

Abendausgabe.

Wandern und Reisen.

Von

Ernst Niemann.

„Er ist auch in Hamburg gewesen“, steht auf einem Grabstein eines thüringischen Friedhofs. Auf einem Grabstein — so bedeutungsvoll erschien unsern Altvordern das Unternehmen einer Reise, die wir heute leichtem Herzens in ein paar Stunden ausführen! Wer reiste denn auch früher im weg- und steglosen Land? Reiche Leute, die Pferd und Kutsche dazu hatten, andere, geschäftshalber, mit der Post. Die übrigen sind im Frieden gestorben, ohne den heimischen Kirchturm jemals weit aus den Augen verloren zu haben. Heute reist jedermann. Mit jedem Frühlingsschwellen und Verchenfingen kommt des Reisesiegers über die Menschen, ein ieltfame, gehobene Uebergangsstimmung zwischen Planen und Ausführen, bei Atlas und Kurdbuch. Jeder Beamte bekommt seinen Urlaub, der Fabrikarbeiter auch. Der Mittelschüler bringt bereits mit halbwegs guten Osterensuren den Wechsel auf eine Sommerreise mit nach Hause. Alle Welt fragt: „Wohin reisen Sie diesmal?“ Auch im Kriege.

Darum alle diese Menschen reisen, warum so viele, die es zu Hause so nett und gemütlich haben; die Kosten, Mühen und Unbequemlichkeiten der Fremde auf sich nehmen? Weil es Mode ist, hört man wohl sagen. Der moderne Mensch reist, weil es dazu gehört, weil alle seine Bettern und Bekannten auch reisen und wichtig tun und von nichts anderem reden als von ihren Reisen. Um mitreden zu können, darum reist man auch. Aber das ist nur zum Teil wahr; die meisten reisen doch aus wahren Bedürfnis. Das Leben mit seinen Nipflängen nimmt die Menschen hart mit; es geht ihnen alles ein bischen an die Nerven. Nicht, daß wir mehr oder härter arbeiteten als unsere Väter; die meisten Berufe werden heute mit geringerem Kraftaufwand und oft unter viel günstigeren hygienischen Bedingungen vollzogen. Das Wort von der Ueberarbeitung der Menschen unserer Zeit klingt ein bischen nach Modewort. Sieht man genauer zu, so ist die Sache in der Regel nicht so schlimm, und gar viel von dem Klagen und Nervössein hat nähere Beziehungen zu den Torheiten des Lebens als zur Arbeit. Aber die Arbeit wird heute schwerer und ermüdender empfunden, weil mehr Unruhe und Hast, mehr Abhängigkeit und Zwang hineingekommen sind. Und dann: das Persönliche bei der Arbeit, das ihrem Vollbringer Freude macht, tritt immer mehr zurück, es ist zu viel handwerksmäßige Teilarbeit, zu viel Spezialistentum. Die Mechanisierung der Arbeit, die das wahre Glücksgefühl des Schaffens nicht mehr aufkommen läßt, erschöpft die Menschen, auch ohne daß sie ihre eigentliche Kraft ausgegeben hätten. Auf diesen dünnen Sandboden des Klagens und Mühens fällt der Trostschimmer einer Sommerreise, die Aussicht, wenigstens einmal im Jahre aus dem alten „Dreß“ zu kommen und unbeengt von Pflicht und Bürde draußen ausruhen zu können. Aber das Ausruhen daheim, der Familienausflug aufs Nachbardorf tut's heute nicht mehr ganz; der Mensch muß einmal aus dem zusammengepreßten Leben heraus; einmal den ganzen Alltagsballast seines gewohnten geistigen Hausrats von sich werfen, muß in einer neuen, freien Welt ein neuer Mensch sein können. Darum reisen so viele.

Wenn wir vom Reisen reden, so denken wir zugleich auch immer an die Eisenbahn. Sie ist es ja auch, die das Reisen so fabelhaft verbilligt und verbreitet hat, die uns das Wunderfache von dem sehen läßt, was unsere Großväter gesehen haben. Vor hundert Jahren sind die Menschen in zwölf Stunden mit dem Postwagen 45 bis 50 Kilometer, mit der Extrapost 75 Kilometer gefahren. Im Jahre 1850 brachte sie die Eisenbahn in derselben Zeit bereits 350 Kilometer. Heute dagegen legen wir in einer Nacht mit dem D-Zug 800 Kilometer zurück. Und derselbe Weg, der früher etwa 75 Mark kostete, erforderte vor dem Kriegstarif in der III. Klasse nur noch 10 bis 15 Mark. Damit ist die Eisenbahn die Trägerin des Reiseverkehrs geworden. Und nun kommt sie, die sich sonst ein Vergnügen daraus machte, uns dem Glück der blauen Ferne entgegenzuführen, und sucht uns mit weisen Sprüchen die Reisege-danken auszureiben und, da das Zureden nicht immer hilft, durch Verteuerungen und sonstige Erschwerungen auszutreiben. Dagegen soll nichts gesagt werden; die Eisenbahn ist jetzt in erster Linie Kriegsinstrument, und es ist wichtiger, daß sie Soldaten, Munition, Volksernährung und Nach-