

ung, sondern bedürfen hierzu eines äußeren Anstoßes. Ein Geräusch, das sonst vielleicht unbemerkt bliebe, ein leiser Schmerz, die Gestalt eines von ferne kommenden, dessen Jüge noch nicht deutlich erkannt werden können die Anlässe zu solchen Illusionen bilden. Eine Mutter, die in freudiger Erregung ihr Kind erwartet, hält das Geräusch für den Schall seines Trittes, die Gestalt in der Ferne für den erwarteten Sohn. Wer einmal an einer Schußwunde laboriert hat, aus der die Kugel nicht entfernt werden konnte, glaubt, daß der Schmerz, der sich an einer Körperstelle bemerkbar macht, von der im Körper herumwandernden Kugel herrührt. Geisteskrante, die Schmerz in der Magengegend fühlen, erzählen, sie hätten ein Tier geschluckt, das sie fortwährend beißt. — Ein schönes Beispiel für Illusionen sind die Fieberphantasien des Knaben in Goethes „Erkörung“. Die nächtliche Landschaft, die im Nebel eingehüllten Weidenbäume, das Säuseln des Windes bilden hier gleichsam den Aufnahmepunkt für die Erinnerungsbilder des Knaben. Die Angst, die ihn hier in ungewohnter Umgebung befallt, ruft in ihm die Erinnerung an den Erkörung wach, vor dem er sich immer gefürchtet hatte. Je größer die Angst wird, desto lebhafter werden die Gestalten der Sage und umso sicherer werden sie in die schaurige Umgebung hineingedeutet.

Einen bedeutenden Anteil haben die Halluzinationen und Illusionen, insbesondere aber die letzteren, an unjener Traumwelt. Denn fast alles, was wir im Traume erleben, ist Erinnerung an Ereignisse und Wünsche unseres Wachbewußtseins, oder aber eine phantastische Deutung und Ausschmückung von völlig unheimbaren Vorgängen während des Schlafes. So werden leise Atembelshwerden zur Illusion des Abdrückens, das Ballentasten des ein wenig gehobenen Bettes zur Illusion des Falles aus beträchtlicher Höhe. Zu beachten ist hierbei, daß auch in den Traumillusionen die Ausnahmefälle das herrschende zentrale Element sind. Es hängt dies damit zusammen, daß die subjektive Selbsterinnerung unserer Erinnerungsbilder zu wirklichen Erlebnissen, wo immer sie nur auftritt, an starke Erregungen des Gemütes, freudige und peinvolle, geknüpft ist.

Brückenbau und Brückeneinstürze.

Vlauderei von Ernst K. v. S.

Brücken gibt es wohl schon so lange, wie es eine Menschheit gibt. Allerdings mögen sich die Armenischen beim Ueberqueren von Flüssen und Strömen anfangs wohl nur auf ihre Schwimmkraft verlassen haben, aber bald werden ihnen natürliche Brücken, wie überhängende Felsen und gestürzte Bäume, einen Weg gezeigt haben, auf dem man den Uebergang bequemer und gefahrloser bewerkstelligen konnte. Selbstverständlich waren die ersten Brücken überaus primitiver und kunstloser Art. Gefällte Stämme wurden über Bäche und kleinere Flüsse gelegt und auf diese, für nicht ganz schwindelkrete Menschen nicht ganz ungeschicklichen Brücken mögen ihre Verfertiger wohl nicht weniger stolz gewesen sein als ein heutiger Ingenieur auf eine mit allem Raffinement moderner Technik ausgestattete Dämmebrücke. Noch in unseren Tagen sind diese ursprünglichen Brücken bei den Naturvölkern ganz und gar vorhanden. So kann man in den Felsengebirgen des malaiischen Archipels über schwindelerregenden Abhängen oft dünne Bambusstangen erblicken, auf denen die Eingeborenen, nicht selten mit schweren Lasten beladen, vermagt dahinzuhreiten. Der Europäer, wenn er nicht gerade zufällig Seiltänzer ist, kann solche Naturbrücke natürlich nicht passieren. Solche und ähnliche Brücken dürften in vorchristlicher Zeit die einzige vorhandene gewesen sein. Es versteht sich von selbst, daß sie nur bei schmalen Wasserläufen in Fluß kommen konnten; breite Ströme mußten entweder schwimmend oder mit Hilfe von Bötten durchquert werden. Die ältesten archaischen Brücken sind im fernem Osten erbaut worden, wahrscheinlich in Indien. Weich doch eine der ältesten indischen Sagen von dem Affenkönig Hanuman zu erzählen, der durch seine vierhändigen Untertanen eine Brücke von Ceylon nach dem indischen Festlande schlagen ließ. Im klassischen Altertum hatte man es im Brückenbau schon ziemlich weit gebracht, wenn auch in den meisten Fällen, wo es archaische Flüsse zu überbrücken galt, wohl die Schiffbrücke zur Anwendung kam. D. h. es wurde eine Anzahl Rähne, die miteinander verbunden waren, über die ganze Breite des Flusses verankert, und über die Fahrzeuge Bretter gelegt. Bekanntlich sind diese Pontonbrücken in weitestlicher Vervollkommnung noch jetzt gebräuchlich und spielen besonders im Seerwesen eine Rolle. Daneben gab es aber auch schon recht kunstvoll konstruierte feste Brücken, und Galas Rheibrücke, deren Bau er in seinem bellum

gallium beschrieben hat, ist ein Meisterstück römischer Ingenieurkunst ebenso freilich ein Schrecken aller Terkianer der deutschen Gymnasien. Lange Zeit hindurch baute man nur hölzerne Brücken. Erst dem 19. Jahrhundert war es vorbehalten, jene lustigen Gebilde aus Eisen und Stahl herzustellen, die nicht nur Flüsse überbrücken, sondern sogar die Ufer von Meeresarmen miteinander verbinden. Eine der vollendetsten dieser Art ist die New-York mit Brooklyn verbindende Brücke. Die eisernen Brücken kamen erst recht in Aufnahme, als es galt, nicht nur Ueberdämme für Passanten und Fuhrwerk, sondern für das neueste Verkehrsmittel, die Eisenbahn, herzustellen. Hier zeigte die Tragkraft der hölzernen Brücken nicht aus, Stein (der allerdings auch schon früher verwendet war), Eisen und Stahl wurden herangezogen. Triumphe über Triumphe feierte der menschliche Geist. Mit unerhörter Kühnheit wurden unüberwindlich scheinende Hindernisse überwunden. Man beschränkte sich nicht mehr darauf, fest fundierte Brücken zu bauen; man schuf Dämmebrücken, die aufscheinend frei über dem Wasser schweben und über die Expres- und Güterzüge in bunter Reihenfolge ununterbrochen dahinflauren. Wer schwindelte es nicht, wenn er z. B. die gewaltige Eisenbahnbrücke bei Münsteln im Wuppertal betrachtet? Wo viel nicht ist, ist naturgemäß auch viel Schrecken. Die Geschichte des modernen Brückenbaues hat gar viele erschütternde Katastrophen zu verzeichnen, bei denen nicht selten hunderte von Menschen ums Leben kamen. Die meisten dieser Katastrophen ereigneten sich in Amerika, wo man bei der Konstruktion mit viel größerer Sorglosigkeit an Werke acht und wo Menschenleben nicht eben besonders hoch im Preise stehen. Aber auch in Europa sind Brückeneinstürze gerade keine Seltenheit, und jene fürchterliche Katastrophe in Schottland, wo eine kaum vollendete Eisenbahnbrücke mit einem eben darüberfahrenden Expreszug einige hundert Meter in die Tiefe stürzte, steht wohl noch im Gedächtnis der älteren Generation. Unsere deutschen Ingenieure arbeiten zwar mit aller gebotenen Vorsicht; daß aber auch bei uns derartige Unglücksfälle vorkommen können, beweist der ganz kürzlich erfolgte Einsturz der im Bau befindlichen Rheibrücke in Köln. Die Schuld an diesem traurigen Ereignis, dem mehrere Menschenleben zum Opfer fielen, ist in der Hauptsache allerdings wohl äußeren, besonders Witterungseinflüssen auszusprechen; ob sich aber, bei vernünftiger Anwendung aller Vorsichtsmaßregeln, das Unheil nicht doch hätte vermeiden lassen? Eine Antwort darauf ist wohl schwer zu finden, in jedem Falle aber ist das schreckliche Vorkommnis eine ernste Mahnung, derartige Bauten mit doppelter Vorsicht zu überwachen. Nun zum Schluß noch eine Uebersicht über allerlei phantastische Brückenbauprojekte. Da ist zunächst die famose Idee, den atlantischen Ozean zu überbrücken, sodann man trocken Fußes von Hamburg nach New-York zu marschieren könnte. Vielleicht treten die Ingenieure des 5. Jahrtausends nach Christi Geburt diesem beherrschenden Gedanken einmal etwas näher. Wenn man es, daß man den Narmekanal zwischen Dover und Calais gern überbrücken möchte. Diesem Plan stellt sich aber außer allerlei elementaren Hindernissen noch die Furcht der Engländer vor einer französischen Invasion entgegen; jetzt freilich, in der Zeit der berühmten Entente Cordiale, siehe sich letztere vielleicht überwinden; dann wäre aber wohl eine Unternehmung des Konals praktischer. Schließlich sei noch das Projekt einer Brücke über die Behringstraße, jenen Meeresarm zwischen den unwirtlichen Teilen Amerikas und Asiens, erwähnt. Die Hindernisse sind auch hier sehr groß; ab- so phantastisch die Sache aussieht, sie kann am Ende doch in absehbarer Zeit verwirklicht werden. Die Technik ist noch immer im andauernden Steigen begriffen und kann, so wird sicher in kommenden Jahrhunderten Werke schaffen, die wir jetzt Menschen mit einem überlegenen Völkern abtun, wie feinerzeit Friedrich der Große den „blauen Punkt“, die heute überall dominierende Dampfkraft.

Sinnssprüche.

Geh mit Dir selbst freudig ins Gericht,  
Und wenn Dir's nicht gelingt, von innen  
Die Ruh, das Glück Dir zu erringen,  
Von außen kommt das Glück Dir nicht.  
Fr. Bodenstedt.

\*  
Der hat das Leben nie verstanden,  
Dem nur die Dauer wohlbehaft,  
Nur der ist frei von allen Banden,  
Der froh genießt und froh entsagt. F. Pair.

Verantwortlich: Chef-Redakteur Dr. Klaus Buchmann; Druck der G. Wittich'schen Buchdruckerei — Seite in Darmstadt.

