: Güterabfertigung Hamburg B (Berliner Bahnhof) einschließlich der Güterabfertigung Kai rechtselbisch; Güterabfertigung Hamburg H (Hannoverscher Bahnhof) einschließlich der Güterabfertigung Kai linkselbisch; Eilgutabfertigung Hamburg (Hannoverscher Bahnhof); Güterabfertigung Sternschanze; Güterabfertigung Barmbek. Die Güter sind in nachstehender Zusammenstellung mit ihrer Tonnenzahl (1 T. = 1000 Kilogramm) angeführt.

Stückgüter.

Ankunft.	1908	1909	1910
Hamburg B...........	121 000	130 000	146 000
Hamburg H	144 000	157 000	178 000
Eilgut auf Hamburg...	52 000	51 000	52 000
Sternschanze	6 500	6 500	8 000
Barmbek...............	2 000	2 500	3 500
zusammen	325 500	347 000	387 500
Ausgang.			
Hamburg B............	68 000	74 000	78 000
Hamburg H	132 000	142 000	151 000
Eilgut auf Hamburg...	43 000	44 000	48 000
Sternschanze	1 500	1 500	2 000
Barmbek...............	8 000	9 500	11 500
zusammen	252 000	271 000	290 500

Wagenladungsgüter.

Ankunft:	1908	1909	1910
Hamburg B.........	743 000	784 000	870 000
Hamburg H.........	2 239 000	2 205 000	2 638 000
Eilgut auf Hamburg	12 000	13 000	14 000
Sternschanze	352 000	345 000	361 000
Barmbek	71 000	92 000	133 000
zusammen	3 417 000	3 439 000	4 016 000
Ausgang:			
Hamburg B.........	1 014 000	960 000	938 000
Hamburg H.........	854 000	790 000	766 000
Eilgut auf Hamburg	8 000	9 000	10 000
Sternschanze	73 000	70 000	69 000
Barmbek	6 500	8 500	16 000
zusammen	1 955 500	1 837 500	1 799 000

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor, daß der Stückgut-Empfangsverkehr im Jahre 1910 um 12 Prozent gegenüber dem Jahre 1909 zugenommen hat, während das Jahr 1909 eine Zunahme von 7 Prozent gegen das Vorjahre zeigte. Der Stückgut-Versandverkehr hat sowohl im Jahre 1910 als auch im Jahre 1909 7 Prozent gegenüber den Vorjahren zugenommen. Der Empfangs-Wagenladungsverkehr weist im Jahre 1910 eine riesige Zunahme auf. Während er sich in den Jahren 1908 und 1909 auf derselben Höhe hielt, ist er im Jahre 1910 um 17 Prozent gestiegen. Dagegen hat der Versand-Wagenladungsverkehr, wenn auch nicht viel, abgenommen. Im Jahre 1909 zeigte er eine Abnahme von 7 Prozent gegenüber dem Vorjahre, und auch im Jahre 1910 ergibt er 2 Prozent weniger als im Jahre 1909. Im großen und ganzen zeigt der Hamburger Güterverkehr eine erfreuliche Zunahme.

Der Hamburger Güterverkehr, besonders der Wagenladungsverkehr, ist auch bei stetiger Geschäftslage großen Schwankungen unterworfen. Die längere oder kürzere Sperrung der Binnenwasserstraßen, besonders der Elbe, infolge Eises oder zu niedrigen Wasserstandes übt einen ganz gewaltigen Einfluß auf den Hamburger Eisenbahn-Güterverkehr aus, da sich bei solchen Sperrungen die Versender der Eisenbahn zuwenden müssen. Die beiden letzten Winter waren sehr milde und die Schiffahrt selbst auf der Oberelbe durch Eis fast gar nicht behindert. Wäre ein strenger Winter eingetreten, so hätte für manche Güter an Stelle des Wasserweges die Beförderung mit der Eisenbahn gewählt werden müssen, und der Wagenladungsverkehr würde bedeutend höhere Zahlen aufweisen können.

Prozentual die größte Verkehrssteigerung zeigt der Güterbahnhof Barmbek, von 40 bis zu 90 Prozent. Infolge des jetzigen Ausbaues der Ladegleise ist aber dem Beibleiben einer solchen Verkehrssteigerung Rechnung getragen, so daß sich der Weiterentwicklung dieses Güterbahnhofes Schwierigkeiten nicht mehr in den Weg stellen werden.

Für die Verkehrsinteressenten erscheint eine Angabe der hauptsächlichsten Massengüter, die im Jahre 1910 in Hamburg zur Verladung oder Auslieferung kamen, wissenswert. Im Empfang stehen die Steinkohlen mit 1 720 000 T. obenan. Dann folgen erst in großem Abstand Fassoneisen und -Stahl mit 286 000 T., Steinkohlenkoks mit 194 000 T., Eisen- und Stahlwaren mit 141 000 T., Maschinen und Dampfkessel mit 131 000 T., Kartoffeln mit 91 000 T., Eisen- und Stahldraht mit 82 000 T., gebrannte Steine mit 68 000 T., Glas und Glaswaren mit 65 000 T., Chemikalien mit 56 000 T. Von den übrigen Massengütern des Empfangs sind noch zu nennen Zement, künstliche Düngemittel, eiserne Röhren, Kies und Sand, Nutzholz, Papier und Pappe, Salz, Tonwaren, Zink, Manufakturwaren und Spediteur-Sammelwaren, die in Mengen von 30 000 bis 50 000 T. hier ankamen. Im Versand erscheint Kleie mit 170 000 T. an erster Stelle. Natürliche Düngemittel wurden in einer Menge von 162 000 T. angebracht, dann folgen Spediteur-Sammelgut mit 101 000 T., Oelkuchen und -Mehl mit 99 000 T., Petroleum mit 73 000 T., Obst und Gemüse mit 72 000 T., Steinkohlen mit 65 000 T., rohe Baumwolle mit 64 000 T., Wolle mit 56 000 T., Häute und Felle mit 50 000 T., künstliche Düngemittel mit 48 000 T., Dampfkessel und Maschinen mit 42 000 T., Reis mit 36 000 T., Metallwaren mit 33 000 T., Borke mit 31 000 T. Außerdem wurden noch Kaffee, Chemikalien, Oele und Fette, außereuropäisches Nutzholz und Garne in Mengen von mehr als 20 000 T. ausgeliefert.

Der Verkehrsumfang der einzelnen Eisenbahndienststellen läßt sich am besten aus der Zahl der bearbeiteten Frachtbriefe ersehen. Es mußten bearbeitet werden:

	1908	1909	1910
Hamburg B.........	1 408 000	1 502 000	1 621 000
Hamburg H.........	2 060 000	2 231 000	2 408 000
Eilgut auf Hamburg	742 000	825 000	875 000
Sternschanze	73 000	76 000	82 000
Barmbek	109 000	158 000	214 000
zusammen	4 392 000	4 792 000	5 200 000

Diese Zusammenstellung ergibt folgende Reihenfolge für den Geschäftsumfang der einzelnen Dienststellen: Hamburg H, Hamburg B, Eilgutabfertigung Hamburg, Barmbek, Sternschanze, und zeigt zugleich, daß die Arbeit dieser Dienststellen sowohl von 1908 auf 1909 als auch von 1909 auf 1910 jedesmal gewachsen ist.

Die obigen Ausführungen ergeben, daß Hamburg einen sehr vielseitigen und äußerst umfangreichen Eisenbahnverkehr zu verzeichnen hat, der in Deutschland nur von Berlin übertroffen wird. Daraus ergibt sich für Hamburg aber auch die Notwendigkeit, stets ein großzügiges Programm für seine Eisenbahnanlagen zu verfolgen, damit die Ausgestaltung seiner Eisenbahnanlagen stets mit dem starken Wachsen seines Eisenbahnverkehrs gleichen Schritt hält und man sich nicht plötzlich Schwierigkeiten in der glatten Abwicklung dieses Verkehrs gegenüber sieht, die in Kürze nicht gehoben werden können.

Radium-Solbad Kreuznach
Einziger Gewinnungsort in Deutschland von Radiumsalzen aus eigenen Quellen, heilt
Stoffwechselkrankheiten
Rheuma, Ischias u. Gicht
durch Radiumkuren
Neues Badehaus mit den modernsten Einrichtungen für Radium-Behandlung
Prospekte durch die Kurverwaltung.

Kostenfrei
erhältlich ist eine Sammlung künstlerisch ausgeführter Reproduktionen berühmter Gemälde der Dresdner Galerie. Bei Einsendung der Vorderseiten der Maizena-Pakete, die zusammen 3 Pfund enthielten, an die Corn Products Co., Hamburg I, erhalten Sie eine Serie zu 6 Bildern.
MAIZENA
ist das beste Speisemehl für Kuchen, Puddings, Sommerspeisen.
Ärztlich empfohlen

Feuilleton

Piet van Teenens Hochzeitsreise.

Von **Wladimir Peltscheff**.

Aus dem Manuskript übersetzt von **Roda Roda**.

(Nachdruck verboten.)

Piet van Teenen war ein Mechaniker aus Amsterdam, angestellt bei der Niederländisch-Südafrikanischen Eisenbahn in Pretoria. Ein hübscher, großer Bursche — kein Wunder, daß sich Stintje, des Werkführers Hostema Töchterlein, bis über die Ohren in ihn verliebte. Der alte Hostema war's zufrieden: Piet verdiente seine dreißig Pfund im Monat und war ein braver Kerl. Gleich nach dem Krieg — dem Burenkrieg — sollte geheiratet werden.

Da kamen die Engländer nach Pretoria. Die Niederländisch-Südafrikanische Eisenbahn wurde zur Imperial Military Railway. Die Angestellten wurden entlassen, oder sie weigerten sich, unter den Engländern zu arbeiten — sie hätten sonst keine Ansprüche auf Gehalt von ihrer Gesellschaft gehabt.

Piet machte sich nicht viel daraus. Geld hatte er, und daß er sich einmal nach Herzenslust ausfaulenzen und mit seinem Stintje kosen konnte, war ihm, im Grund genommen, ganz recht. Vater Hostema nahm ihn sogar ins Haus, um die Kosten der Verpflegung zu verringern. Und nach dem Krieg wird ja geheiratet.

Aber es kam ganz anders. Hostema war vor sechzehn Jahren von Holland herübergekommen und jetzt wahlberechtigter Bürger und Grundbesitzer. Piet war noch Ausländer, erst seit zwei Jahren ansässig. Nun hatten die Engländer den Entschluß gefaßt, alle Ausländer, die weniger als vier Jahre in Transvaal lebten, kurzerhand nach ihrer Heimat abzuschieben.

Piet van Teenen saß auf der Veranda von Hostemas Haus behaglich im Lehnstuhl ausgestreckt und ahnungslos — da kam plötzlich ein englischer Offizier herein, befragte Piet über seine Nationalität, dann, wie lange er schon im Land wäre, und übergab ihm endlich ein gedrucktes und gestempeltes Papier, das folgendermaßen lautete:

„Paß für Herrn und Frau Piet van Teenen nach East London zur Beförderung über See.

Der Generalprofoß: Nugent."

Und Piet müsse mit seiner Frau am nächsten Tage um neun Uhr auf der Bahn sein, sonst werde man ihn abholen.

Piet hatte noch gar keine Zeit gehabt, zu fragen, was all das bedeute — der Engländer war längst in einem andern Haus, um dort die gleiche Botschaft zu bestellen.

So stand denn Piet mit dem Papier in der Hand und mit offenem Munde da.

Stintje sah nur, daß etwas Schreckliches geschehen sein müsse, und heulte.

Hostema hatte im Nebenzimmer geschlafen — er wachte auf und kam hervor. Einige Worte Piets erklärten ihm die Sachlage.

Der alte Herr dachte nach. — „Da bleibt nichts übrig, Piet, als daß du nach Europa fährst. Sonst stecken sie dich am Ende noch ein."

„Und ich?" rief Stintje.

„Du bleibst natürlich da; wenn der Krieg vorüber ist, kommt Piet zurück."

„Ich bleibe natürlich da? Steht nicht da oben: Herr und Frau Piet van Teenen? Piet wird Unannehmlichkeiten haben, wenn er allein geht. Ich fahre mit."

„Bis morgen früh neun Uhr," rief der Alte, „könnt ihr doch unmöglich verheiratet sein."

„Ein Tag Aufschub wird schon zu erwirken sein," sagte Stintje. „Geh nur zum Konsul und zum Pastor. Getraut ist man in einer halben Stunde."

Piet hatte stillschweigend zugehört. Das machte den Alten mißtrauisch. Wie — wenn Piet nach Europa fährt und Stintje einfach sitzen läßt? Das gab den Ausschlag. Der Alte holte Hut, Stock und eine dicke Mappe.

„Wohin?" fragte Stintje.

„Zum Konsul." Und schon war er zur Gartentür hinaus.

Da waren Piet und Stintje im siebenten Himmel; es wird also doch geheiratet.

Piet erzählte von seiner Heimat, die Stintje als kleines, kleines Kindchen verlassen hatte. Erzählte von Amsterdam, vom Haag, von Scheveningen, von der jungen Königin und von seiner alten Mutter, vom Meer und den großen Schiffen und all den vielen Schönen, das sie sehen würden. Und Stintje freute sich ungemein herzlich auf das alles.

Der Alte kam zurück. „Kinder, packt eure Sachen. Ich habe einen Tag Aufschub erwirkt. Uebermorgen um acht Uhr früh wird euch der Pastor trauen, um halb zehn fährt der Zug nach East London. Mit dir, Piet, muß ich noch reden."

Sie besprachen die Vermögensverhältnisse. Soundso viel habe Piet beim niederländischen Konsul im Depot, das werde ihm in Holland ausgezahlt werden. Soundso viel gebe ihm der Alte auf die Reise mit und soundso viel der Tochter. Er gab ihm noch einige Briefe an seine Brüder und seine Schwester in Holland, damit er gleich irgendwo Hilfe fände, wenn er deren benötigen sollte.

Der entscheidende Tag brach an.

Die Trauung war schnell vorüber, man beeilte sich, auf den Bahnhof zu kommen. Dort gab's ein gar bewegtes Bild. Die Konsuln der verschiedenen Mächte und der Generalprofoß, ein englischer Offizier, standen beieinander und beratschlagten, ob man den oder jenen ausweisen solle. Manche wehrten sich mit Händen und Füßen, mitzufahren, andere wieder baten, reisen zu dürfen, sie hätten in Pretoria nichts mehr zu essen. Englische Soldaten überall. Geschütze wurden ausgeladen, Proviant verstaut — inzwischen füllte sich auch der Zug, mit dem das junge Paar fahren sollte.

Ein dicker Sergeant empfing sie an der Bahnschranke. Er bemerkte die Blumen der Neuvermählten und rief lachend: „Was — eine Hochzeitsreise? Na, das wird eine spaßige Reise werden."

Als auch die Hochzeitsgäste passieren wollten, verwehrte man es ihnen, und so mußte Stinje wohl oder übel an der Schranke von ihnen Abschied nehmen.

Aber es sollte noch besser kommen. Piet hatte nach langem Suchen den Kaffer mit dem Gepäck gefunden und hatte es eigenhändig auf einen offenen Kohlenwagen verladen. Als er sich nun an den Soldaten, der das Einsteigen regelte, um einen Platz wandte, machte der Soldat eine Handbewegung nach den Koffern und sagte lakonisch: „Sie können dort Platz nehmen."

Piet war ganz verblüfft, da ihm aber nichts übrig blieb, als sich zu fügen, half er seiner Frau auf den Wagen.

Doch das war dem Engländer wieder nicht recht, denn Damen sollten abgesondert in dem geschlossenen Wagen fahren. Alle Vorstellungen und Bitten halfen nichts. „Tut mir leid — strenger Befehl," hieß es, und so mußte denn Stintje hinten im Zug Platz nehmen, Piet thronte vorn hoch oben auf den Koffern.

Das war nicht besonders lustig für Piet — und für Stintje noch weniger. Piets Gesellschaft bestand aus dem Abschaum aller Länder, Stintje saß eingepfercht zwischen einem Halbdutzend Damen, die wirr durcheinander schnatterten und aufs höchste erregt waren.

Sie fing an, still vor sich hin zu weinen, und Piet still vor sich hin zu schimpfen. Dann setzte sich der Zug in Bewegung. So begann ihre Hochzeitsreise.

Sie durchfuhren die langweiligste Gegend der Erde, das Hochplateau von Südafrika. Schanzen rechts und links, hin und wieder eine abgebrannte Farm, Pferdeleichen und kleine Hügel — Soldatengräber. Trostlos. Dazu regnete es in feinen, staubförmigen Tropfen, die überall durchdrangen. Der neugebackene Ehemann hüllte sich in einen dicken Plaid und schlug die Krempe seines Hutes herunter.

Bis Elandsfontein brauchte man vier Stunden. Früher war man in zwei Stunden dahin gelangt.

Elandsfontein ist eine große Station. Es gab einen langen Aufenthalt, und weil Piet seinem Magengefühl nach verspürte, daß auch Stintje Hunger verspüre, nahm er den Sack mit den Eßwaren und eilte zu ihrem Wagen.

Ach, das arme Stintje! Freilich hatte sie Hunger, sie hatte ja vor lauter Aufregung vom Morgen an nichts gegessen. Zum Glück saß sie am Fenster, da konnten sie wenigstens nach Herzenslust plaudern.

Während sie eine Schnitte Butterbrot mit Obstmus nach der andern verzehrte, redete sie lustig drauf los, und ihre Aeuglein leuchteten vor Freude, daß ihr Piet wieder bei ihr war.

„Ach, Piet, nimm doch den Kaffeetopf und hol mir heißes Wasser," bat sie.

„Ja, woher denn, Schatz?"

„Mein Gott, von der Maschine doch."

Und schon lief Piet, um dem Lokomotivführer seine Bitte vorzutragen. Der war ein gemütlicher Mensch, und Piet und Stintje hatten ihren Kaffee.

Aber dann hieß es wieder, sich trennen, und weiter und weiter ging's. Spät abend war man in Vereeniging, da sagte er ihr gute Nacht. Dann machte sie sich ihr Bett auf der einen Bank zurecht, während die andern Insassen über und neben ihr Platz nahmen. Die südafrikanischen Wagen sind, Gott sei Dank, Schlafwagen. Er bereitete sich mühsam zwischen den Koffern ein Lager, streckte sich brummend aus und dachte wehmütigen Herzens an seine Stintje.

Auf der ersten Station, die man am Morgen erreichte, in Brandfort, lief er gleich mit dem Kaffeetopf zur Lokomotive und kam mit fertigem Kaffee zu Stintjes Wagen. Sie guckte schon heraus, hatte ganz gut geschlafen, fand aber die Fahrerei recht langweilig und fragte, ob man nicht bald in East London sein würde.

Zu seinem Bedauern mußte er erklären, daß East London noch sehr, sehr weit wäre und man vermutlich noch eine Nacht werde fahren müssen.

So kamen sie am zweiten Tage nach Bloemfontein und fuhren in der Nacht über die Grenze des Oranjefreistaates bei Bethulie.

Am dritten Tage war die Gegend landschaftlich interessanter. Man fuhr durch die zerklüfteten Stormberge und erreichte gegen Abend Queenstown.

Der Zug fuhr über die Station hinaus. Erst nachdem eine Kette von Posten den Platz umstellt hatte, durften die Passagiere aussteigen. Es gab einen langen Aufenthalt, Piet und Stintje wanderten auf und ab.

Was sie miteinander sprachen? Piet freute sich auf die bequeme Kabine, die sie auf dem Schiff haben würden.

Dann gingen sie wieder auf und ab. Endlich erklärte Stintje, sie wolle schlafen, und Piet suchte schweren Herzens seine Koffer auf. Er schlief gut, verspürte kaum, daß der Zug sich in Bewegung setzte.

Er erwachte erst am Morgen und sah verblüfft auf. Vor ihm breitete sich die Südküste der Kapkolonie aus.

Und Stintje? Er stellte sich auf die Koffer und sah nach vorn. Keine geschlossenen Wagen! Ueberall offene Kohlenwagen mit Männern und Gepäck beladen.

Der Zug war in Queenstown geteilt worden, und der zweite Teil folgte dem ersten im Abstand von einer Stunde. — —

Stintje war auf einer größeren Station erwacht und hatte erwartet, daß ihr Piet wieder Kaffee bringen würde. Aber Piet kam nicht. Sie öffnete das Fenster und rief: „Piet!" Piet kam nicht. Da ging sie denn hinaus und suchte ihn — Piet war nicht da, und sein Wagen auch nicht. Verzweifelt stand sie da und fing an, bitterlich zu weinen.

Das sah ein englischer Offizier und fragte sie teilnehmend, was ihr passiert wäre. Es dauerte lange, bis er begriff, um was es sich handle, denn Stintjes Englisch war nicht gerade das beste. Als ihr aber der Engländer erklärte, daß sie in zwei Stunden in East London sein und von Piet dort gewiß erwartet würde, beruhigte sie sich wieder.

So traf's auch ein. Piet starb fast vor Ungeduld, bis der zweite Teil des Zuges auf den Hafenkai von East London dampfte und ihm sein Stintje brachte. Diese lange Trennung! Und das Wiedersehen!

Na, warte nur, bis wir auf dem Schiff sind, dachte Piet. Gegen drei Uhr nachmittags setzte sich endlich der kleine Dampfer in Bewegung, der sie alle an Bord des großen englischen Transportdampfers „Hawarden Castle" brachte.

Der kleine Dampfer war gesteckt voll. Er fuhr langsam den Fluß, der den innern Hafen von East London bildet, hinunter. So weit ging die Sache noch gut; aber die „Hawarden Castle" lag nicht im innern Hafen, sondern draußen auf der offenen Reede, und von weitem sah und hörte man schon die Brandung tosen. Die See ging hoch, der kleine Dampfer tanzte auf und ab, jeder seeuntüchtige Magen mußte unfehlbar die Seekrankheit kriegen.

Piet und Stintje hatten sie denn auch, ehe man beim „Hawarden Castle" war.

Es war aber auch keine einfache Sache, bei so hoher See von einem Schiff auf das andere zu steigen. Bald war der kleine Dampfer in gleicher Höhe mit dem großen Schiff, bald wieder tief unten. Auf einer Treppe oder einem Verbindungssteg hinüber zu gelangen — daran war nicht zu denken. An dem Kran des Vormastes wurde ein Tau befestigt und daran ein hoher Korb. Die Passagiere mußten immer zu vier und vier in den Korb steigen und wurden so an Bord geheißt. Wenn der Korb an die Seitenwand des Schiffes stieß oder mit Gewalt auf das Deck plumpste, so war das zwar nicht angenehm, aber man hatte keine Zeit, darüber nachzudenken, dazu ging's zu schnell.

So waren Stintje und Piet an Bord gekommen und wurden vom Obersteward empfangen. „Herren links, Damen rechts," lautete die Anordnung des Beamten — höflich aber bestimmt. Und schon hatte man Piet nach links gedrängt. Ueberrascht, wie er war, hatte er sich ruhig drängen lassen, bis er fast die Treppe zum Zwischendeck hinunterfiel. Es blieb nichts übrig, als da hinabzuklettern und die Einrichtung seiner künftigen Wohnung zu betrachten. An beiden Seiten des Zwischendecks waren Tische und Bänke aus Holz angebracht. Darauf standen Zinnteller und Zinnbecher — alle schon braun angelaufen. An der Decke hingen Hängematten — so tief, daß man unter ihnen nur gebückt sitzen konnte. In der Mitte der Zwischendeckdielen ein großes Loch, da gings noch eine Treppe tiefer in ein ähnliches Verließ.

Stintje war in eine Kabine gewiesen worden, dort hatten sich's drei alte Frauen schon bequem gemacht. Und die Träume vom Zusammensein mit Piet waren wieder einmal ins Wasser gefallen.

Stintje ordnete, so gut es ging, ihre Sachen, dann ging sie hinaus und suchte Piet. Er stand auf dem Mitteldeck und sah nachdenklich zu, wie die Koffer aus dem kleinen Dampfer ausgeladen wurden.

„Piet, Piet," rief sie, „wie schrecklich! Man trennt uns schon wieder. Seit wir verheiratet sind, hast du mir noch nicht einmal einen Kuß gegeben."

Piet sah sich um. Ueberall Leute, nirgends ein ungestörtes Plätzchen. Er seufzte: „Jetzt nicht, vielleicht später."

Und sie: „Ach ja, später."

Aber später ging's erst recht nicht. Auf dem engen Raum an Bord waren sie nie allein. Und immer noch kamen täglich neue Leute, es wurde immer voller und voller. Endlich, endlich nach acht Tagen ging der Dampfer mit seinen neunhundert Passagieren ab.

Die Küste von East London verschwand langsam, die „Hawarden Castle" gewann die hohe See. Man wußte eigentlich nicht recht, wohin die Fahrt gehen würde, aber jedenfalls zunächst nach Simonstown, dem Kriegshafen von Kapstadt, um Kohlen zu laden.

Anderthalb Tage schaukelte man bis Simonstown und blieb dort drei Tage liegen.

Sobald das Schiff in Fahrt war, wurde Stintje seekrank. Sie hatte absolut kein Talent zu Seereisen und atmete daher auf, als man wieder vor Anker lag. Aber diese drei Tage in Simonstown waren auch nicht gerade angenehm. Tag und Nacht blieben die Luken wegen des Kohlenstaubes geschlossen. Piet und Stintje, die auf dem Achterdeck promenierten, sahen bald aus wie Kohlenbrenner. Da half kein Waschen, denn wenige Minuten, und man war wieder schwarz. Es war schrecklich. An Stintjes Kabine, die über einem Bunker lag, rollte die ganze Nacht hindurch der Kohlenwagen vorüber.

Von Schlaf war keine Rede.

Piet hatte es noch ärger. Seine Hängematte war gerade dort aufgehängt, wo oben auf Deck die beiden Winden standen. Sie beförderten die ganze Nacht Kohlensäcke.

Nach drei qualvollen Tagen war das Kohlenladen vorüber, die „Hawarden Castle" dampfte ums Kap der guten Hoffnung herum in den Atlantischen Ozean. Langsam im Abendsonnenschein tauchte der Tafelberg in die Fluten.

Als Stintje am nächsten Morgen auf Deck kam, gab's nichts mehr als Himmel und Wasser.

Und Piet hatte Stintje noch immer keinen Kuß gegeben. Immer wurden sie beobachtet. Als es gar bekannt wurde, daß sie ein junges Paar seien, machte man einen Sport daraus, die beiden immer und immer wieder zu stören. Piet schimpfte in seiner Hängematte, Stintje weinte in ihrer Kabine — aber das half nichts.

Einmal war er früh aufgestanden und fand zu seiner Freude Stintje allein auf Deck. Er eilte auf sie zu, wollte sie schon umarmen, da brüllte jemand „Achtung!". Ein Strahl kalten Wassers — sie prallten auseinander, und hinter ihnen stand die ganze Matrosenschar, die das Deck reinmachen sollte, und schrie vor Lachen, so daß sie beide, rot vor Scham und Aerger, davonliefen.

Ein andermal saß Piet auf Deck unter der Kommandobrücke, und niemand in der Nähe. Stintje kam aus der Kabine auf ihn zu. Als sie ihn eben küssen wollte, krächzte von oben eine Stimme: „Schöner Morgen, nicht wahr?" Auf der Kommandobrücke stand der erste Offizier und lachte sich was.

Wieder nichts. Da gaben sie alle weiteren Versuche auf. Aber es dauerte noch lange bis Vlissingen. An den Kapverdischen Inseln wurden wieder Kohlen geladen, und langsam, sehr langsam näherte man sich dem Ziel.

Die Bai von Biscaya und der Kanal erwiesen sich großmütig. Sie waren spiegelglatt.

Endlich kam er, der Tag. Am 22. August war's. Zeitig schon stand alles auf Deck, Piet und Stintje Arm in Arm und blickten ungeduldig auf die schmutziggraue See und die ins Meer ragenden Dämme; dahinter hier und da ein Dörflein mit spitzem Kirchturm — Holland.

An der „Hawarden Castle" rauschte der „Prins Hendrik" vorbei, einer der Postdampfer Queensborough—Vlissingen. Dreimal hob und senkte sich die Flagge vor ihren Landsleuten, ein dreifaches Hurra hüben und drüben.

Nun war man in der Schelde und in Vlissingen. Der Dampfer legte an, und nach sieben Wochen zum ersten Mal betraten Piet und Stintje wieder Mutter Erde.

Vom Kai führt eine Straße nach der innern Stadt, rechts davon zweigt eine Allee ab, die eng ist und immer dichter und dichter wird. Dort gingen Piet und Stintje. Kein Mensch ringsum.

„Piet!"

„Stintje!"

Und endlich lagen sie sich in den Armen.