

Das Werk

Monatsschrift der „Vereinigten Stahlwerke Aktiengesellschaft“

IX. Jahrg.

Düsseldorf, August 1929

Heft 8

„Bremen.“

Gedanken um einen Namen, der zum Symbol wurde.

Nicht nur auf Länder und Völker, auch auf Städte trifft das zeitlose Lagardesche Wort zu: „Es gilt zu begreifen, daß jeder neue Schritt zum Beginn einer neuen Zeit oder zum Tode führen kann.“

Wer kennt heute Brake? Und, wenn er es kennt, weiß er, daß vor knapp einem Jahrhundert die Frage: „Bremen oder Brake als Ausfallstor zum Weltmeer?“ auf des Messers Schneide balancierte? Und, schließlich und vor allem, wem ist bekannt, daß die entscheidende Antwort auf diese Frage durch das tatkräftige, entschlossene Handeln des damaligen Bremer Bürgermeisters Johann Smidt gegen den Willen der Mehrzahl seiner Bürger entschieden wurde?

Das Bünglein an der Waage?

Die zunehmende Versandung der Unterweser, die daraus erwachsende Gefahr für Bremen — eine deutsche Mittelstadt von 50 000 Einwohnern —, allmählich vom Meere abgeschnitten zu werden, ihren Charakter als Seestadt völlig zu verlieren, zur Binnenstadt herabzusinken und ihren Rang an das aufstrebende, in der Nähe der Wesermündung gelegene Brake zu verlieren.

Und das Gewicht, das die Waagschale „Bremen“ entscheidend beschwert?

Der Ankauf hannoverschen, also fremdstaatlichen Geländes zwecks Erwerb eines eigenen Seehafens.

Dem ersten stark umstrittenen Schritt der Schaffung einer zuverlässigen Basis für

den geplanten Vorstoß der Bremer Flagge zur Weltgeltung folgt der zweite: die Werbung für Exportgüter, um den ausfahrenden Schiffen Ladegut zu verschaffen.

Fast das einzige „Ausfuhrgut“, über das der europäische Kontinent damals verfügt, sind die hoffnungsfroh der „Neuen Welt“ entgegenziehenden Auswanderer. Mit klarem Blick erkennt man in Bremen die welthistorische Bedeutung der Auswanderung und, vor allem, den Weg, auf dem es möglich ist, diesem Strom, der bisher fast ausschließlich über französische Häfen, insbesondere Le Havre, ins Weltmeer mündet, ein neues Bett zu graben. Gilt bis dahin der Grundsatz: „Der Auswanderer ist eine Ware, die dem Reeder möglichststen Gewinn abwerfen soll“, so beginnt man ihn in Bremen als einen Menschen, und zwar als einen besonders hilfsbedürftigen Menschen zu betrachten, der in der neuen Heimat zu seinem eigenen und zum Segen des Vaterlandes gedeiht und wirkt.

Daher entschließt sich Bremen als erster europäischer Seehafen schon 1832, mit dem bis dahin üblichen System, wonach der Auswanderer seine Transportkosten zu dem neuen Wohnort durch Arbeit abverdienen muß und zu diesem Zweck von dem Kapitän, der ihn hinübergebracht hat, buchstäblich verkauft wird, zu brechen, und erläßt eine strenge Verordnung über die Beförderung von Auswan-



Der Bremer Roland
im Vortau zum Spießsaal der „Bremen“.



Bremerhaven vor hundert Jahren und ... (f. S. 7).
Auswandererschiffe im alten Hafen

derern. Die Folge ist, daß Bremen sich innerhalb weniger Jahre neben Le Havre die führende Stellung erkämpfte, um es später sogar zu überflügeln.

Wenig mehr als ein Jahrzehnt später, im Jahre 1846, erfaßt die norddeutsche Hansestadt zum zweiten Male die Zeichen der neuen, diesmal auf der Wende vom Segel zum Dampfschiff stehenden Zeit.

Im Jahre 1840 hat die englische „Cunard Line“ ihrer Dienst zwischen Liverpool und Boston mit dem Raddampfer „Britannia“ eröffnet, der die Reise in 14 Tagen gegenüber bisher mindestens 28 Tagen zurücklegte und sich seine Monopolstellung teuer bezahlen läßt. Die Vereinigten Staaten haben den begreiflichen Wunsch, sich durch Gründung einer eigenen Linie von England unabhängig zu machen. Als Endhafen der zu gründenden neuen amerikanischen Linie nennt man Rotterdam, Antwerpen, Le Havre, Bordeaux, ja sogar Lissabon.

Und wieder einmal läuft das kleine, immer noch 50000 Einwohner zählende, eigentlich außerhalb jeder ernsthaften Diskussion stehende Bremen sämtlichen europäischen Häfen den Rang ab: am 15. Juni 1846 erteilt der amerikanische Senat der „Ocean Steam Navigation Company“, die einen regelmäßigen Verkehr zwischen New York und Bremen plant, seine Zustimmung.

Ein Hineinleuchten in die Hintergründe des Gesellschaftsvertrages aber, der eine Bereitstellung von Mitteln von deutscher Seite in Höhe von 300000 Dollar erforderte, läßt, mehr noch als die Tatsache des Ab-

gegebenes Mittel zur Förderung des deutschen Überseehandels.

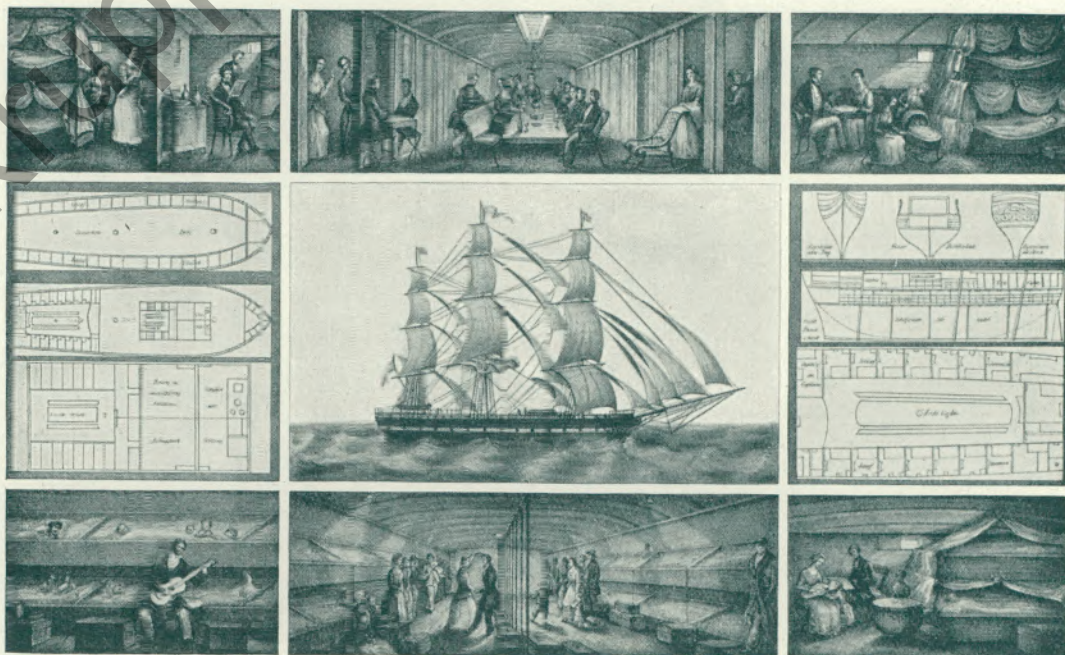
Wieder einmal, ganz ähnlich wie drei Jahrzehnte vorher, ergreift eine Hand die sich lockenden Zügel und weist der für einen Augenblick schwankenden und unsicheren Lebenslinie der Handelsstadt Bremen Weg und Ziel: der Bremer Kaufmann H. H. Meyer, seit fast einem Jahrzehnt von der Überzeugung geleitet, daß erste Voraussetzung für ein erspriessliches Zusammenarbeiten zwischen Alter und Neuer Welt nur dann für Deutschland von wirklichem Wert sein kann, wenn eine deutsche Gesellschaft Trägerin des völkerverbindenden Gedankens ist, wird zum zielbewußten Gestalter dieses Gedankens.

Am 29. November 1856 wird die Öffentlichkeit mit dem „Lloyd“-Plan bekannt gemacht, und am 20. Februar 1857 konstituiert sich der „Norddeutsche Lloyd“. Das große nationale Werk ist vollendet. Bremen erhält seine langersehnte

schlusse selbst, aufhören: zum ersten Male seit langer Zeit beteiligen sich von dem „Deutschland“ genannten Vielstaatenverband neben Preußen, Hannover, Sachsen, Baden und Hessen-Nassau noch zehn andere deutsche Staaten an der Finanzierung einer amerikanisch-bremischen Dampferlinie!

Und der Erfolg: die Zahl der Auswanderer über Bremen verdreifacht sich in zehn Jahren, die Einfuhr aus den Vereinigten Staaten steigt um das Fünffache, die Ausfuhr um das Doppelte, und die ausgeführten Artikel stammen aus dem gesamten deutschen Vaterlande.

Aber noch fehlt in dem geradlinig, klar und rechtwinklig errichteten Gebäude der Schlußstein: die Gründung eines auf den vielfachen besonderen Handelsbeziehungen Deutschlands zu Amerika aufgebauten deutschen Dampfschiffunternehmens als ge-



Ein altes Bremer Auswandererschiff und seine Passagiereinrichtungen.

eigene Schiffsverkehrsverbindung mit den Vereinigten Staaten von Amerika.

Aber schon im Sommer des gleichen Jahres erschüttert eine von Amerika ausgehende allgemeine wirtschaftliche Krise die neugegründete Gesellschaft in ihren Grundfesten. Nur der unbeugsame Glaube einiger weniger führender Bremer Handelskreise, die in die Bresche springen, verhindert den Zusammenbruch.

Am 12. Juni 1858 liegt der erste der vier transatlantischen Lloyd-Dampfer, die „Bremen“, auf der Bremerhavener Reede, um seine Probefahrt zu machen, mit der eine eindrucksvolle patriotische Feier verbunden ist.

„Wohl alle Teilnehmer des Festes“ — so hieß es u. a. in einem Bericht der „Weserzeitung“ über die damit verbundene Feier —, „die sich auf dem schönen weiten Raum des Schiffes wie auf heimatlichem Boden sicher und freudig umherbewegten, fühlten den Ernst, die Bedeutung des Tages, der die Eröffnung einer neuen, großen, schwierigen Aufgabe unseres nationalen Instituts feierte. Wird es gelingen, so fragte wohl mancher Mund, wird es gelingen, wo noch kein einiges Vaterland im Hintergrunde steht, keine Staatssubventionen, wie in anderen Ländern, den Anstrengungen zu Hilfe kommen, wo Privatkräfte, und nur sie allein, Gedeihliches schaffen und wirken sollen? Es ging ein Gefühl durch die Gesellschaft, man wußte nicht, woher es kam, aber man wußte, daß es da war, und man wußte, daß es die obige Frage mit einem hoffenden „Ja“ beantwortete.“

Und wieder einmal folgte dem hoffnungsfrohen Aufstakt



Erste Ankunft des Dampfers „Washington“ der „Ocean Steam Navigation“ in Bremerhaven 1847.

eine Reihe von schweren Rückschlägen: der gerade einige Monate vorher in Dienst gestellte Dampfer „Hudson“ wird durch Feuer zerstört, der Dampfer „Weser“ erleidet kurz darauf auf der Fahrt nach New York bei stürmischem Wetter so schwere Havarie, daß er verwendungsunfähig wird. Um das Unglück voll zu machen, bricht dem Dampfer „Bremen“ die Kurbelwelle und setzt ihn für ein halbes Jahr außer Betrieb, so daß für den Amerikadienst nur noch der Dampfer „New York“ zur Verfügung steht. Von einem regelmäßigen Verkehr in der vorgesehenen Form kann zunächst nicht mehr die Rede sein. Erst vom achten Jahre seines Bestehens an folgt, gleichsam als Belohnung für den trotz aller Rückschläge an einen endlichen Erfolg glaubenden Hanseatengeist, eine steil aufsteigende Entwicklungskurve. Aus der bisher vierzehntäglichen Verbindung mit New York wird eine wöchentliche, gleichzeitig

wird eine neue wichtige Linie nach Baltimore eröffnet. Ein Jahr später folgen die Schaffung einer regelmäßigen Verbindung mit New Orleans sowie die Vorbereitungen für die Eröffnung einer Dampferlinie nach Westindien und Südamerika, um die deutschen Handelsbeziehungen zu diesen Staaten zu unterstützen und zu fördern.

Nach einer vorübergehenden Stöckung durch den Deutsch-Französischen Krieg läßt der Friedensschluß ein neues Emporblühen der deutschen Handelsbeziehungen erwarten — eine Hoffnung, die sich allerdings nicht in vollem Umfange erfüllt.

Eine neue, um 1880 beginnende Epoche in der



Die „Bremen“, der erste Überseedampfer des „Norddeutschen Lloyd“ 1858.



Schnelldampfer „Columbus“, 32 500 Bruttoregistertonnen (1924).

Entwicklung des „Norddeutschen Lloyd“ zählt gleichzeitig mit zu den wichtigsten in der Geschichte der deutschen Seeschifffahrt: die der ersten Schnelldampfer. Waren bisher auf allen Dampfschiffslinien Regelmäßigkeit und Sicherheit des Betriebes die maßgebenden Faktoren, so kommt von nun an, hervorgerufen durch die außerordentlichen Fortschritte des Maschinenaues, ein dritter hinzu: die Schnelligkeit. Im Sommer 1881 tritt der erste, auf einer englischen Werft gebaute Schnelldampfer „Elbe“ seine erste Fahrt an, verkürzt die Reisedauer von und nach Newyork auf acht bis achteinhalb Tage und entreißt dem Engländer damit zum ersten Male das „Blaue Band“, dessen Besitz der Lloyd ein Jahrzehnt hindurch erfolgreich zu verteidigen weiß.

Als der Lloyd am 20. Februar 1882 mit froher Zuversicht und berechtigtem Stolz sein fünfundzwanzigjähriges Jubiläum begeht, verfügt er über eine Flotte von 98 Schiffen von zusammen 104 500 Registertonnen.

Um die Mitte der achtziger Jahre eröffnen sich neue Ausichten auf eine bedeutungsvolle Ausdehnung seiner Schifffahrtslinien und Erweiterung der Beziehungen zum Auslande durch die Übernahme der neu eingerichteten regelmäßigen Reichspostdampferlinien nach Ostasien und Australien, für die unter der Voraussetzung der Vergabe der Schiffsaufträge an deutsche Werften Beihilfen bis zum Höchstbetrage von vier Millionen Mark jährlich aus Reichsmitteln bewilligt werden.

Diese Verpflichtung wird geradezu grundlegend für den enormen Aufschwung, den seitdem die deutsche Schiffbaukunst nimmt. Hielten doch die deutschen Reedereien bis dahin die deutschen Werften für nicht fähig, den Anforderungen beim Bau erstklassiger transatlantischer Dampfer gerecht zu werden. Der Lloyd bestellt, als erster, gleichzeitig drei neue Reichspostdampfer beim Stettiner „Vulkan“ und wird dadurch zu einem der Hauptförderer der deutschen Schiffbauindustrie, der er als erste Reederei die Wege zu ihrem rapiden Aufstieg ebnet.

Immer deutlicher ist allmählich das Bestreben zu erkennen, unter Zuhilfenahme aller Errungenschaften der Technik, unter sorgfältigster Abwägung der Bedürfnisse der einzelnen Linien, unter Beobachtung aller Momente, welche in der modernen Personen- und Frachtbeförderung sich irgendwie von Bedeutung erweisen könnten, das Schiffsmaterial so zu konstruieren,

daß es in seinem Verwendungsbereich ein in jeder Beziehung erstklassiges Material darstellt.

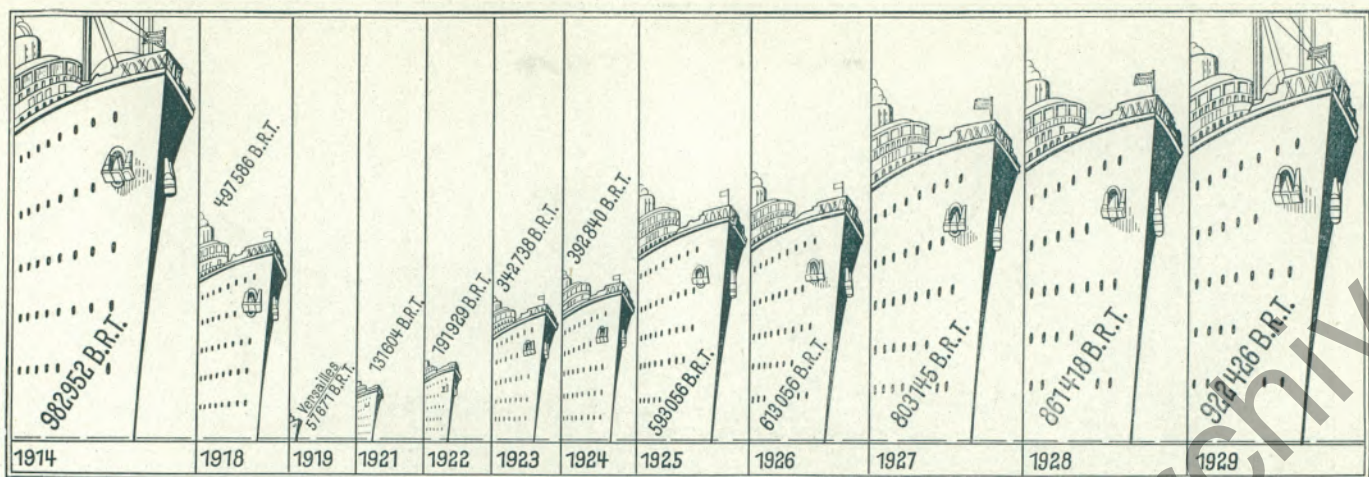
Aber auch die Entwicklung des Norddeutschen Lloyd schreitet mit Riesenschritten vorwärts. Neben einer eigenen Frachtlinie nach Newyork werden verschiedene neue Linien nach Brasilien eröffnet. Ferner gelingt es, neben der Errichtung einer „Austral-Japan-Linie“ den lebhaften Handel Hinterindiens und Südchinas, der bis dahin fast ganz von England beherrscht wurde, zu einem erheblichen Teil unter deutschen Einfluß zu bringen und damit der schwarzweißroten Flagge die Vorherrschaft in den hinterindischen Gewässern

zu sichern. Ferner wird im Jahre 1905 mit fünf Dampfern ein Schnelldampferdienst Constanza—Konstantinopel—Port Said eröffnet, der es ermöglicht, Port Said von Berlin aus in viereinhalb Tagen zu erreichen.

Hand in Hand mit dem Ausbau der Linien geht die Vergrößerung und Erneuerung der Flotte, die sich unter gleichzeitiger Abstoßung des unrentablen alten Materials vollzieht. Darüber hinaus aber werden mehrere ganz bestimmte Typen entwickelt, welche für den gesamten Weltschiffbau vorbildlich geworden sind, so das Tropenschiff, der Postdampfer von großen Abmessungen, der für Personen- und Frachtbeförderung in gleichem Maße sich eignete und die Passagierräume von den Laderäumen völlig trennte, und endlich der moderne Schnelldampfer, von denen „Kaiser Wilhelm der Große“ das inzwischen an die Cunardlinie übergegangene „Blaue Band“ im Jahre 1897 für Deutschland zurückerobert.

Einen Markstein in der Geschichte des Unternehmens bildet das fünfzigjährige Jubiläum des Norddeutschen Lloyd, das in den Tagen vom 20. bis 23. Februar 1907 nicht nur in Bremen und Bremerhaven und überall dort festlich begangen wird, wo der Norddeutsche Lloyd durch größere Agenturen vertreten ist. Einen geradezu glänzenden Verlauf nimmt die Feier in Bremen und Bremerhaven, einen Verlauf, der aufs deutlichste erkennen läßt, in welch hohem Maße die Verdienste der Gesellschaft um die Hebung des deutschen Überseeverkehrs, seine erfolgreichen, auf die Förderung von Handel, Industrie und Gewerbe gerichteten Bestrebungen im In- und Ausland anerkannt werden. Der Bremer Senat ehrt den Norddeutschen Lloyd durch die Veranstaltung eines Festmahls in der oberen Rathaus Halle, bei welchem Bürgermeister Dr. Marcus den Norddeutschen Lloyd mit folgenden Worten feiert:

„Wenn wir heute das fünfzigjährige Bestehen des Norddeutschen Lloyd festlich begehen, so lenken wir unwillkürlich unsere Blicke zurück in die Zeit, in der der Grund gelegt wurde zu dem jetzt so blühenden Unternehmen. Welcher Wagemut gehörte damals dazu für die bremische Kaufmannschaft! Was war denn das Bremen von 1857? Eine Stadt von nur 60 000 Einwohnern. Und dieses Bremen war allein auf seine Kräfte angewiesen! Noch stand nicht nur nicht hinter ihm ein staatlich geeintes Deutschland, das, wo es geboten, mit seinen



Bremen als Symbol deutschen Lebenswillens im Lichte der Statistik.

Der Schiffsbestand des Norddeutschen Lloyd von 1914 bis 1929 in Bruttoregistertonnen.

mächtigen Mitteln eingreift; noch war Deutschland nicht zu dem kraftvollen Wirtschaftskörper erstarkt, der es heute ist. Wenn trotz alledem Bremens Kaufleute den Zeitpunkt für gekommen erachteten, an das große Unternehmen heranzutreten, so hat die Folgezeit erwiesen, daß sie die Zeichen der Zeit verstanden haben.

Und wie die Männer, die den Begründern des Lloyd gefolgt sind, das Begonnene großzügig weiterentwickelt haben, das zeigt schlagend die Flotte von dreiviertel Millionen Registertonnen, die der Norddeutsche Lloyd heute sein eigen nennt, und das gewaltige Netz seiner Linien, das heute den Erdball umspannt.

Da entspricht die Jetztzeit nur einer tiefempfundenen Pflicht, wenn sie den Gedenktag des Lloyd in feierlicher Weise begeht, um dadurch den lebenden und kommenden Geschlechtern die Erinnerung wach zu halten an die große nationale Tat, die die kühne Begründung und zielbewusste Ausgestaltung des Lloyd in sich schließt.

In die machtvoll aufstrebende Entwicklung des sechsten Jahrzehnts — bis um die Mitte des Jahres 1914 ist die Flotte des Norddeutschen Lloyd auf rund 500 Fahrzeuge mit einem Gesamttraumgehalt von fast einer Million Bruttoregistertonnen und einer Maschinenstärke von über 700 000 Pferdestärken angewachsen — schneidet wie eine gewaltige Fäsur der Weltkrieg. Mit einem Schlage ist fast ganz Nordeuropa, mit Ausnahme der skandinavischen Reiche, in den Kriegszustand versetzt. Handel und Verkehr stocken vollkommen, sämtliche Überseeschiffe erhalten Anweisung zur Umkehr, zur Änderung des Kurses oder zu vorsichtiger Aufsuchung des nächsten neutralen Hafens. Durch vorsichtiges und schnelles Disponieren gelingt es, die Verluste in den ersten Kriegsjahren auf verhältnismäßig geringer Höhe zu halten, ja sogar durch Neubauten fast völlig auszugleichen. Da tritt 1917 Amerika auf die Seite unserer Gegner. Die Folge ist die Beschlagnahme sämtlicher in nord- und südamerikanischen Häfen liegenden deutschen Schiffe — für den Norddeutschen Lloyd gleichbedeutend mit dem Verlust eines Viertels seines gesamten Schiffsbestandes!

Der Abschluß des Waffenstillstandes und die gleichzeitig ausbrechende Revolution schaffen auch für den Norddeutschen Lloyd zunächst unentwirrbar scheinende Verhältnisse, deren Ordnung nur allmählich möglich gewesen ist.

Das Jahr 1919 steht unter dem vernichtenden Einfluß der bei der Verlängerung des Waffenstillstandes in Trier im Januar 1919 zugestandenen „Zurverfügungstellung“ der deutschen Handelsflotte.

Über die ungeheuren Verluste jedoch, die der Friedensschluß für die deutsche Handelsflotte bedingte, bringt erst das Jahr 1920 volle Klarheit. Mit der Bestimmung, daß Deutschland alle seinen Staatsangehörigen gehörenden Handelschiffe von 1600 Bruttoregistertonnen und darüber, ferner die Hälfte der Schiffe zwischen 1000 und 1600 Tonnen und ein Viertel der Fischereifahrzeuge einschließlich aller im Bau befindlicher Schiffe, deren Kiel bis zum Tage des Friedenschlusses gestreckt wurde, abliefern und außerdem noch fünf Jahre lang jährlich 200 000 Tonnen auf deutschen Werften für die Entente bauen soll, scheint das Schicksal der deutschen Handelsflotte besiegelt.

Belief sich der Gesamtverlust des Norddeutschen Lloyd während des Krieges auf rund eine halbe Million Bruttoregistertonnen, so bedeutet der Vertrag von Versailles einen weiteren Verlust von rund 318 000 Bruttoregistertonnen, so daß der Norddeutsche Lloyd nur insgesamt 57 671 Bruttoregistertonnen behält. Dieser karge Rest setzt sich aus kleinen Fahrzeugen, wie Schleppern, Barkassen, Leichtern usw., zusammen. Kein Passagierdampfer, kein Frachtdampfer, nichts bleibt dem Norddeutschen Lloyd mehr von seiner einstigen stolzen Seedampferflotte.

Von einer der größten Weltreedereien ist der Norddeutsche Lloyd damit zu einem kleinen Schleppdampfschiffsunternehmen herabgesunken. Als größtes Schiff verbleibt ihm der „Grüss Gott“, ein Seebäderdampfer von 781 Bruttoregistertonnen! Er steht also ungefähr wieder da, wo er im Jahre 1857 begonnen hatte. Alle späteren Verhandlungen, so insbesondere in London, betreffend Milderung dieser vernichtenden Bestimmungen des „Friedensvertrages“ sind vergeblich!

Nochten aber die Verhältnisse des Norddeutschen Lloyd, wie der deutschen Schifffahrt überhaupt, nach dem Friedensschluß auch noch so schwierig, noch so verworren sein — die Erkenntnis der unumstößlichen Wahrheit des alten Wortes „Schifffahrt ist not“, das in diesen Zeiten mehr denn jemals Geltung hatte, gab den Männern der Verwaltung den Willen, mit aller Kraft sich für die Überwindung der unendlichen, sich dem Wiederaufbau entgegenstellenden Hindernisse einzusetzen und mit Hilfe eines zuverlässigen, pflichttreuen Personals die Neuorganisation des Unternehmens, die Erneuerung der Flotte und die Wiederaufnahme des Betriebs, wenn auch zunächst in beschränktem Umfange, durchzuführen. Welches Maß persönlicher Spannkraft, welche umfassende Sachkenntnis zur Abwägung und Beurteilung der mannigfaltigen wirtschaftlichen Faktoren, kurz, welche unendliche Arbeitsleistung



Das Liniennetz des Norddeutschen Lloyd im Jahre 1926.

erforderlich war, um die ihrer Lösung harrenden Aufgaben zur Entscheidung zu bringen, das vermögen nur diejenigen zu ermessen, die daran beteiligt waren und damit, selbstlos und unermüdlich, im wahren Sinne des Wortes „Dienst am deutschen Volke“ leisteten.

Aus dem ungebrochenen rastlosen Willen, die verlorene Weltgeltung aus eigener Kraft wieder zu erringen, erwächst die Tat, in ihrer klaren Zielrichtung eindeutig bestimmt durch die Überzeugung, daß das Recht Deutschlands auf den Platz an der Sonne nur durch eine Spitzenleistung bewiesen werden kann, die gleichzeitig unwiderlegbarer Beweis für den allgemeinen Hochstand des geistigen, künstlerischen, industriellen und handwerklichen Lebens ist. Betragen wird dieser Wille durch die Erkenntnis, daß eine solche Spitzenleistung nur auf einem allseitig gesicherten Fundament möglich ist. So wird als erste Stufe die Verbreiterung des vorläufig noch reichlich schmalen Grundbaues in Angriff genommen. Schiff auf Schiff wird entworfen, auf die Helgen gelegt, vom Stapel gelassen, in Dienst gestellt und — auf der Probefahrt den schärfsten Beanspruchungen unterworfen. Und jedes neue Schiff erwächst aus der Summe der Erfahrungen, die man bis zu diesem Augenblick gesammelt und ausgewertet hat. Das Tempo, in dem diese vorerst horizontal gegliederte Aufbauarbeit vor sich geht, erhellte blühtartig die vorstehende Statistik (S. 5).

Im Jahre 1923 erfolgt der erste raumgreifende Schritt — der Bau des „Columbus“.

Nach dieser Zwischenstufe vergehen vier Jahre, ausgefüllt wiederum mit peinlicher Kleinarbeit, mit Auswertung von Erfahrungen, mit eingehender Berechnung, mit gewissenhafter und ehrlicher Selbstkritik, bis die Zeit reif erscheint, um den großen Wurf zu wagen: der Welt den Lebenswillen des deutschen Volkes und vor allem das Recht zu diesem Lebenswillen durch eine Spitzenleistung zu beweisen, die nur denkbar

ist, wenn jeder Mitarbeiter am entstehenden Werk, vom Mann am Hochofen und dem Maschinisten vor den Kesseln angefangen bis zum Konstrukteur der Maschinen und künstlerischen Gestalter der Räume, sein Letztes und Äußerstes hergibt. Zwei Schiffe werden in Auftrag gegeben, von denen jedes einzelne fast den Raumgehalt erreicht, über den der Norddeutsche Lloyd noch sieben Jahre früher als Gesamttonnage verfügt hat. Wir alle haben das allmähliche Wachsen und die Vollendung dieser beiden Schiffe mitverfolgt, schwebten in stolzer Freude über den fast gleichzeitigen Stapellauf der „Bremen“ und „Europa“, haben um die brennende „Europa“ gebangt, haben mit begreiflicher Spannung den erfolgreichen Probefahrten der „Bremen“ entgegengesehen und mit Ungeduld auf den Augenblick gewartet, wo dieser stolze Zeuge ungebrochenen deutschen Lebenswillens zum ersten Male die deutsche Flagge wieder achtungheischend und in friedlichem Kampfe siegreich über das Weltmeer trug.

Man darf wohl, rund um den Erdball, die Zeitung suchen, die in den letzten Wochen nicht an irgendeiner Stelle, sei es in berechtigtem Stolz, sei es in ehrlicher oder erzwungener Anerkennung über das Geleistete, spaltenlange Berichte über die „Bremen“ gebracht hat.

Wir Deutsche haben sicherlich berechtigten Anlaß, stolz auf dieses Zeugnis zu sein, das gleichzeitig, gewollt oder ungewollt, das Urteil der Kulturmenschheit über die Berechtigung unseres Anspruches auf den Platz an der Sonne darstellt. Aber . . . dieses Gefühl des Stolzes über einen Augenblickserfolg, der, von der Weltenuhr aus registriert, in Sekunden überholt sein kann, wird erst dann zu einem seelischen Faktor, der in unsere Gesamtentwicklung bestimmend eingreift, wenn wir dieses Werk nicht als etwas Fertiges ansehen, sondern den weiten Weg verfolgen, der vor seinem Werden liegt. Erst wenn wir uns zweierlei vergegenwärtigen: einmal, daß jeder große und wirkliche Erfolg die Mitarbeit und die Erfahrung von Genera-



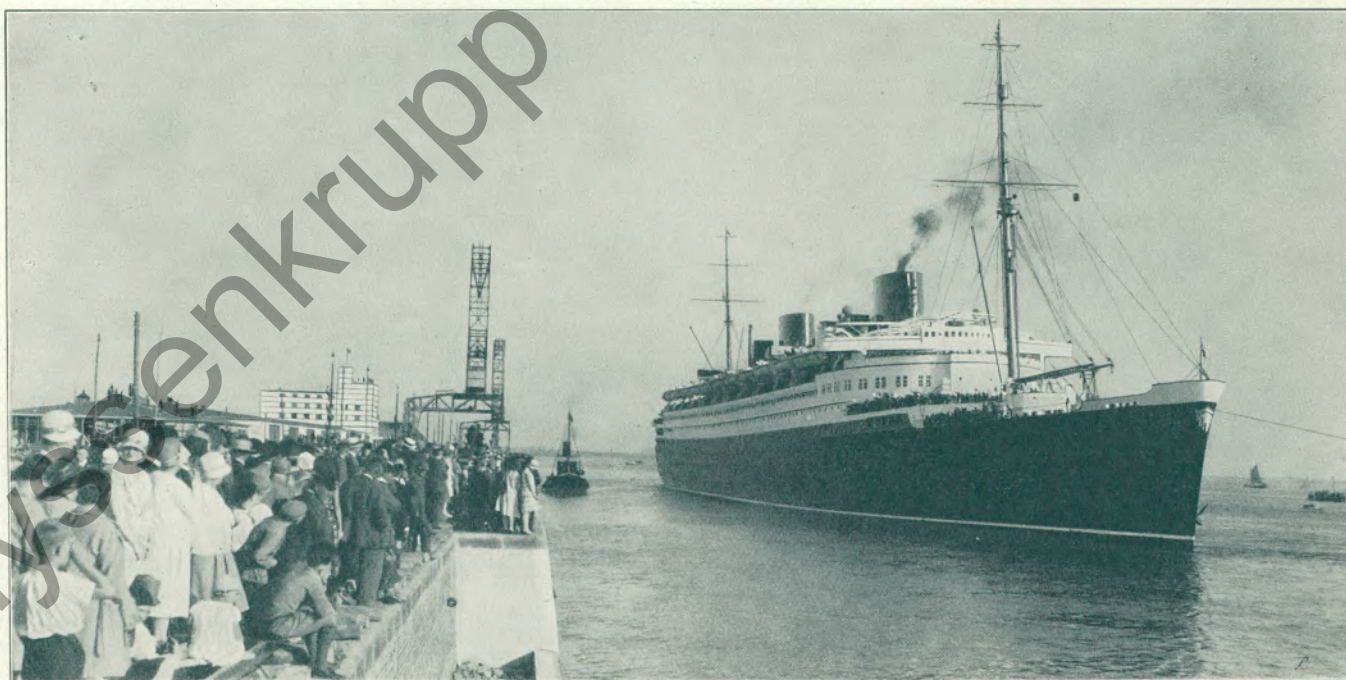
Lichtbild: Echerl.

Der Pulsschlag der Gegenwart.
Bremerhaven zehn Jahre nach dem Weltkrieg.

tionen voraussetzt, und zum andern, daß nur ein lückenloses Ineinandergreifen und Zusammenhalten von hoffnungsfrohen und tatkräftigen und in jedem Augenblick glaubensstarken Einzelwesen gegen alles Schwarzseherei und gegen jede kirch- turmbegrenzte Blickverengung den endlichen Erfolg an seine

Fahnen heften kann, erst dann, aber auch nur dann gewinnt der heute millionenfach erwähnte Name „Bremen“ die symbol- hafte Bedeutung, die sich in dem zeitlosen Wort verkörpert: „Es gilt zu begreifen, daß jeder neue Schritt zur Geburt einer neuen Zeit oder zum Tode führen kann!“

W. D.



„Was wir wollen? Aufbau! Der Welt zum Bewußtsein bringen, daß trotz allem, was auf uns liegt, das, was wir erhoffen, nicht **schlummert**, sondern **lebt**!“

Generaldirektor Stimming bei der Ausfahrt der „Bremen“ am 16. Juli 1929.

Der deutsche Gedanke in der Welt.

Von Ludwig Finckh*.

Auf ein Häuflein sind wir zusammengeschmolzen auf der Erde, seitdem wir unsere großen Reiche verloren haben in Afrika und um Australien, wir Deutschen. Aber es kommt nicht auf die Zahl, sondern auf die Güte an. Ein paar Funken sind wieder aus dem deutschen Gehirn gesprungen, die auf der Welt gezündet haben, und die Weltstimmung zu berichtigen durch den Beweis unseres Wertes, ist wichtiger als Recht und Macht. Unser Ecken- und Flecknertum gibt die Gewißheit, daß das Märchen von unserem Barbarentum erfunden war, und daß der Geist sich durchringt. Man darf sich von dem Wust innerer Verworrenheit nicht beirren lassen: das ist das deutsche Volk nicht, auf das es ankommt. Auch hier muß sich erst klären und absetzen, was zu Boden sinken muß.

Und unsere Brüder draußen verbreitern und festigen den Boden, auf dem wir im Reiche stehen, sie geben uns Nachhall und Widerhall, sie sind unsere Stützpunkte in der Ferne und natürlichen Brückenköpfe. Denn sie sind ausgesiebtes Menschenmaterial, sturm- und wettererprobt, erfahren in den Unbilden ihres Landes.

Als ich acht Jahre alt war, so in den achtziger Jahren, da wachte ich oft frühmorgens um vier Uhr auf, weil ein Trupp Menschen an unserem Hause vorbeizog. Harte, schwere Tritte; es hallte durch die schlafenden Straßen. Einmal sah ich zum Fenster hinaus: Bauern von der Alb, Männer und Frauen, mit großen Koffern; sie zogen zum Bahnhof. Ach, es sind wieder Auswanderer! Sie fuhren nach Amerika. Jede Woche wachte ich daran auf. Und wenn sie fort waren, erfuhr man nichts mehr von ihnen. Sie waren uns aus den Augen, ihrem Schicksal überlassen, kein Hahn krächte nach ihnen. Kaum, daß eine Mutter auf der Alb noch weinte und einen ungelentken Brief schrieb. Wir anderen kümmerten uns nicht mehr um sie.

Es sind jetzt zwanzig Jahre her, daß ich in Afrika war. Es hat mir gut getan. Abgeschnitten von der Heimat, auf sich selber gestellt — es ist wie zum zweitenmal geboren, ohne Vater und Mutter, mütterseelenallein. Man muß sich durchhauen. — Aber einmal trat mich die Heimat an. Es fiel mir eine Zeitung in die Hand, in Biskra, der „Schwäbische Merkur“. Ich mochte ihn damals nicht, denn mein Vater las ihn, und der Sohn lehnt ab, was der Vater mag — solange er unteuf ist. Aber da, mit einem Male, mochte ich ihn. Ich las ihn Wort für Wort und steckte ihn in die Brusttasche.

Vor fünfzehn Jahren — ich war wieder „Deutschländer“ geworden — sandte ich Bücher hinaus, nach Haifa, ins Banat, nach Blumenau. In die deutschen Höster auf der Welt. Denn ich dachte daran, wie es in mir gedämmert und aufleuchtet hatte, als ich in der Fremde die Schwabenzeitung las.

Und ich sammelte Geld dafür. Aber man lachte mich Narren aus. „Für so Deng habe mir toi Zeit.“

Es hat sich gerächt, daß man zu so Ding keine Zeit hatte bei uns. So Ding ist oft wichtiger, als man denkt, so Ding entscheidet oft in der Not. Man hat die Auslandsdeutschen über die Achseln angeguckt bei uns; man hat sie nicht für voll gelten lassen. Sie wurden geringschäßig behandelt, und sie hatten doch mehr von der Welt gesehen und waren erfahrener als wir. Als der Krieg ausbrach, hat man nicht den Rat der Aus-

landsdeutschen eingeholt. Sie saßen doch in jedem Erdteil und kannten ihr Stück Land und ihre Verhältnisse. Aber wir wußten alles besser. So ist es gekommen, daß ihnen draußen die Fühlung mit uns fehlte. Wir haben den Krieg auch deshalb verloren, weil wir keine haltbaren Fäden gesponnen hatten zu den Auslandsdeutschen, weil wir keine Zeitung draußen besaßen, die ihnen von uns berichtet hätte, weil wir ihnen nicht den Nacken steifen konnten, als sie es brauchten. So bekamen wir fast alle Länder als Feinde auf den Hals.

Mit dem verlorenen Krieg ist langsam die Einsicht über uns gekommen. Ja, wir waren sehr hartherzig einmal. Und es ist Arbeit am Volk, jetzt mitzutun. Der Auslandsdeutsche ist eine Macht geworden.

Der „Schwäbische Merkur“, den ich damals in die Brusttasche gesteckt hatte, ist mir lieb geworden. Mein Vater ist tot. Und ich würde ihm so gerne sagen, was aus uns geworden ist. Aus dem Schwabenblatt ein Ausfud, ein Extrakt, ein goldschweres Stück Schwabentum für die Auslandsdeutschen. Und es sind noch andere Bäume aus unserem Boden gewachsen; fast jede große Zeitung hat ihre Auslandsausgabe.

Wenn wir solche Eisenbänder schon vor dem Krieg geschmiedet und um ihre Herzen gelegt hätten, nie wären die Deutschamerikaner so gottverlassen um uns geworden, hätten sich so zu einer Handvoll Duldner zusammenducken lassen müssen von der Uebermacht. Sie hätten einen Halt an uns gehabt.

Seit Jahren arbeite ich daran, daß der Auslandsdeutsche in Deutschland gehört wird, daß er Vertreter im Reichswirtschaftsrat, im Reichstag, in der Reichskanzlei bekommt. Er weiß besser Bescheid in seinen Dingen als wir. Und er hat nach den veränderten Verhältnissen ein sittliches Recht, mitzusprechen. Setzt ihn endlich auf seinen Platz! Deutschland besteht aus Inland- und Auslandsdeutschen! Deutschland hört dort auf, wo der letzte Auslandsdeutsche lebt! Dann werden wir nicht wieder so verblendet herumtappen, so gottsträflich hochmütig die halbe Welt lenken wollen von einer einzigen Stadt aus, weil wir ja unser deutsches Examen gemacht und studiert und die Weisheit mit Löffeln gefressen haben!

Nein, wir werden nicht mehr hartherzig sein wie einst, sondern ganz zahm und demütig: ihr draußen seid inzwischen Kerle geworden. Hut ab vor euch! Und jetzt wollen wir euch zeigen, wer wir sind! Für so Deng habe mir jetzt Zeit.



„Das Werk“ am Rande des brasilianischen Urwaldes.

„Wir freuen uns jeden Monat auf „Das Werk“, da es uns immer neue Kunde von dem machtvollen Lebens- und Kulturwillen Deutschlands bringt und damit die seelische und geistige Brücke zu unserer alten Heimat immer wieder festigt und verbreitert.“

(Aus dem Briefe einer Lehrerin an der deutschen Frauenschule in Blumenau, Brasilien.)

* Mit freundlicher Genehmigung der „Deutschen Verlagsanstalt Stuttgart“ dem Auslandsbüchlein „Bruder Deutscher“ entnommen. Vgl. den Aufsatz „Vom Deutschtum im Ausland“ auf Seite 36.

Auslandsdeutschtum und deutsche Wirtschaft.

Von Dr. Fritz Wertheimer, Stuttgart.

In der Betrachtungsweise des Auslandsdeutschtumproblems überwiegt bei der Mehrheit unseres Volkes zur Zeit noch das kulturelle Moment. Ob deutsche Eltern ihre Kinder in deutsche Schulen schicken dürfen, oder ob deutsche Kinder schon in den Kindergärten in ihrer Muttersprache vergewaltigt werden, ob der Religionsunterricht in der Muttersprache erteilt wird, oder ob selbst die Grabsteine nicht mehr vom Deutschtum der Toten zeugen dürfen, das sind in der Tat Fragen des elementaren Rechtsgefühls, in denen Menschen mit Menschen fühlen und Massen mit Massen leiden. Etwas fremder liegt dem Reichsvolk schon das politische Moment des Auslandsdeutschtumproblems: Die Fragen staatsrechtlicher Drangsalierung, die Einengungen im Vereinsrecht und in der Pressefreiheit, die Vergewaltigungen in dem allgemeinen politischen Rechte der staatsbürgerlichen Gleichheit, die Enteignungen im land- und forstwirtschaftlichen Besitz — alles Fragen übrigens, die in das Wirtschaftsleben des Auslandsdeutschtums tief eingreifen —, diese Dinge liegen abseits vom Verständnis der Massen, ja leider sogar vielfach abseits auch vom Begriffsvermögen unserer Gebildeten. Noch undurchsichtiger ist für das Reichsvolk das wirtschaftliche Moment im Auslandsdeutschtumproblem, noch unklarer sind ihm die engen Beziehungen, die zwischen Auslandsdeutschtum und Reichsvolk auf dem Gebiete der Wirtschaft bestehen.

Schweifen wir für einen kurzen Augenblick vom eigentlichen Thema ab:

Das Auslandsdeutschtumproblem ist ein typisches Nachkriegsproblem. Die Zeit des unerhörten politischen und wirtschaftlichen Aufstiegs des Bismarckschen Reiches hatte zu viel organisatorische und äußere Sorgen, als daß sie zu tieferer Besinnlichkeit in Fragen des Volkstums gekommen wäre. Das Gefühl für die Verschiedenheit von Staat und Volkstum war nur bei wenigen Schwärmern und „Alldeutschen“ vorhanden, selbst die Staats- und Rechtslehrer setzten vielfach den Begriff des Reiches mit demjenigen des deutschen Volkes gleich. Noch das neue Reichs- und Staatsangehörigkeitsgesetz vom 22. Juli 1913 — so fortschrittlich es gegenüber dem alten auch war — konnte — man möchte beinahe sagen ungestraft — dem Deutschen die falsche Weisheit predigen: „Deutscher ist, wer die Staatsangehörigkeit in einem Bundesstaat oder die unmittelbare Reichsangehörigkeit besitzt“. Noch die Verfassung von Weimar konnte am 11. August 1919 aus gleicher Begriffsverwirrung heraus die Präambel prägen, „das deutsche Volk, einig in seinen Stämmen . . .“ habe sich diese Verfassung gegeben, und konnte im Artikel 1 aussprechen, die Staatsgewalt gehe „vom Volke“ aus, statt richtig „Reichsvolk“ zu sagen. Heute — das darf man wohl aussprechen — wäre es kaum mehr möglich, daß ein deutscher Reichstag oder irgendein deutsches Parlament nur und lediglich einen Reichsdeutschen zum Deutschen schlechthin erklärte und damit einem Wolgadeutschen und einem Deutsch-

balten, einem Banater Schwaben und einem Siebenbürger Sachsen dasjenige abspräche, was er für sein Höchstes hält: nämlich eben seine Zugehörigkeit zum deutschen Volkstum. Aber dieser knappe Auszug ins Staatsrechtliche dokumentiert am besten, wie sehr wir eben umgelernt haben, und wie das Volkstumsproblem, die Erkenntnis von der Einheit des Volkstums über alle staatsrechtlichen und Ländergrenzverbindungen hinaus, unser Denken und Fühlen ergriffen hat.

Daß wir als Volkstum nicht nur aus den 62 Millionen Reichsdeutschen bestehen; daß unsere Volkstumskraft in den 20 oder 30 Millionen außerhalb der Reichsgrenzen wohnender Staatsangehöriger fremder Staaten eine starke Stütze hat;

daß ein Volkstum von 80 oder 90 oder mehr Millionen Menschen ein einheitliches Volkstumsgefühl zusammenschließt, das stärker und dauerhafter ist als das künstliche Machtgebilde von Staatsgrenzen; daß das Reich als Kerngebiet für die Kulturentwicklung des gesamten Volkstums wie für seine politische Weltbedeutung seinen besonderen Wert, aber auch seine besondere Verpflichtung hat; daß Stresemann als deutscher Reichsaußenminister auch der gegebene (und im übrigen ziemlich widerspruchsfrei in Genf anerkannte) Volksanwalt für das deutsche Volkstum ist — das alles sind Erkenntnisse, man könnte auch sagen: Ergebnisse eines durch das bittere Kriegsende zur Besinnung gebrachten Volkes.

Erst während des Krieges und danach haben wir auch die Bedeutung der Frage „Auslandsdeutschtum und deutsche Wirtschaft“ erlebt und begriffen. Als die deutschen Heere ostwärts zogen und die deutschen Soldaten in Polen und Ungarn, im Banat und in Wolhynien, in der Bukowina und in Bessarabien, in der Ukraine und Krim bis hinten in den Kaukasus deutsche Landwirtschafts-

betriebe von unerhörtem Reichtum, von deutscher Ordnung und Sauberkeit antrafen, da war das nicht nur ein kultureller Volksunterricht, sondern auch eine wirtschaftsgeographische Lehrprobe von stärkster Eindringlichkeit. Es braucht nur daran erinnert zu werden, was damals für die so eingeschnürte und gedrosselte deutsche Ernährungswirtschaft der Osten, und die deutschen Bauern in ihm vorab, an Nahrungs- und Futtermittelrohstoffen dem Reichsvolk lieferten, wieviel sie nicht nur der damaligen Kriegswirtschaft, sondern auch der Erhaltung der deutschen Volkskraft im rein physiologischen Sinn über den Krieg hinaus nützten. Weniger eindringlich war in der damaligen Zeit vielleicht die Überlegung, daß diese große deutsche Bauernmasse in unmittelbarer territorialer Nähe des Reiches als Abnehmer deutscher Fertigwaren wie als Lieferant von Nahrungs- und Futtermitteln für die reichsdeutsche Volkswirtschaft von einschneidender Bedeutung werden könnte. Was sie, als Ganzes genommen, an Pflügen und Sensen, an landwirtschaftlichen Maschinen aller Art, aber darüber hinaus auch an allgemeinen Industriewaren, dank ihrer über das

Das zerstückelte Deutschtum in Europa.



In Europa leben außerhalb des Deutschen Reiches und Österreichs noch fast zehn Millionen Deutsche. Das Deutsche Reich beherbergt insgesamt 2 850 000 Fremde verschiedener Nationalität. Unter den deutschen Minderheiten in Europa ist die in der Tschechoslowakei mit annähernd 25 Prozent der Gesamtbevölkerung des tschechoslowakischen Staates die bedeutendste.

umwohnende fremde Volkstum hinaus entwickelten Kulturstufe der deutschen Industrie abnehmen könnte, dafür fehlte damals der große Überblick, fehlte wohl auch in der Zeit angespanntester Kriegswirtschaft, in der solche Friedenswaren ein seltenes Produkt waren, das Interesse. Als dann der Krieg zu Ende war, als die Umstellung der deutschen Industrie zur Friedenswirtschaft erfolgte, als die Abschmürung des deutschen Absatzes von den Überseegebieten fort dauerte und die deutsche Industrie von selbst auf die Ostgebiete hinlenkte, als der Warenhunger des besonders verarmten Ostens auch eine starke Aufnahmefähigkeit für die deutsche Ware darbot, da setzten die bekannten Ereignisse und Erscheinungen ein, die uns die Gewinnung dieses Marktes in hohem Maße verschätzten: Die deutsche Ware war zwar billig, aber nicht erstklassig, in den Handel hatten sich valuthungrige fremde Elemente eingedrängt, denen weder an volkswirtschaftlicher Dauerleistung und systematischer Aufbauarbeit noch gar an nationalen Gesichtspunkten irgend etwas gelegen war. Das ging so bis zur Inflation und über sie hinaus. Und als diese radikale, wenn auch schmerzhafteste Prozedur am deutschen Wirtschaftskörper zu Ende war, als der wahre Wiederaufbau der deutschen Wirtschaft begann, als der „ehrbare Kaufmann“ wieder zu seinem Rechte kam und die Sturzflut alles Gauen hinweggeschwemmt hatte, da war bereits kostbare Zeit versäumt. Das im vollen Besitz seiner Wirtschaftskraft gebliebene Amerika, aber auch das mit neuen industriellen Impulsen vorwärtstrebende Frankreich, das alte Industriegebiet England, sie alle und verschiedene andere dazu waren mit Macht in die Gebiete eingebrochen, die der Wille der Versailler „Friedens“verträge politisch neu orientiert hatte, und die in der neuen Schaffung ihrer Staatlichkeit fast ausnahmslos bewußt antideutsch geschaffen worden waren. Den kapitalstarken, politisch befreundeten oder zum mindesten unverdächtigen Konkurrenten stand das mit teurem Gelde wirtschaftende, politisch als Gegner gebrandmarkte Deutschland gegenüber, das verarmte Land, dem die Lasten seiner sozialpolitischen Einrichtungen geblieben waren, das aber bei der geldlichen Unmöglichkeit des raschen Übergangs zur Rationalisierung der Betriebe vielfach teurer arbeitete als das Ausland. Das war eine unmögliche, eine nahezu verzweifelte Situation. Sie wurde weiterhin erschwert durch das Autarkiestreben der neuen Staaten, die nichts sehnlicher wünschten als „Selbstständigkeit“ vom Weizen und der Kartoffel bis zur optischen Feinmechanik und dem Kriegsgerät. Die Aussichten waren also ungleich verteilt, die Gunst des Augenblicks war verpaßt, es blieb eigentlich lediglich die Stärke des psychologischen Moments: die Kenntnis des östlichen Marktes, des östlichen Menschen, das Einfühlungsvermögen für die Besonderheiten der wirtschaftlichen Bedürfnisse, das von jeher den deutschen Kaufmann in aller Welt ausgezeichnet hatte — Momente, die langsam, sehr langsam sich auswirkten, und die

in zäher Arbeit zur Wiedergewinnung verlorener und verschmerzter Wirtschaftspositionen führten. Freilich bedurfte es harter politischer Arbeit, um zu erträglichen rechtlichen Grundlagen für die Entfaltung des deutschen Handels im Osten zu gelangen, und es braucht nur an den polnisch-deutschen Wirtschaftskrieg und an die Schwierigkeiten des Abschlusses eines tragbaren Handelsvertrages erinnert zu werden, um darzutun, wie stark die rein wirtschaftlichen Fragen unter Kriegs- und Nachkriegspsyche und unter politischer Gegnerschaft zu leiden haben.

Zu der Arbeit des reichsdeutschen Kaufmanns — um zunächst beim Osten zu bleiben — gefellte sich der volksdeutsche Staatsangehörige des Ostens als Subjekt und Objekt deutscher Wirtschaft. Zwar sollen nicht nur die Deutschen in diesen Ländern, sondern auch die übrigen Staatsbürger zu Abnehmern der deutschen Fertigwaren werden. Aber die deutschen Volksgenossen bilden immerhin einen sehr wesentlichen Kern für diesen Wirtschaftsaustausch. Nur ist dieser Kern durch die Nachkriegereignisse wirtschaftlich wesentlich geschwächt. Die land- und forstwirtschaftlichen Enteignungen haben gerade die großen Musterbetriebe, die an Produktionskraft wie an Abnahmefähigkeit stärksten Betriebe, getroffen und haben somit auch die intelligentesten Volksgenossen, bei denen man für die Zusammenhänge zwischen Kultur und Wirtschaft und für die Notwendigkeit inniger Verschlingung von inlands- und auslandsdeutscher Wirtschaft das stärkste Interesse voraussetzen dürfen, lahmgelegt. Die Erziehung zu der Erkenntnis, daß gerade in der Erhaltung der deutschen Kultur, der Sprache, der Sitte, der Bildung, auch der Kern der wirtschaftlichen Überlegenheit steckt, wird gehemmt durch das Bestreben der neuen Staaten, die eigene Landesindustrie durch Einführung industrieller Schutzölle und landwirtschaftlicher Ausfuhrverbote raschestens zu verselbständigen. So werden nicht nur die kulturellen, sondern gerade auch die wirtschaftlichen Zusammenhänge mit reichsdeutschen Organisationen in jeder Weise gestört und unterbunden.

Allerdings, das Grundsätzliche ist geblieben: der deutsche Mensch im sein Volkstumsbewußtsein ist nicht nur erwacht, sondern es ist wach und im Wachsen. Er begreift, daß die früher lethargische Haltung der ihn umgebenden fremden Volksbürger einem außerordentlichen Bildungs- und Wirtschaftsstreben gewichen ist. Eine neue Zeit der neuen Staaten ist herangebrochen, die unbedingt verlangt, daß energischer Schluß gemacht wird mit all den Auffassungen früherer Jahre, mit dem allgewohnten Überlegenheitsgefühl, mit der — sagen wir es ruhig und offen — Meinung von den „balkanischen Zuständen“ bei all diesen Völkern. Der starke, rücksichtslose Wille zu eigener Leistung kann nicht ernst genug genommen werden, nicht nur politisch, sondern auch wirtschaftlich. Das bedingt auch für unsere Volksgenossen draußen eine Übernahme neuer Verpflichtungen. Wo sie früher kulturell und wirtschaftlich überlegen waren, sind sie

Die deutschen Ausfuhrindustrien Ausfuhrquoten wichtiger deutscher Industriezweige 1927

Musikinstrumente	75%
Geschirr u. Zierporzellan	56%
Uhren	50%
Spielwaren	50%
Kleineisen-Industrie	45%
Kupfer- u. Messingwaren	40%
Kaligewinnung	37%
Feinkeramik	35%
Stickstoffdünger	34%
Steinkohlenteer-Destillation	33%
Chemische Industrie	30%
Glasindustrie	30%
Edelmetalle	30%
Fahrradteile	30%
Maschinen	28%
Eisenschaffende Industrie	27%
Steinkohlen-Bergbau	25%
Kautschukwaren	25%
Zelluloid, Galalith u. verw. Schnitzstoffe	25%
Kupfer und Messing	25%

Die obige Darstellung zeigt die Ausfuhrquote, d. h. das Verhältnis zwischen Auslandsabsatz und inländischer Erzeugung derjenigen Industriezweige, bei denen die Ausfuhrquote höher als 25 Proz. war. Sie ist übrigens von Jahr zu Jahr großen Schwankungen unterworfen. So betrug sie z. B. für Schiffbau im Jahre 1926 43 Proz., im Jahre 1927 dagegen nur 16 Proz. Die Ausfuhrquote der elektrotechnischen Industrie betrug rund 20 Proz., die der Kraftfahrzeugindustrie 1926 4 Proz., 1927 3 Proz., der Kunstseidenindustrie 33 Proz. bzw. 22 Proz., der Lederindustrie 19 Proz. bzw. 11 Proz., der Papierindustrie 28 Proz. bzw. 21 Proz. usw.

infolge der politischen, der rechtlichen, der wirtschaftlichen und geistigen Verfolgung und Bedrängung zu Unterlegenen geworden. Geistiger und wirtschaftlicher Erhaltungswille durchdringen und bedingen sich: ohne Verbesserung der Bildung und der Fachausbildung im besonderen, ohne verbesserte Methoden des wirtschaftlichen Aufbaus, ohne Erleichterung der heranwachsenden Jugend schwindet jedwede Aussicht. Hier erwächst die Aufgabe nicht nur der opfervollen Erhaltung eines eigenen Fachschulwesens, sondern auch engster wirtschaftlicher Zusammenarbeit mit der Heimat.

Das Deutsche Reich verdankt seine wirtschaftlichen Erfolge der Vorkriegszeit, der vollkommenen Synthese zwischen wissenschaftlicher Forschung und praktischer Wirtschaftsgestaltung. In Deutschlands hohen Schulen und in Deutschlands fortschrittlichen Wirtschaften kann der junge Techniker wie der Kaufmann, der Bauer und Landwirt wie der Handwerker, der Arbeiter wie auch der Akademiker aller Berufe am besten Anschluß an die Errungenschaften der Heimat gewinnen. Daraus folgt die Notwendigkeit des Studiums dieser auslandsdeutschen Jugend an deutschen Hochschulen, wie aber auch die Rückkehr der so ausgebildeten Jugend an die heimischen Landeshochschulen, die vollkommene Erlernung der deutschen Muttersprache wie der heimatlichen Landessprache, die für Erringung jedweder Führerstellung unentbehrlich ist. Nicht minder wichtig aber ist die Erziehung des auslandsdeutschen Lehrlings im heimisch-reichsdeutschen Betrieb, des jungen Handwerkers und Technikers in der reichsdeutschen Industrie. Der so Erzogene wird nicht nur zum wirtschaftlichen Führer seiner Landsleute, er wird auch von selbst zum Pionier der reichsdeutschen Ware, mit deren Werden und Entstehen er sich vertraut gemacht hat. Und sollte es selbst einmal Fälle geben, in denen der also Erzogene die Fähigkeit des Aufbaus eigener Betriebe besitzt, in denen er dann zum Konkurrenten der reichsdeutschen Betriebe wird, die er kennenlernte, so ist es immer noch besser, solche Konkurrenz erwächst der reichsdeutschen Industrie im volksdeutschen Brudergebiet, sie wirkt sich zum Nutzen des deutschen Volkstums aus, als daß sie entsteht von dritter, innerlich und äußerlich gänzlich unbeteiligter Seite. Bedenken wir, welche gewaltigen Anstrengungen die Franzosen machen, in Paris eine Ausländerstudentenschaft ganz gigantischen Maßstabes aufzubauen Tausende und aber Tausende von Ausländern aller Nationen in ihrem französischen Denken und wirtschaftlichen Produzieren zu schulen, sich und ihrer Industrie dadurch lebendige Propagandisten für alle Zukunft heranzuziehen, dann erscheint es uns bescheiden, was wir mit der Jugend unseres eigenen Volkstums, das uns innerlich im Fühlen und Denken doch so nahe steht, bis jetzt an Austausch- und Erziehungsarbeit leisten.

Noch sind wir nicht imstande, alle diese Erwägungen in die nüchternen Zahlenreihen anzuprägen, die nötig sind, will man reine Wirtschaftler von ihrer Nützlichkeit und Notwendigkeit überzeugen. Wir kennen kaum die nackten Zahlen der deutschen Bevölkerung in den einzelnen Ländern, ihre Vereins- und genossenschaftliche Zusammenschlüsse, ihre Besitzstärke, und wir wissen nicht, was sie als einzelne und als Gesamtheit produzieren, wieviel sie davon in ihren eigenen Wirtschaften verbrauchen, wieviel ihr Staat verbraucht und wieviel danach für den Export nach dem Reiche freibleibt. Wir kennen noch viel zu wenig ihre Kapitalkraft, ihre Bedürfnisse, ihre Fähigkeiten, reichsdeutsche Erzeugnisse abzunehmen. Wir wissen, daß der Austausch in einzelnen Fällen ausgezeichnet vor sich geht, aber wir haben kein System, keine Grundlage für einen methodischen Aufbau eines dauernden Geschäfts, keine wirtschaftsstatistischen grundlegenden Untersuchungen. Hinter dem Wunsch, den kulturellen Zusammenschluß wirtschaftlich zu unterbauen, stehen vorläufig lediglich Einzelerfahrungen über die Durchführbarkeit in genügender Menge,

aber es fehlen die Grundlagen, die aus all diesem erst einen das ganze Volkstum berührenden wirtschaftlichen Vorgang gestalten lassen. Hier erwachsen große Aufgaben für unsere Wirtschaftswissenschaft, für unsere Universitätsseminare, für die Untersuchungen des Absatzgebietes nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten. Heute stehen wir erst ganz am Anfang einer solchen Erkenntnis.

Es sei hier, bei der Aufrollung der grundsätzlichen Fragen, davon abgesehen, die gewaltigen Verschiedenheiten zu berühren, die in den verschiedenen Ländern und Gebieten vorliegen, und auch der Schwierigkeiten ausführlicher Erwähnung zu tun, die sich dort und hier aufstürmen. Daß sie nicht nur wirtschaftlicher, sondern auch hochpolitischer Art sind, ist bereits angedeutet worden. Daß sie nicht nur beim Auslandsdeutschum selbst, sondern auch bei der heimischen Wirtschaft liegen, darauf wird späterhin noch einzugehen sein. Wesentlich ist die Erkenntnis, daß auch die Wirtschaft sich am folgerichtigsten und besten auf dem Volkstum aufbaut, das Vorhandensein eigenen Volkstums in dem zu erobernden Produktionsgebiet oder Absatzgebiet ein wirtschaftlicher Vorteil ist, den auszunutzen die deutsche Wirtschaft gerade in ihrer Bedrängnis nötig hat.

Es war bisher nur vom europäischen Ausland und vom kontinentalen, vom Überlanddeutschum in seinen wirtschaftlichen Auswirkungen für das Reichsvolk die Rede. Das ist aber nur ein, und vielleicht sogar nur ein bescheidener Teil der Wirtschaftsbeziehungen zwischen dem Reiche und den Auslandsdeutschen. Der in der Vergangenheit wichtigere und der für die Gegenwart bedeutsamere Teil liegt beim Übersee-Deutschum, liegt in der Tätigkeit der deutschen Überseekaufleute zur Unterbringung des deutschen Industrieexportüberschusses in fremden Ländern.

Der Übergang des Deutschen Reiches von einem Agrar- zum Industriestaat bildete die Grundlage für den Bestand und das Aufblühen des Bismarckschen Reiches. Es gelang auf einem gleichbleibenden Territorium, ohne Krieg und ohne Gebiets-erweiterung — abgesehen von den Kolonien, die ja zu Kriegsbeginn noch nicht in ihrem vollen wirtschaftlichen Wert für die deutsche Heimat sich auswirkten — das rasch wachsende deutsche Heimatvolk gut und immer besser zu ernähren. Was an Nahrungs- und Futtermitteln fehlte, konnte aus dem Ausland gekauft werden, weil die Industrieexportwirtschaft zusammen mit der deutschen Schifffahrt die nötigen Geldmittel aus ihrem Gewinn dazu lieferte. Die deutsche Schifffahrt aber war ohne die Steigerung des deutschen Exports, der die Frachten lieferte, und war ohne die Auslandsdeutschen, die neben den Vermittlungsgeschäften für die reichsdeutsche Heimat auch Geschäfte für fremde Staaten vermittelten und deutsche Schifffahrtslinien Frachten davon zubrachten, undenkbar. Das deutsche Volk lebte bis zum Kriege, in wesentlichen Teilen seiner Bevölkerung durch eine glänzend ausgebaute Sozialversicherung geschützt, in allmählich immer besser werdender Lebenshaltung. Die deutsche Ware wurde immer hochwertiger, weil wissenschaftliche Forschung und industrielle Praxis sich vorbildlich durchdrangen, ergänzten und förderten. Aber die Waren mußten nicht nur produziert werden; um sie an die Konsumtionsorte zu bringen, bedurfte es einer kaufmännischen Vermittlung, bedurfte es der deutschen Übersee. Es läßt sich heute schwer feststellen, wie groß derjenige Teil unserer Ausfuhr gewesen ist, den die Ausländer selbst, und jener, den die Auslandsdeutschen vermittelt haben. Es läßt sich ebenso wenig, wenn nicht schätzungsweise, errechnen, welchen Teil unserer Nahrungs- und Futtermittel wie auch unserer Rohstoffzufuhr für die Industrie beide Kategorien vermittelten. Wohl aber brachten der Kriegsbeginn und der im Laufe der Kriegsentwicklung folgende Abschnürungsprozeß der deutschen Wirtschaft von Übersee den Beweis, ein wie starkes Gefühl unsere Gegner für diese Tätigkeit der Auslandsdeutschen hatten,

Die wachsende Zahl unserer Kriegsgegner beruhte fast ausschließlich auf militärischen als auf wirtschaftlichen Erwägungen und Wünschen unserer Hauptgegner, der Engländer, Franzosen und Amerikaner. Die Internierung unserer Überseedutschen, die Schließung ihrer Geschäfte, der Raub der Geschäftsbücher, der Raub der Patente, die systematische „Aneignung“ der deutschen Kundenkreise, der Exportmethoden, ja sogar des eingeborenen Personals — all das waren Mittel der wirtschaftlichen Kriegsführung, die dem Zwecke huldigten: es sollte jeder Engländer (und auch jedweder andere Kriegsgegner) um so viel reicher werden, als der Deutsche ärmer würde. Die Zusammenrechnung der von den Gegnern liquidierten deutschen Besitztümer, die Annahme der Kriegsschäden unserer Auslandsdeutschen für die reichsdeutsche spätere Entschädigungsaktion, all das bietet nur einen schwachen Schätzungswert für die tatsächlichen Schädigungen der deutschen Auslandswirtschaft, die doch nur einen Teil der gesamtdutschen Volkswirtschaft darstellt. Erst die Niederlage offenbarte die volle Schwere dieser Aktion unserer Kriegsgegner, zeigte auch den Nichtwirtschaftlern die Bedeutung des deutschen Überseers für die reichsdeutsche Wirtschaft, für den Bestand des Reiches und für die Beschäftigung und Ernährung von Millionen von Arbeitern und Angestellten.

Die Nachkriegszeit hat das Problem bedeutsam vertieft und erschwert: das Reich ist an Gebieten für Erzeugung von Nahrungs- und Futtermitteln wie an Rohstoffquellen geschwächt und verkleinert worden. Die Dichte der Bevölkerung auf den Quadratkilometer ist gestiegen. In der Tatsache, daß wir viele Millionen Menschen auf gleichbleibendem Territorium nur durch Exportüberschusswirtschaft ernähren und erhalten müssen, hat sich nichts geändert. Die rein physiologische Schwächung der Gesamtbevölkerung durch die vieljährige Hungerblockade machte sogar eine rasche Verbesserung dieser gesunkenen Lebenshaltung notwendig. Ein Kulturvolk wie das deutsche mit so hochentwickelter Angestellten- und Arbeiterschaft kann auch auf die Dauer, ohne der Verzweiflung und der Revolution anheimzufallen, nicht in seinem Lebensstandard geschwächt werden. Ausfuhr von Industriewaren ward also schleunige Notwendigkeit. Zu all dem kommen gewaltige Kriegslasten, die zwar zum Teil in Reparationsfachlieferungen bestehen, zum andern Teil aber in barem Gelde doch eben nur aus dem Geldüberschuss einer wiederaufzubauenden Exportwirtschaft zu decken sind. Die Schwierigkeiten der industriellen Umstellung, die Gefahren der Nachkriegsproduktion mit einer größtenteils ungelerten Arbeiterschaft, mit unmodern gewordener und verbrauchter Maschinerie, mit Mangel an Rohstoffen, deren einst so gewaltige Vorkriegslager mehr als aufgebraucht waren, die Belastungen durch eine gesunkene kaufmännische Moral sind oben schon angedeutet, ebenso wie das oben über den Kapitalmangel, über den Kapitaleinfluss unserer Gegner, über ihren Einbruch in unsere einstigen Absatzgebiete Gesagte auch hier seine volle Geltung hat. Die deutschen Überseer waren aus der „Internierung“ nach Deutschland „repariert“ worden. Nur in wenigen neutral gebliebenen Ländern saßen sie noch, geschwächt durch die erzwungene Beschäftigungslosigkeit infolge des Warenmangels während des Krieges, belästigt durch die alles überflutende Feindpropaganda, belastet durch das System der schwarzen Listen. Heimatkapital zum Wiederaufbau fehlte. Das Reich verzögerte, anstatt durch eine rasche und sofortige, wenn auch lieber geringere Entschädigung die noch in der Vollkraft ihrer Leistungsfähigkeit stehenden wieder sozusagen in die Ferne hinauszutreiben und zur Wiederaufnahme ihrer Betriebe anzuspornen, die Entschädigung über lange bange Jahre hinaus. So wurden die Auslandsdeutschen zu einer Belastung der heimischen Wirtschaft, statt zu ihrer gegebenen Entlastung. Der Warenhunger der durch den

Weltkrieg ausgefogenen Weltwirtschaft verhüllte zunächst noch das ganze Elend dieser Lage, die wachsende Inflation verband sich mit ihm, um der deutschen Industrie ein Gaukelspiel vorzutäuschen. Erst als die damals noch nicht wieder auf früherer Höhe stehende deutsche Ware nach Stillung dieses ersten und größten Warenhungers auf die rasch besser werdende fremde Ware stieß, erst als die ganze Kapitalkraft der Gegner sich auswirkte, erst als man die nachhaltige Wirkung der Feindpropaganda auf die doch früher auch zur deutschen Warenvermittlung dienenden fremden Kaufleute und Konsumenten voll spürte, enthüllte sich das ganze Bild in seiner grausamen Nacktheit. Eine spätere wirtschaftliche Geschichtsschreibung wird den geradezu übermenschlichen Heroismus in leuchtendsten Farben zu malen haben, mit dem die deutsche Industrie der Schwierigkeit Herr ward, mit dem auch der deutsche Überseekaufmann seine weltwirtschaftliche und, von der Heimat aus gesehen, deutsch-volkswirtschaftliche Rolle wieder zu spielen begann. Der Wiederaufbau z. B. des deutschen Chinageschäftes ist ein glänzendes Beispiel dafür, was trotz aller Schwierigkeiten die deutsche Tüchtigkeit des deutschen Menschen hier vermochte, und wie stark ihre Wertung durch die fremden Völker, über alle Verhehung und Verleumdung hinweg, gewesen ist und noch ist. Daß sich auch das Überseedutschtum seiner rein menschlichen Werte durchaus bewußt ist, dafür bietet die Tatsache einen Beweis, daß man die enge Anlehnung an die deutsche Kultur überall bewußt und stark wieder aufbaute, daß man die Grundlage dieser Tüchtigkeit durch die deutsche Erziehung des deutschen Kindes in Schule und Haus wieder aufnahm, daß die Gründung und der Ausbau der Schule in einer Zeit wieder vorgenommen wurden, da es dem deutschen Kaufmann noch recht schlecht ging, daß die Fürsorge für die gesamtdutsche Kultur durch Wiederaufnahme von Vortragsreisen, Theateraufführungen usw. gefördert war. Nur der in der deutschen Kultur wurzelnde und lebende Überseedutsche ist der wirkliche Vertreter, ist dann aber auch der beste Vertreter der deutschen Ware, für die er ein Gefühl, für die er sozusagen eine Liebe hat. Hier münden die wirtschaftlichen Dinge wieder in das Kulturproblem des Auslandsdeutschums; hier zeigt sich, daß jeder Pfennig, der in Schulen und Kultureinrichtungen des Auslandsdeutschums gesteckt wird, seiner wirtschaftlichen Verzinsung für die heimische Wirtschaft sicher ist; hier zeigt sich, daß die Pflege und Betreuung des Auslandsdeutschums keine Mode und keine Spielerei, sondern eine wohlervogene Angelegenheit des gesamten Volkstums sein muß, das in wesentlichen Teilen der Reichsbevölkerung ohne die Tätigkeit des Auslandsdeutschums in seiner Gesamteristenz gar nicht denkbar ist: Das Wirtschaftsproblem des Auslandsdeutschums ist kein Problem einzelner Exportindustrien oder gar einzelner Industrieller, es ist eine Frage des gesamtdutschen Schicksals. Deshalb ist es so wichtig, daß das gesamte deutsche Volk, innerhalb und außerhalb der Reichsgrenzen, die Aufgabe erkennt, die es zu lösen gilt.

Der Kampf des Überlanddeutschums um politische, geistige und wirtschaftliche Selbsterhaltung ist härterem Zwang unterworfen, drängt gegen schärfere Widerstände, ist lebendiger und äußerlicher. Deshalb nimmt er unser Interesse auch kräftiger in Anspruch. Der Kampf des Überseedutschums ist nüchterner, vielleicht auch, an sich genommen, privatwirtschaftlicher, stiller. Aber er ist nicht unwichtiger. Beide Richtungen der deutschen Wirtschaftsentwicklung, die nach dem Kontinent und die nach Übersee, sind ohne Auslandsdeutschum nicht denkbar. Alles Auslandsdeutschum ist lebensunfähig ohne ein wiedererstarkendes Deutsches Reich. Dessen muß das gesamte deutsche Volkstum stets eingedenk sein.

Deutschland hat seine Ausfuhr gegen-
über dem Vorkriegsstand nicht an-
nähernd in dem Maße wie die anderen
Haupthandelsmächte steigern können.
In der Zeit von 1913 bis 1927 nahm
die Ausfuhr zu: bei den Vereinigten
Staaten um rund 95 Prozent, bei
Italien um rund 66 Prozent, bei
Frankreich um rund 64 Prozent, bei
Großbritannien um rund 35 Prozent
und bei Deutschland nur um rund
3 Prozent.

Wer erobert den Weltmarkt?

Zunahme der Ausfuhr nach dem Kriege

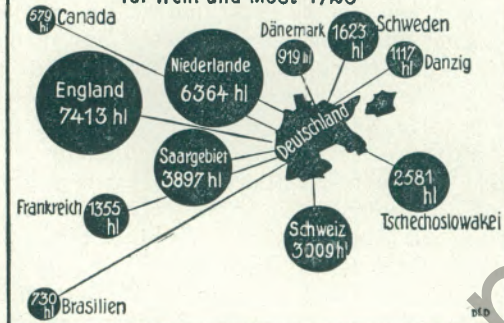


Die deutschen Uhrenfabriken
führten nicht weniger als 50 Proz.
ihrer Fabrikation ins Ausland aus.
Die deutsche Uhrenaufuhr war
1928 29 Proz. der Menge nach und
135 Proz. dem Werte nach höher
als 1913, wogegen sich die Einfuhr
von Uhren um 1,5 Millionen RM.
berringerte.

Der deutsche Wein auf dem Weltmarkt

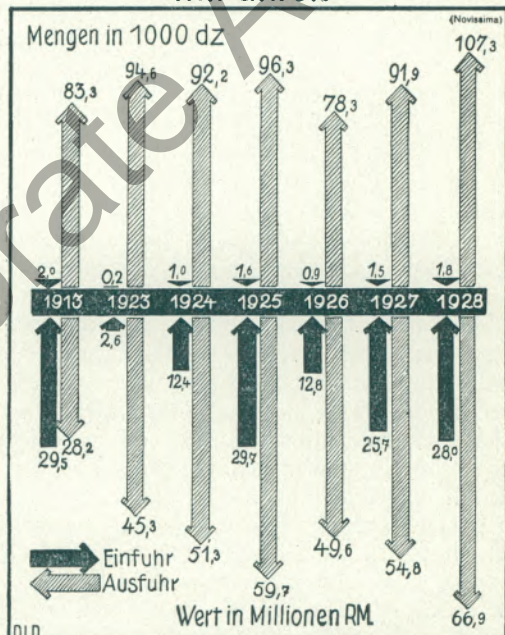


Die wichtigsten Absatzländer für Wein und Most 1928

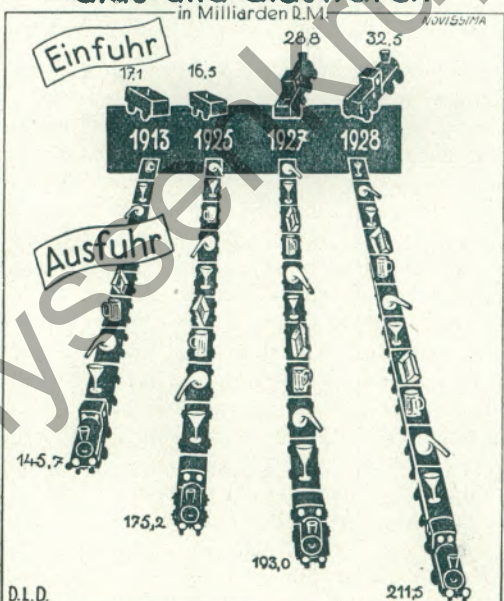


Der deutsche Wein ist seiner
Qualität wegen auf dem Welt-
markt stark begehrt. Bedauer-
licherweise, nicht nur in privat-
wirtschaftlicher, sondern auch in
volkswirtschaftlicher Hinsicht, hat
der Auslandsabsatz deutscher
Weine gegenüber der Vorkrie-
gszeit einen starken Rückgang erfah-
ren: einmal als Folge der Prohi-
bitionsmaßnahmen verschiedener
Länder, insbesondere der Ver-
einigten Staaten, wohin vor dem
Kriege etwa ein Viertel der ge-
samten Weinausfuhr Deutsch-
lands ging. Dann beeinträchtigten
den Absatz auch die Umwälzungen
auf politischem und wirtschaft-
lichem Gebiet, so vor allem bei
Rußland, das, früher ein guter
Kunde, heute als Abnehmer gar
nicht mehr in Frage kommt.
Nicht zuletzt wirken auch zoll-
politische Maßnahmen und die
Konkurrenz ausländischer Weine
absatzhemmend.

Deutschlands Aussenhandel mit Uhren



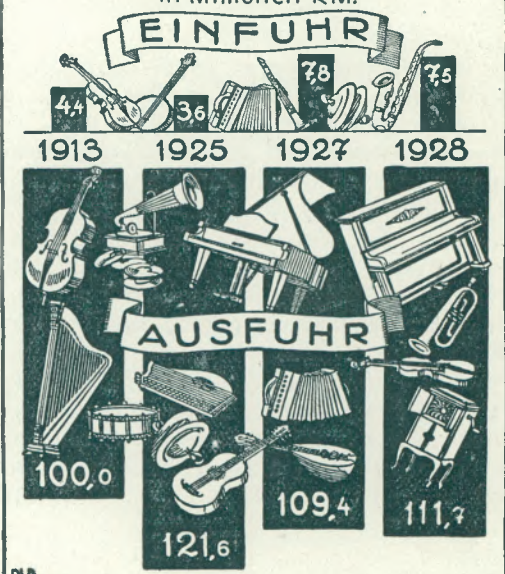
Deutschlands Aussenhandel mit Glas und Glaswaren



Die deutsche Glasindustrie
spielt eine nicht unbedeutende
Rolle in unserer Ausfuhr. Die
Ausfuhr von Glas und Glas-
waren stieg von 175,2 Mill. RM.
im Jahre 1925 auf 211,5 Mill.
RM. im Jahre 1928. Allerdings
ist auch die Einfuhr von Glas-
waren, die 1928 32,5 Mill. RM.
ausmachte, in den letzten Jahren
gestiegen.

Deutsche Musikinstrumente
sind in der ganzen Welt verbreitet.
Allerdings ist in den letzten
Jahren die Ausfuhr etwas zurück-
gegangen. Dagegen hat die an
und für sich geringfügige Einfuhr
in derselben Zeit zugenommen.

Deutschlands Außenhandel mit Musikinstrumenten



Brief aus Südwest.*

Von Hans Grimm.

Wenn man die weite Welt als kleine Landkarte vor sich sieht, wenn man die Berichte aus der weiten Welt annimmt, die von Reuter oder russischen Büros täglich geliefert werden, muß man fast zu ihren Schlüssen kommen.

Eine Lösung der Weltennot und der deutschen Not gibt es ohne Kränkungen und Opfer und bittere Preisgaben gewiß nicht. Nur — die Welt ist keine Landkarte und liegt trotz Flugzeug und Funk verflucht fern und eigenwillig auseinander und wird immer so liegen bleiben; und was Reuter oder russische Büros melden, ist stets zum Zwecke gesagt; und die veränderlichen Menschen werden sich in einem nie ändern, daß der aus irgendeinem Grunde Starke vor dem Schwachen und daß der handelnde Tor an Ort und Stelle vor dem entfernten grübelnden Weisen gilt. Der Sinn für das Ewigzukünftige endlich ist auf die Deutschen und einige Russen und Indier beschränkt, die andern wollen ein kräftiges, gesundes, hunger- und qualloses Dasein für sich und ihre Kinder; sie meinen, auch sie selbst und ihre Kinder hätten es schon verdient, und ihre Enkel würden in der Folge für sich selber zu sorgen verstehen.

Sehr verehrter Herr „Realpolitiker“ von der äußersten Rechten und von der äußersten Linken, und wo Sie als Mann guten Glaubens sonst noch zu finden sind, ich bin durchaus Ihrer Meinung, daß es für uns Deutsche ein Unglück schlecht-hin wäre, wenn wir uns heute oder morgen ein einzelnes Kolonialmandat zurückschaffen oder neu übergeben ließen.

Sehr verehrter Herr Realpolitiker, auch dagegen läßt sich nichts sagen, daß wir „viel mehr Wert als auf fragwürdigen überseeischen Besitz auf bewußtes Erweitern und Festhalten unserer Grenzlandschaften legen müssen und auf eine stark ausgeglichene Innenstruktur“. Ich glaube, wir haben sogar niemals anders zu handeln versucht, aktive Ostpolitik zum Beispiel treiben wir rund tausend Jahre, aktive überseeische Kolonialpolitik trieben wir rund dreißig Jahre; mir scheint nur die eine noch nicht die andere verneinen zu müssen. Die deutschen Menschen, die nach Osten reiten, sind nicht die deutschen Menschen, die über See fahren; es ist ein ganz verschiedener Drang, der sich nicht willkürlich vertauschen läßt. Und wenn Sie sagen, im Weltkrieg gelang es Deutschland nicht, seine Kolonien zu halten, so verlor doch eben in jenem Kriege Deutschland außer den Kolonien, für die es kriegerisch so gut wie nichts aufgewandt hatte, nicht weniger als seine uralten Grenzlandschaften, für die es alles hergab.

Sehr verehrter Herr Realpolitiker, Sie haben wahr-scheinlich noch einmal recht mit Ihrer Behauptung, bekämen wir das alte Kolonialreich, wie es war, wieder, es wäre nur eine Nothilfe mit vielen anderen Verwicklungen, und vor dem Kriege habe die Ausfuhr nach dem alten Kolonial-reiche nur etwa 1,5 Prozent betragen.

Danach aber, danach ist alles falsch, was Sie sich aus-dachten. Und ich meine, es ist deshalb falsch, weil Ihre Informationen Ihnen falsch geliefert wurden, zum Teil mit Willen und Absicht, zum Teil, weil die berichtstattenden Vorüberfahrer einen zeitgemäßen Schwatz bequemer und verkäuflicher finden als mühsame Gründlichkeit.

Sehr verehrter Herr Realpolitiker, Sie reden von der Kolonie, die wir nicht „ausnützen“ könnten, weil wir ein Ertragsland doch nicht erhielten, weil wir „Zubußen“ nicht zu leisten vermöchten. Das ist sehr seltsame Volks-

wirtschaft. Soviel mir bekannt ist, leisten die Verwalter unserer früheren Kolonien in keinem einzigen Falle Zubußen; und unsere private Wirtschaft sucht heute kaum weniger als früher ihre Anlagen dort, wo sie ihr günstig erscheinen; geschähe das nicht mehr, wir mit unserem über-völkerten Volke wären beim Chaos angelangt, beim Chaos nicht aus Bosheit und Schlechtigkeit, sondern beim Chaos aus Hunger, aus Ratlosigkeit, beim Chaos, das einige von uns so nahe fürchten, weil immer mehr deutsche Menschen nicht länger wissen, wohin sie sollen, weil immer mehr deutsche Menschen das nicht werden können, dafür sie begabt sind, dahin ihre Sehnsucht, ja Leidenschaft sie doch zwingt.

Aber liegt der vorzügliche Wert, liegt die erste Bedeutung eines Koloniallandes überhaupt im wirtschaftlichen „Aus-nutzen“? Spielt bei eigenem gewünschten deutschen Kolonial-lande die Warenausfuhr des Mutterlandes dorthin oder die Einfuhr von Rohstoffen dorthin wirklich die ausschließ-liche Rolle? Selbst die kapitalistischen Engländer, die durch Indien „reich wurden“, haben längst einen anderen größeren Wert erkannt, der sich statistisch nicht ausdrücken läßt.

Die höchste Bedeutung eigenen Koloniallandes für ein über-völkertes, eingeengtes Land liegt — ich muß jetzt gespißte Ausdrücke gebrauchen dürfen, um rasch verstanden zu werden — auf der „moralischen“ Seite. Es ist für ein Volk nötig, daß seine „reinen“ Abenteuer nicht zu Zuchthäusern und Amokläufern werden vor lauter Verhemmtheit; es ist für ein Volk nötig, daß das Blut seiner Unruhigen und Ungewöhn-lichen, daraus die Führer kommen, ihm erhalten bleibt, statt anderen Völkern zugeleitet zu werden; es ist für ein Volk nötig, daß es eine Gelegenheit für Tüchtigkeit hat, für nichts als für angeborene Tüchtigkeit, unabhängig von geltender Prüfung und geltender Partei und irgendwelcher Art vorbestimmter Rechtgläubigkeit und irgendwelchen herr-schenden Zufällen; das Kolonialland ist für ein Volk nötig wie der Turnplatz für die Schule. Die fortwährende englische Erneuerung, die — glauben Sie es ruhig — dauern wird, ist von der Lehrzeit in seinen Kolonien ausgegangen und geht von dort aus. In England fehlen die „destruktiven“ Elemente, weil sie in den Kolonien „konstruktiv“ wurden. England hat seit hundert Jahren den stillen selbsttätigen Austausch, den wir in den allerletzten Jahren vor dem Kriege sachte — im ersten Anfang — zu haben begannen.

Nun mag einer einwenden, alles dies sei deutsch gesehen — allerdings von einem unabhängigen Deutschen — und sei mit Rückgefühl gesehen. Ich will auf beide Einwände erwidern: „In Südwest sind an nicht weniger als zwei-hundertundfünfundachtzig Orten die Gräber deutscher Sol-daten und Offiziere, die besten deutschen Namen sind darunter; die meisten fielen in der Zeit, in der das Land nicht etwa Eingeborenen weggenommen wurde, das trifft auf Süd-west nicht zu, sondern als sie im Lande das Aufhören von Raubzügen erzwangen und es sicher machten für demütige Arbeit. Ich meine, damit hätten sie nicht nur eine deutsche, sondern eine europäische Aufgabe erfüllt! Europa braucht Raum, man darf sogar sagen: Europa bei seinen ungeheuren wirtschaftlichen, sozialen, hygienischen Problemen braucht Raum für Deutschland. Ich habe Rückgefühl, wenn ich sehe, daß dieser mit so vielen Gräbern erkaufte Raum in Hände gespielt wird, die seiner nur bedürfen, um einen Machtgedanken zu befriedigen und um noch weniger arbeiten zu müssen, als sie es ohnehin schon tun. Hier feige Bequemheit — hier bitterste Not, das ist mein Rückgefühl!“

* Aus den „Dreizehn Briefen aus Deutsch-Südwestafrika“ von Hans Grimm, dem Verfasser des Werkes „Volk ohne Raum“. Albert Langen Verlag, München. 104 Seiten. Preis geheftet 2 RM.

OZEANIA

von HANS RICHTER

Alle Rechte vorbehalten, insbesondere das der Übersetzung. Copyright 1928 by Ernst Reils Nachf. (August Scherl) G. m. b. H., Berlin.

15

6. Fortsetzung.

Seit Geisenheim Bevollmächtigter des Luftschiffbaus war, wohnte er im Savoy. Udenhof und Alvarez hatten das gewünscht, und weil es im Interesse des Ansehens der Gesellschaft lag, hatte er eingewilligt.

Der Portier hielt ihn auf. „Ein Kabel, Señor Kapitän.“

Kabeltelegramme und Funkgespräche waren längst nichts Seltenes mehr für ihn, Alvarez kablete aus Spanien, die Gesellschaft vom Bodensee her, Telegramme mit Rio de Janeiro und São Paulo, den beiden Großstädten Brasiliens, wurden gewechselt, Vereinbarungen mit den Regierungen getroffen, Abkommen mit den bereits in Südamerika arbeitenden Fluglinien.

Er riß den Verschuß auf: Erwarte Sie, wenn Mastfrage gelöst, Deutschland. Udenhof. —

Die Masten waren von den Regierungen Brasiliens und Argentinien zugesagt; nur um die Gasfabrik kämpfte Geisenheim, und an deren Bau wollte keiner der Staaten herantreten.

„Das ist Sache der spanischen Gesellschaft“, hatte der Flugchef erwidert, als er heute wieder einmal bei ihm vorstellig geworden war, und hatte sich hinter dem Verkehrsminister verschaukt, der seinerseits wieder den Flugchef als Sachmann vorschob. Die Mastfrage war also gelöst.

„Welches Schiff fährt als nächstes nach Europa?“ fragte er den Portier.

„Morgen die ‚Lutetia‘.“

„Nein, nach Hamburg.“ Mit der „Lutetia“ wollte er schon Conjas wegen nicht fahren.

„Übermorgen die ‚Cap Polonio‘.“

„Gut, belegen Sie auf der einen Platz für mich.“

„Der Señor Kapitän will reisen?“

„Ja, ja,“ er ging rasch auf sein Zimmer. Sechs Uhr beinahe und heute war Donnerstag, also Empfang in der Villa Souza; wenn er sich ein wenig beeilte, kam er noch zurecht. Merkwürdig, die ganze Zeit hatte er sich auf den Augenblick gefreut, an dem er sagen würde: Jetzt ist's so weit, jetzt reise ich. Und nun, wo es so weit war, zögerte er.

Während des Umziehens blätterte er in seinen Berichten: Über den Pampero war wenig Brauchbares zu erfahren. Er tritt sporadisch auf, besonders nach längerem heißen Wetter, wenn der warme feuchte Sondo von Brasilien her weht. Richtung von Südwest nach Nordost, Gewitterböen, Hagel, furchtbare Gewalt und unerwartetes Auftreten machen ihn in Verbindung mit Wirbeln ganz besonders gefährlich. Absoluten Schutz dürfte nur eine Halle bieten, ein Landen und Abfahren ist bei Pampero völlig unmöglich, ein Festliegen am Mast in den meisten Fällen gefährlich. Die starke Bepflanzung des Camps in der weiteren Umgebung der Hauptstadt scheint die Gewalt des Sturmes etwas gebrochen zu haben, die Ruhezone in etwa 3000 Meter Höhe ist bisher nur Annahme, ihre Gesetzmäßigkeit ist aber nicht bewiesen.

Er bemühte sich, das alles zu erfassen, aber während er las, stand immer Luisa Souzas rotblonder Kopf vor ihm. In den letzten Wochen hatten sie oft miteinander gesprochen. Die Übernahme spanischer Sitten auf Lateinamerika verbot zwar

Zusammentreffen am dritten Ort, und in den Poloklub, in dem sie verkehrte, hatte er sich nicht aufnehmen lassen; um so häufiger jedoch sah er sie in dem gastfreien Hause der Tante.

Ob sie wohl etwas von Laranges Tätigkeit gewußt hatte, und ob sie wohl jemals gedacht hatte, daß er als Geheimagent damals in ihr Haus gekommen sei? Er rekapitulierte. Zuerst war sie kühl gewesen, abweisend — nun, das konnte auch mit anderen Dingen zusammenhängen. Aber dann —. Oft hatten sie von der Hazienda Santa Isabel gesprochen, auf der sie aufgewachsen war, von Natur und Tieren. Von Büchern auch; in der deutschen Literatur und Musik wußte sie besser Bescheid als er in der spanischen, in die sie ihn fast unmerklich eingeführt hatte.

„Man kann ein Volk nur durch seine Kunst begreifen.“

Und dann viel Gedankliches über Argentinien. „Wir sind alle einmal als Eroberer gekommen und haben hier Boden fassen müssen. Das geht wohl nicht ohne Gewalt. Hier in den Städten lebt man auch nicht so wie auf dem Camp.“

„Wie lebt man da?“

Ihre Augen hatten geleuchtet. „Frei, ich glaube nicht, daß ein Mensch in Europa, wo die Grenzen so nah sind und wo alles eng ist, so frei leben kann.“

„Meinen Sie jetzt nicht nur reiche Menschen, Señorita?“

„Mein Vater war nicht reich, die Hazienda hat, als er starb, sein Bruder übernehmen müssen, Tantes verstorbener Mann.“

„Sie denken gern an Ihren Vater?“

„Muß man das nicht?“ staunte sie.

„Ich kann's auch, Vater und ich, wir waren eins, Vater war Seeoffizier, Admiral, er hat den ganzen Aufbau der deutschen Flotte mitgemacht und ihren Untergang nicht mehr zu sehen brauchen. Aber man sagt so oft, daß die Generationen einander nicht mehr verstehen, und daß die Jungen ihre eigenen Wege gehen. Oft genug war's so.“

„Das tut man in Argentinien nicht“, hatte sie ruhig gesagt.

„Und Sie würden nie etwas gegen den Willen Ihrer Tante tun?“

Auf die Frage hatte sie lange geschwiegen und nachgedacht. Und es war, als habe sie einen besonderen Fall im Auge. Die alte Dame war ihm gegenüber freundlich, aber warm und herzlich wurde sie nie. Und oft schien es ihm, als bemühe sie sich, Luisa und ihn zu trennen.

Der Portier unterbrach ihn. „Antonio Delfino hat eine Kabine für den Señor Kapitän belegt.“

Nun war es also bestimmt, er fuhr, und als er sich eine Viertelstunde später über die Hand der alten Dame beugte, war es ihm schon ganz geläufig. „Ich mache meinen Abschiedsbesuch, Señora, ich reise.“

„Also sind Ihre Geschäfte beendet“, sie sprach hart und energisch, wie es ihre Art war. „Ich hoffe, günstig beendet?“

„Der Professor wird, denke ich, mit mir zufrieden sein.“

Es waren nicht mehr allzu viele Menschen anwesend, der Empfang ging zu Ende. „Ich werde meiner Nichte, die leider heute nicht im Hause ist, Ihre Empfehlungen austreichen lassen, Señor.“

Eigentlich mußte er gehen. Der Engländer saß noch mit einem Amerikaner und zwei Damen beim Whist, ein Waldbesitzer aus dem Norden ließ sich über neue Siedlungsmöglichkeiten aus und versuchte bei einem ausländischen Diplomaten dafür Interesse zu erwecken.

„Sie fahren mit der ‚Lutetia‘?“ fragte die Señora. „Sie werden Gesellschaft finden, die Señorita Manzoni, Sie trafen sie wohl bei mir, fährt nach Europa, um sich zu verheiraten.“

Sie hörte kaum, daß er verneinte, von der „Cap Polonio“ sprach, ihre Augen gingen unruhig hin und her. Unten gab ein Auto Signal.

Das ist Luisa, dachte Geisenheim, störte ruhig in der Whistpartie und unterbrach den Diplomaten. Und als er wirklich keinen Grund mehr zum Bleiben hatte, trat die Erwartete ein.

Die Señora stieß mit dem Stock auf. „Ich habe dich nicht so bald erwartet, Luisa.“

Die verstand nicht: „Ich habe mich besonders beeilt.“ Und als sie Geisenheim sah: „Ich freue mich, Sie zu sehen, Señor.“

„Der Kapitän verläßt uns“ — Señora Souza schien nicht gewillt zu sein, die beiden allein zu lassen.

„Oh!“

„Er fährt nach Europa.“

„Wir gehen auch fort“, sagte Luisa leise. „Nach Santa Isabel, die Tante hat es gestern gesagt.“

„Vielleicht werden wir die Reise noch verschieben müssen“, klang es herb zurück, „man ändert manchmal seine Dispositionen. — Nein, Sir,“ wandte sie sich an den Engländer, „ich spiele heute nicht, aber die Señorita.“

„Ich bin wirklich müde“, fast klang es trozig.

Was dem Engländer nicht gelungen war, erreichte der Grundbesitzer, er zog die Señora mit unbekümmerter Gewalt mit sich fort. „Sie müssen mir helfen.“

Nun standen die beiden allein. „Gestern habe ich mich gar nicht auf Santa Isabel gefreut, und heute ginge ich so gerne hin. Und nun soll es nichts werden“, sagte sie traurig und sah an ihm vorbei.

„Ich habe mich auch sehr auf Europa gefreut.“

„Ich muß Ihnen etwas sagen, Señor, damals als Sie zum ersten Male hier waren, habe ich einen bösen Verdacht gehabt.“

Er schwieg.

„Und den Verdacht muß ich Ihnen abbitten, jetzt kenne ich Sie besser.“

Sie wollte weiter sprechen, aber er hinderte sie. „Sie brauchen es nicht zu sagen, Luisa, seit heute weiß ich, warum es so war.“

„Wegen Larange?“ Sie senkte den Kopf. „Ich durfte nicht sprechen, Kapitän, es war nicht mein Geheimnis, und die Tante wollte nicht, daß einer von uns ihm vorgriffe.“

„Luisa, ich werde wieder zurückkommen, Sie wissen es ja, werden Sie dann in Buenos Aires sein?“

„Ja.“

„Und darf ich dann etwas fragen?“ Seine Stimme klang beklommen. Er hatte sich lange überlegt, ob das Mädchen ihm mehr als eine gute Kameradin geworden war. Wäre die Abreise nicht so rasch gekommen, er hätte die Frage noch zurückgehalten, nun aber drängte sie sich ihm auf die Lippen.

Sie sah ihn groß an. „Fragen Sie jetzt!“ Zum ersten Male sprach sie deutsch.

„Würden Sie mit mir nach Deutschland kommen, als meine Frau, Luisa?“

„Ja“, sagte sie in seiner Sprache.

Señora Souza hatte endlich ihren Landsmann verabschiedet, die Whistpartie war aufgelogen; heftig mit ihrem Stock aufstoßend kam sie jetzt heran.

Geisenheim trat ihr entgegen. „Señora —“

„Geh, Luisa!“

„Ich möchte bleiben, Tante.“ Zum ersten Male widersprach sie.

Aber die alte Dame wischte sie mit dem Stock fort. „Du sollst jetzt gehen.“ Und als sie allein waren: „Ich habe nicht gewollt, daß Luisa noch einmal mit Ihnen spräche, Kapitän, nun ist es doch geschehen.“

„Luisa und ich —“

„Es ist nicht üblich in Argentinien, ohne Erlaubnis der Verwandten mit einem jungen Mädchen zu sprechen.“

„Ich wollte Sie nicht umgehen.“

Sie wurde ein wenig milder. „Lügen tut ihr Deutschen nicht, wenigstens nicht, wenn ihr so aussieht wie Sie, Kapitän. Das weiß ich. Luisas Großmutter war auch eine Deutsche.“

„Deshalb sprach sie deutsch.“

„Ist sie das? Also, ich hatte mit meiner Nichte andere Pläne, sie ist meine Erbin und wird einmal sehr reich sein. Wußten Sie das?“

„Ich habe nicht daran gedacht.“

Ein spöttisches Lächeln spielte um ihre Lippen. „Ihr Deutschen seid Phantasten. Luisas Vater war auch ein Phantast, das war das deutsche Blut. Mein Mann dachte anders.“

„Sie machen es mir nicht leicht, Señora.“

„Das will ich auch nicht. Ich wollte, ich hätte es Ihnen noch schwerer machen können oder Luisa hätte Sie niemals gesehen. Was sind Sie? Ich habe Erkundigungen eingezogen, Sie sind als Idealist herübergekommen, haben nichts erreicht, und Ihr Professor hat Sie von der Straße aufgelesen.“

„Señora!“

„Jetzt sollen Sie mich anhören. Nachher können Sie ja gehen, wenn Sie wollen, oder bleiben, ganz wie es Ihnen beliebt. Der Larange hat Sie für einen Geheimagenten gehalten, Larange ist ein Esel und kennt die Menschen nicht. Der Professor wird mit seinem Luftschiff kommen und Sie mit ihm. Wollen Sie bei Ihrem Beruf bleiben, wenn Luisa Ihre Frau wird?“

Ohne Überlegung kam die Antwort: „Ja!“

„Mit Luisas Hand werden Sie einer der reichsten Männer von Argentinien, Sie werden naturalisiert werden, Sie werden einen Grundbesitz haben, wie man ihn sich mit europäischem Kopfe nicht vorstellen kann.“

„Luftfahrt ist kein Beruf, es ist eine Lebensaufgabe; mein Vater hatte auch Frau und Kinder und fuhr doch immer wieder hinaus als Seemann.“

„Luisa hat wohl deutsches Blut, aber sie ist keine Deutsche. Die Argentinierinnen sind nicht so geduldig.“

„Fragen Sie sie selbst!“

„In solchen Augenblicken sagen junge Mädchen zu allem ja. Hören Sie, ich gehe mit Luisa nach Santa Isabel und dann vielleicht nach Rosario, Sie reisen nach Europa. Ein paar Monate werden vergehen, bis Sie sich wiedersehen.“

Er lächelte. „Ich habe Luisa nicht überrumpeln wollen.“

Die Señora nickte, als sage sie innerlich: Er ist eben ein Deutscher, dann erwiderte sie: „Nehmen Sie es nicht so leicht, Luisa wird das Leben einer Argentinierin leben, Sie das eines Deutschen. Es ist möglich, daß Sie einander als fremde Menschen später gegenüberstehen.“

„Glauben Sie nicht an Liebe, Señora?“

„An das, was in den Büchern darüber steht, jedenfalls nicht. An Leidenschaft glaube ich und an die Notwendigkeit, daß die Geschlechter zueinanderkommen — wenn Sie das Liebe nennen.“

Luisa trat wieder ein. „Ich bin dir großen Dank schuldig, Tante“, sagte sie fest. „Du bist mir in all den Jahren wie eine wirkliche Mutter gewesen, aber das, was heute besprochen werden muß, soll nicht ohne mich geschehen.“

„Jetzt müssen Sie mich vor meiner Nichte verteidigen, Kapitän“, die Señora wandte sich zum Gehen. „Reden Sie mit ihr, was Sie wollen, aber keine Bindungen!“

Sie stampfte mit ihrem Stock hinaus.



Die Karlskirche in Wien

Radierung von Sepp Franz.



Bavaria-Verlag.

Holzschnitt von H. D. Schönleber.

Der alte Mann.

Wieder sprach Luisa deutsch, und zum ersten Male sagte sie du zu ihm. „Hat es dir Tante sehr schwer gemacht?“

„Sie hat einen Haß auf alles Deutsche.“

„Nein, keinen Haß, aber sie wehrt sich gegen das deutsche Blut, weil mein Vater zu ideal gedacht hat und nicht praktisch genug. Ohne seinen Bruder, mit dem er nur den Vater gemeinsam hatte, hätte er Santa Isabel nicht halten können. Und nach dem Kriege sind so viele Deutsche zu uns nach Argentinien gekommen, gegen die wir uns haben wehren müssen.“

Geisenheim dachte an seine eigene Ankunft, an die Rudorfs, an Loffen. „Deutschland hat nicht genug Raum für seine Landeskinder gehabt.“

Sie nickte. „Man muß wohl Völker, die einen großen Krieg durchkämpft haben, anders beurteilen.“ Und dann sprachen sie von sich und nur von sich.

„Ich will in Santa Isabel auf dich warten.“

„Und ich in Deutschland an dich denken.“

„Ihr Deutschen müßt immer arbeiten und arbeiten, wirst du denn Zeit finden?“

„Meine Arbeit ist ja der Weg zu dir.“

Der Mayordomo trat ein und verbeugte sich feierlich. „Señora Souza läßt den Señor Kapitän bitten, zu Abend zu bleiben. Sie erwartet den Señor und die Señorita im Speisesaal.“

„Du mußt sie erst kennen lernen“, flüsterte Luisa. Und als der Mayordomo sich umwandte, um vorauszuweichen, legte sie Geisenheim die Arme um den Hals und küßte ihn, scheu und zurückhaltend. „Die Zeit wird sehr lang werden, Liebster.“

Die Señora unterbrach sie. „Führen Sie mich zu Tisch, Kapitän!“ Und zu dem Mayordomo: „Telephonieren Sie an Monsieur Lavange und sagen Sie, daß ich morgen nicht empfangen.“

16

Der Schnelldampfer „Lutetia“ fuhr an der brasilianischen Küste entlang auf Santos zu. Es war glühend heiß, und die Passagiere lagen nichtstehend in den Langstühlen. Nur oben auf dem Bootsdeck hatte eine Partie von Unentwegten sich zu einem Brdspiel zusammengetan, an dem Conja teilnahm und das Ein mit passenden Ratschlägen, ohne sich aber selbst zu betätigen, unterstützte.

Es war kein Mangel an eleganten Frauen auf dem Schiff, und doch fiel Conja vom ersten Tage an heraus. Wenn sie in elegantem Sprunge in das Schwimmbad tauchte und mit langen Stößen, wie eine Schlange den durchtrainierten Körper windend, durch das Wasser schoß, standen ihre Bewunderer an der Seite, wenn sie im Turnsaal arbeitete, versuchten die Frauen, ihr die Übungen abzufragen, wenn sie spielte, ihre graziösen Bewegungen zu imitieren.

Legenden fingen an sich um sie zu bilden, Intrigen spannen sich an, und durch all das ging sie gleichmütig, unberührt, ihre Augen versprachen oft, aber sie hielten nicht Wort. Sie spielte mit ihren Opfern und nahm es als selbstverständlich, daß die Männer sie umschwärmten und daß die Frauen eifersüchtig wurden.

Die Bitte eines Komitees, an einem Festabend — irgendein Feiertag wurde an Bord begangen — zu tanzen, lehnte Ein brüsk ab.

„Meine Frau tanzt nicht, sie ist gebunden.“

Er zeigte überhaupt Anlage zum eifersüchtigen Ehemann, wurde von Conja aber nur ausgelacht.

Dann lief er wie vor den Kopf gestoßen herum, rannte ihr nach in die Kabine, stand vor der Tür, klopfte und bat, wenn sie sich eingeschlossen hatte, merkte nicht, daß er sich bei den Stewards lächerlich machte. Und riegelte sie endlich auf,

dann kniete er vor ihrem Bett, stammelte sinnloses Zeug, Jiddisch, Spanisch und Französisch durcheinander, und freute sich, wenn sie ihn nur ansah.

Die Luxuskabine war sein Trumpf gewesen, sie stand besonders im Kontrakt verzeichnet. „Wir müssen standesgemäß ankommen.“

Am dem Festabend sang ein berühmter Tenor, und Sonja war wütend, daß sie nicht doch zugesagt hatte. Die Größe hatte, als sie dem Wunsch des Komitees nachkam, so imper-
tinent gelächelt.

Dafür spielte sie mit ihm Bordspiele.

Jetzt lag sie, nachdem die Partie beendet war, in ihrem Stuhl. „Hast du die Pressenotizen nach Paris gekabelt, Sin?“

„Ja, Sonja.“

„Auch an die deutschen Zeitungen?“

Er machte eine geringschätzig Bewegung.

Aber sie zornig: „Ich will's!“

„Ruhm wird in Paris gemacht.“

„Ich will überall tanzen, nicht nur in Paris, in Berlin und in Rom und in —“. Ihre Kenntnis europäischer Hauptstädte war mangelhaft. „In Madrid“ vollendete sie stolz. „Die Zeitungen sollen schreiben.“

„Sie werden schreiben.“

„Nicht solches Zeug wie in Buenos Aires, das steht über jede Tänzerin drin; ich will eine Klasse für mich sein, besonders in Berlin.“

„Sie werden dich in Paris gar nicht fortlassen.“

Sie maulte wie ein ungezogenes Kind. „Ich will nach Berlin.“

„Du läufst dem Geisenheim nach“, er nahm all seinen Mut zusammen; wie eine Ohrfeige klang's.

Aber den Wutausbruch hatte er doch nicht erwartet, der nun folgte. „Ich will nicht, daß er über den Ozean fliegt, ich will groß werden, und er soll ertrinken mit seinem ganzen Schiff.“

„Sonja, die Leute!“

„Sie können hören, was ich sage, ich hasse ihn!“

„Was hat er dir getan, Sonja, er versprach mir doch...“

Ihr Blick wurde unergründlich. „Dir hat er versprochen — so! — und wenn ich dir jetzt sage, daß ich —“

„Ich glaub's nicht.“

„Es ist auch gar nicht wahr“, sagte sie kalt.

„Du wirst ihn nicht wiedersehen.“

„Ich werde ihn wiedersehen.“

Zum ersten Male wurde Sonja Sin unheimlich.

17

W is zum späten Abend hatte die „Lutetia“ am Pier in Rio de Janeiro gelegen und geladen. Erst als die tausend Lichter der Avenida sich wie eine glitzernde Perlenkette um die paradiesische Bucht legten, rasselte die Ankermaschine, und die kleinen Schlepper mühten sich fauchend und prustend, den Riesen von der Mauer abzubringen. Die Bordkapelle konzertierte im Speisesaal, und die internationale Gesellschaft des Luxus Schiffes nahm kaum Notiz von der verschwimmenden Schönheit Brasiliens. Ein heißer, allzu heißer Tag hatte die Nerven erschlafft.

Zwölf Tage würde man nun nichts sehen als Himmel und Wasser.

Sonja saß Sin an dem kleinen Tisch dicht am Fenster gegen-
über und musterte die neuen Reisegenossen — besonders die Frauen. Während Sin oft noch im Verkehr eine servile Nuance zeigte, beherrschte sie Menschen und Dinge mit instinktiver Sicherheit, die ihr Mann rückhaltlos bewunderte, ohne sie sich selbst aneignen zu können.

Drohend beherrschten Zuckerhut und Corcovado die Aus-
fahrt, schattenhaft zackten die Spitzen des Orgelgebirges in

den Nachthimmel. Die „Lutetia“ hatte die berühmteste argen-
tinische Tangokapelle an Bord, fünf Musiker, die zusammen ein Vermögen verdienten, einen ersten Geiger, der seine Töne wie eine Gnade die Zuhörer umspielen ließ, der sich souverän den Menschen aus diesem Kreise des Reichtums herausuchte, für den allein es ihm der Mühe wert schien, den Bogen zu rühren, der ein magisches Band von sich zu der Frau zog, die er gewählt hatte.

Zu Sonja.

Sin zupfte nervös an den Spitzen seiner modernen Weste.

„Sonja!“

Eine unwillige Kopfbewegung scheuchte die Mahnung fort.

Der Tenor von gestern beobachtete und lächelte arrogant, Sonja sah es, und ihre müden Augen glitten abwehrend über ihn hinweg. Er wurde ernst, denn das Fremdartige, das von dieser Frau ausging, nahm auch ihn gefangen. Ein Steward flüsterte dem Geiger ein paar Worte zu, sie mußten Sonja betreffen, denn jetzt sah er sie unverhohlen an. Ein Zeichen mit dem Bogen, die Musik brach ab, eine Stille, die den ganzen Saal erfüllte, und die für einen Augenblick den leisen Takt der Maschine fühlbar werden ließ.

Und dann die Melodie, die für Sonja aus Camp und Urwald herausgewachsen zu sein schien, die Traurigkeit endloser Weite, die Schwüle südlicher Nacht, die Einsamkeit des Urwaldes, der Rhythmus des Gauchos und des Steppennädels.

Tango.

Sin salbaderte jiddisch: „Er soll das lassen.“

„Warum?“

„Du sollst nicht tanzen auf dem Schiff, er will nur, daß du tanzt.“

Ihre Augen wurden ganz dunkel: „Ich tu's, wann ich will, und ich lasse es, wann ich will.“

Er duckte sich. „Der Kontrakt —.“ „Pah!“

Ein Mißklang plötzlich mitten in den Marschrhythmus hinein, grell heulend und schneidend. Die Citene. Die riesige „Lutetia“ schrie auf, einmal — noch einmal. Eine heifere andere Stimme antwortete. Ein anderer Rhythmus, das Schiff bebte, jetzt ein Stoß, ein Krachen, von dem niemand zu sagen mußte, ob er es gehört oder gefühlt hatte. Gläser flogen zu Boden, Flaschen klirrten. Eine Frau stand mitten im Saal, hob beide Hände hoch, ihre nackten Arme schimmer-
ten. Die Lampen glühten plötzlich nur wie Perlschnüre.

„Wir sind gerammt!“

Keiner von den Offizieren saß im Saal, die Schwierigkeit der Ausfahrt hatte alles auf die Posten gefesselt, keiner konnte widersprechen, und keiner mußte etwas. Nur der Schrecken lag über dem Saal. Zu deutlich war noch das Bild der unter-
gehenden „Princesa Masalda“.

Die Musik riß ab.

Draußen auf dem Promenadendeck Menschen über Men-
schen, auf die eine Seite getrieben, weil das Schiff hart auf Steuerbord lag. Unten die dunkle Flut und vorn irgendetwas Qualmendes und Rauchendes; dicht an der Bordwand, quir-
lendes, schäumendes, von rasend arbeitenden Schrauben auf-
gepeitschtes Wasser.

Eine unwirkliche Stimme durch das Megaphon: „Schiff ist nicht in Gefahr!“ Beruhigungsversuche von ein paar Offizieren, ein Trupp unter Führung des Ersten im Lauffschritt nach vorn, taktmäßiges Rückwärtsziehen der Maschine.

Eins — zwei — eins — zwei —

Das Qualmende unten blieb zurück, jetzt bligte das Riesen-
auge des Scheinwerfers auf und suchte die See ab, bis sich fest an einem kleinen Frachtdampfer, der dem großen in den Weg gelaufen war und der jetzt wie die „Lutetia“ hastig rück-
wärtszog.

Ein Aufatmen.

Und dann ein ärgerliches Staunen. „Wir fahren rück-
wärts!“ Passagiere von Luxus Schiffen lieben keine Emotionen.

VIII/18



Linden-Verlag, München.

Pfarrer aus Altkastilien.

Radierung von E. Schulten.

Wieder der Trupp, den Neugierige aufhalten wollen, der sich aber rücksichtslos durchkämpft, und dann endlich der Kapitän, die Ruhe in Person, die Tropenuniform in tadelloser Weiße.

„Die ‚Lutetia‘ hat eine Kollision mit einem Frachtdampfer gehabt, die Bugwand ist leicht beschädigt, Gefahr besteht weder für das Schiff noch für die Passagiere. Trotzdem müssen wir zur endgültigen Untersuchung des Schadens nach Rio zurückkehren.“

Eins — zwei — eins — zwei — zählen die Maschinen.

Oben in der Funkbude morst es unaufhörlich: „Schnelldampfer ‚Lutetia‘ mit Havarie am Bug kommt zurück, Havarie dicht über der Wasserlinie, Manövrierfähigkeit stark behindert. Anfrage an Hafenamt: Ist Schwimmdock frei?“

In dem liegt der Kreuzer „Minas Geraes“, neben der „São Paulo“ der Stolz der brasilianischen Flotte. Die Funkensprache erzählt's zurück.

Morfen: „‚Lutetia‘ kann ohne Gefahr nicht am Pier liegen, macht Schwimmdock frei.“

Der Vertreter der Linie rast im Auto zum Flottenchef, die „Minas Geraes“ hat heute erst das Dock bezogen, wenn man guten Willen zeigt, wird es noch in der Nacht frei, und weil

Geld keine Rolle spielt, arbeiten, noch während die „Lutetia“ langsam, das Heck nach vorn, wieder in den Hafen einzieht, jetzt gestützt und geleitet von sechs Hochseeschleppern, die wie ein Rudel den Riesenleib einkreisen, die Pumpen, und der graue Rumpf des Kreuzers taucht langsam in sein Element zurück.

Anschläge versuchen die Passagiere zu beruhigen und eine gewisse Ordnung noch in der Nacht herzustellen: „Die Beschädigungen der ‚Lutetia‘ lassen sich noch nicht annähernd übersehen. Sicher ist, daß das Schiff ins Dock gehen wird, und daß die Passagiere von Bord gebracht werden müssen. Schiffsleitung und Reederei werden sich die größte Mühe geben, die Bequemlichkeit nicht zu stören. Sollte ein längerer Aufenthalt notwendig sein, so wird je nach Wunsch eine Unterbringung in Rio oder eine Passage auf einem gleichwertigen Schnelldampfer geboten werden.“

Daraufhin ging Sin zum Kapitän. „Die Senora muß ihren Kontrakt in Paris erfüllen.“

Achselzucken.

„Konventionalstrafe — Schadenersatz.“

„Sie können versichert sein —“

Sin wurde borstig. „Ihre Leute hätten besser steuern sollen, Kapitän!“

Daraufhin drängten ihn kräftige Matrosenfäuste von der Brücke herunter. Aber Sin konnte nicht gegen sich selbst handeln, er lief zum ersten Offizier, zum Obersteward, zum Zahlmeister. Und er kam halbzufrieden zu Sonja zurück.

„Es sind Zimmer im Gloria-Hotel belegt.“

„Ich wohne nicht im Gloria!“

Seine Finger zählten selbsttätig auf: „Die Linie bezahlt den Aufenthalt, Karambolage ist nicht force majeure, ich werde deine Forderung einbringen.“

„Das wirst du nicht tun!“

Ihm blieb der Mund offen stehen. „Ich —“

„Du wirst die Regelung mir überlassen, du bist ungeschickt geworden, seit wir verheiratet sind. Du bist der kleine Handelsjude geblieben, der Geschäfte zu machen sucht, wo sie sich bieten.“

„Und was bist du?“

„Etwas allein aus mir selbst heraus — ohne dich. Und du bist ohne mich nichts.“

Er knickte zusammen. „Wo wirst du wohnen, Sonja?“

„Im Copacabana-Palast. Wir werden jetzt in die Kabine gehen und uns umziehen, du den Frack, Sin, wir dinieren in Copacabana.“

„Kein Mensch geht in die Kabinen, es ist gefährlich.“

„Du wirst gehen.“

Und wirklich stand sie im großen Abendkleid, bald nachdem die Brücke herübergelegt worden war, neben dem befrachten Sin an Land, winkte einem Auto und raste die Avenida entlang dem Villenort am Ozean entgegen. Einsam kroch das Licht des schwebenden Wagens auf dem Zuckerhut durch die Nacht.

„Wirst du spielen, Sonja?“

„Heute werde ich spielen, heute habe ich Glück. Wenn andere Unglück haben, habe ich immer Glück.“

Mit ihnen zugleich kam das Gerücht von der Havarie in dem Prunkpalast an, legte sich um Sonja wie ein schimmernder Mantel, hob sie und schob sie in die Mitte. In den Tanzsälen starrten die Menschen ihr nach, in den Spielsälen unterbrachen einzelne Spieler ihre Sätze und begannen nach irgendeinem geheimnisvollen Schlüssel neu zu pointieren.

„Ihre Kabinenummer, Señora?“

Aber 27 schlug nicht.

„Ihr Alter?“

Sonja lachte. „Kunst und Künstler sind weder jung noch alt, sie sind nur da.“

Sie setzte eine Zahl und gewann, ballte die Scheine in den nervösen Fingern.

„Sin!“

„Ja, Sonja?“

„Ich will nicht hierbleiben, Sorge für Plätze auf dem nächsten Schiff.“

Ihre Einsamkeit benutzten Zeitungsleute zum Ausfragen, irgend jemand brante rücksichtslos ein Blicklicht an und typete sie. Sin sprach mit dem Agenten, mit der Linie.

„Morgen läuft die ‚Cap Polonio‘ ein, gutes Schiff.“

Die hatte gerade Santos verlassen, als die Radiorufe ankamen. Geisenheim saß oben im Zimmer des Kapitäns.

„Sie müssen mit schwierigerem Wetter bei Rio Grande und bei Montevideo rechnen und mit dem Pampero unten in Argentinien.“

„In der Luft sind wir sicher.“

Der Funker meldete: „Lutetia‘ hat Havarie.“

„Schickt sie Hilferufe?“

„Nein.“

„Melden Sie weiter!“ Ein Druck auf den Knopf rief den Wachthabenden. „Volle Fahrt mit Kurs auf Rio!“

Radio: „Position: In Höhe der Ausfahrt.“

Jetzt schüttelte der Kapitän den Kopf. „Dann brauchen sie unsere Hilfe nicht.“

Spät in der Nacht wieder ein Telegramm: „Cap Polonio‘ nimmt zwanzig Passagiere von ‚Lutetia‘ nach Boulogne-sur-Mer mit.“

Am anderen Morgen zog die „Cap Polonio“ mit rot in der Sonne leuchtenden Schlotkappen in Rio ein, und am Mittag standen sich Sonja und Geisenheim wieder einmal gegenüber.

Sonja lächelte leise. „Ich sagte es Ihnen, Kapitän.“

18

Sins unbekümmerte Dreistigkeit machte es Geisenheim schwer, sich so, wie er es gern gewollt hätte, zurückzuhalten. Aufdringlichen Menschen gegenüber war er stets wehrlos gewesen. Dazu kam hier noch ein Gefühl, das den anderen nicht fühlen lassen wollte, daß die Verhältnisse sich geändert hatten. Schließlich waren sie zusammen gelegentlich der Stenzer die Miete schuldig geblieben, hatten sich zusammen über Erfolge des einzelnen gefreut, hatten oft genug auch zusammen nicht gewußt, woher sie das Essen für den Abend nehmen sollten. Gemeinsame Armut kittet mehr als gemeinsames Geld.

Sin rückte gleich am ersten Abend seinen Stuhl neben den Geisenheims. „ne Dannemann gefällig, Herr Kapitän? Ich war gestern mit dem jungen Dannemann zusammen, wissen Sie, mit dem, der das Bahianer Haus hier in Rio vertritt, was heißt vertritt, repräsentiert meine ich, für die Vertretung hat er ‘nen richtigen Grafen.“

„Danke, Herr Oppenheim, ich rauche wenig.“

Der machte ein gekränktes Gesicht. „Was sagen Sie, Oppenheim? Haben Sie jemals Oppenheim zu mir gesagt in Buenos Aires?“

„Ich habe damals, offen gestanden, über Ihren Namen gar nicht nachgedacht.“

„Geben Sie, bleiben wir dabei, wenn ein Name so ein Begriff geworden ist wie meiner. Ein Pseudonym direkt, sag’ ich Ihnen, wie man sich’s besser als Impresario einer Diva nicht wünschen kann.“

„Als Gatte, Sin!“

Eine abwehrende Handbewegung. „Gatte, na ja, wissen Sie, wie im Alten Testament steht, ist es bei uns nicht, so von dem Manne untertan. Unser Erzvater Abraham hat daheim mehr zu sagen gehabt als ich, glauben Sie’s nur.“

„Pantoffel?“

„Sie hat ein Gefühl, sag’ ich, in den Fingerspitzen. Ach was, in den Fingerspitzen, Nerven hat sie für den Erfolg, die andere eben nicht haben. Und zuletzt hat sie recht, und man kann nichts tun, als sie machen lassen, wie sie will. Gestern, na, Sie wissen’s ja, der Kapitän hat nicht aufgepaßt, weiß nicht, wie so was möglich ist — schön und gut — wir haben gerammt. Ist eine Künstlerin Mittelpunkt der Ereignisse, wenn ihr das geschieht, frag’ ich? Sie ist’s, sag’ ich. Also nachstoßen, denk’ ich, auswirken lassen. Mir ist noch schlecht von dem Schreck, aber ich fahr’ mit ihr nach Copacabana. Weil sie’s will. Na, hab’ ich gedacht, es ist gut, wenn sie gesehen wird; draußen im Copacabana Palace verkehren die reichsten Leute von Südamerika, und die Schiffslinie bestellt uns ein Zimmer da, weil sie schließlich keinen Ärger haben will, hat genug von dem Loch im Schiff, aber spielen, ich hatt’ es nicht gefan. Wenn man in ‘ner Pechsträhne sitzt, soll man nicht spielen, sag’ ich. Also sie setzt —“

„Und gewinnt?“

„Natürlich gewinnt sie. Drei oder vier Contos am Abend — ist ein Geld, sag’ ich Ihnen. Also spiel’ ich auch und verlier’, brauch’ nur auf Rot zu setzen, schon fällt die Kugel auf Schwarz. Also ich laß’ das und denk’: Unglück ist force majeure, hier können wir bleiben, denn seit der Geschichte mit dem Lorange sind die Pariser Verträge wacklig geworden.“



Bavaria-Verlag, München.

Zeichnung von L. G. Schmidbauer.

Mann im Walzwerk.

„Das tut mir leid.“

„Ihnen — mir. Den Schaden trägt die Linie, dent' ich, und rechne mir aus, was man von Copacabana aus alles einfädeln kann. Zuerst einmal mach' ich Notizen für die Zeitungen —“

„Und?“

„Nicht haben wollen hat sie die. Von Tangostar hab' ich geschrieben, von Erfolgen im Armenonville, na, Sie kennen ja den Schmus. Sonja will dezente Reklame, sieht ein Bild von der Lilian Gish, die mit ihrer Mutter reist, die — Gott behüte! — nicht mehr laufen kann, und die die verdrehte Frau durch halb Europa schleift. Das ist sinnig, sagt Sonja, da liegt Herz drin. Am liebsten sollt' ich ihr 'ne Mutter verschaffen.“

„Vielleicht tun Sie ein gutes Werk an der alten Frau.“

„Schließlich, 'ne Mutter hat jeder, aber zum Vorzeigen sind sie nicht alle. Also, ich fahre dezent nach New York und Paris, daß sich unter den Gerechtferten der ‚Lutetia‘ —“

„Sind denn Menschen verunglückt?“

„Nein, also daß sich unter den Gerechtferten der ‚Lutetia‘ die Sonja befindet, weiter nichts. Und die Leute klabern zurück, Paris warte auf ihr Auftreten. Paris, Kapitän, auf Sonja — und vor zwei Monaten hat sie noch zwei Paar Strümpfe gehabt, eins auf der Trockenleine und eins an den Beinen.“

Ein Steward lief hastig über das Deck. „Herr Oppenheim aus Buenos Aires!“

„Hier!“

„Ein Radio.“

Ein sprang auf. „New York bietet an, New York, Kapitän!“

Eine ruhige Stimme unterbrach ihn. „Du solltest weniger schreien, mein Lieber.“ Und als er sie anstarrte: „Bitte, hole mir mein Kissen und meine Decke!“

„Wolltest du nicht schlafen gehen?“

„Nein, aber ich will dich nicht stören. Sie haben mich neulich für närrisch gehalten, Geisenheim?“

„Warum soll ich darüber sprechen.“ Er wollte aufstehen, aber eine ihrer müden Handbewegungen hielt ihn.

„Bleiben Sie! Also für intrigant, für boshaft. Sagen Sie's doch.“

„Ich habe festgestellt, daß es mir an der Stelle, die für mich einzig wichtig war, nicht geschadet hat.“

„Bei der Souza? Ist sie Ihre Verlobte, Geisenheim?“

„Es gibt Themen, über die ich mit Ihnen nicht sprechen möchte, gnädige Frau.“

Ihre Stimme blieb gleichmäßig. „Sie hat sich nicht mit Ihnen verlobt, sonst hätte eine Notiz in der ‚Prensa‘ gestanden. Alles, was in der alten Gesellschaft von Buenos Aires geschieht, steht in der ‚Prensa‘. Und für diese Gesellschaft sind Sie ebenso nichts, wie ich es bin. Denn Sie haben kein Geld. Wären Sie reich, bräuchten Sie nichts zu sein. Aber Sie sind nicht reich. Vielleicht gelien Sie etwas, wenn Sie mit Ihrem Schiff über den Ozean kommen, aber es kann auch anders werden. Und dann läßt man Sie fallen. Die Souza weiß, was sie tut.“

„Sprachen Sie nicht von der Señorita?“ sagte Geisenheim ablehnend.

„Jetzt rede ich von der alten Frau mit dem Stoch, von der Señora. Sie sind vielleicht eine Sensation, ein König für einen Tag. Heute ist's ein Kanalschwimmer, morgen ein Meisterboger oder ein Ozeanflieger. Eine kurze Herrlichkeit ist das, Geisenheim.“

Als Sin mit dem Rissen kam, stand sie auf. „Die Nachtlust ist nicht gut für mich, ich will tanzen.“

Schon den ganzen Nachmittag über hatte ein junger Mensch sie mit seinen Blicken verfolgt; ein Trinkgeld an den Obersteward hatte ihm einen Platz am Nebentisch verschafft, und Sin, der alles wußte, hatte seinen Namen bald herausgebracht: Giorgio Marchese Libaroni, italienischer Fliegeroffizier, mit seiner Maschine einer Expedition, die vom Staate São Paulo aus in den Chaco ausgerüstet worden war, zugeteilt und jetzt auf dem Heimwege nach Italien. Sein Flugzeug war am Nachmittag mit größter Vorsicht verladen worden. Die Zeitungen hatten viel über seine waghalsigen Flüge in dem unerforschten und für Landungen und Ausstiege oft weithin unwegsamem Gebiet geschrieben.

Raum betrat Conja den Saal, so verbeugte er sich schon vor ihr. „Señora!“

Er tanzte rhythmisch sich einfügend und machte eine gute Figur, Conja vergaß das nie im Spiegel festzustellen. Als der Blues zu Ende war, blieb er neben ihr stehen.

„Ich habe gewußt, daß Sie noch kommen würden.“

Ein Zucken um die Mundwinkel schob ihn in den Abstand zurück, in dem Conja ihn sich halten wollte. Nach dem Tanz lagen sie nebeneinander auf dem Promenadendeck und sie ließ sich von seinen Flügen erzählen:

„Seit zwei Jahren ist eine Expedition im Chaco spurlos verschwunden. Drei Italiener. Es handelte sich um Material für einen Indianerstamm, glaube ich. Man hat mancherlei versucht, aber keinen Erfolg gehabt, deshalb hat man mich geschickt.“

„Nun, und Sie?“

Der junge Marchese bekam etwas Männliches in sein sonst noch kindliches Gesicht, wenn er von seinen Flügen sprach. „Kennen Sie den Chaco, Señora? Er ist Urwald und Sumpf und Wasser, man kann wohl heruntergehen, man kann auch in Dörfern und Häusern fragen, es gibt welche. Aber seine Geheimnisse gibt der Urwald so leicht nicht preis. Er ist wie der Ozean, der sich auch gegen unsere Maschinen wehrt.“

„Sie meinen nicht, daß man das Meer überwinden kann?“

„Einmal gewiß, einmal wird es auch mehr sein als nur Glück und Zufall. Den großen Sieg erkämpft nur der, der es wieder und wieder machen kann.“

„Es gibt solche Pläne“, lachte sie.

Er nickte. „Ich weiß, man baut wieder ein Luftschiff in Deutschland, Luftschiffe sind nichts.“

„Und wem gehört die Zukunft?“

„Dem Flugzeug.“

Die Musik setzte wieder ein, Conjas Tanz dieses Mal, den Tango. Geisenheim war in die Tür getreten und sah ihr zu, wie sie tanzte. Sin drängte sich neben ihn.

„Der junge Mensch wäre ein Partner.“

„Sie meinen den Flieger?“

„Den Libaroni meine ich, den Marchese. Marchesa würde sie auch lieber heißen als Oppenheim. Oppenheim klingt jüdisch, wissen Sie!“

„Ein!“

„Na ja, es ist so, manchmal wird mir angst, wenn ich sie sehe, wie sie tanzt, wie sie ihren Weg geht. Und ängstlich bin ich doch eigentlich nicht.“

Am anderen Morgen ging Conja mit Libaroni in den Laderaum, in dem das Flugzeug stand. Die Flügel waren abmontiert, aber der Führersitz und der Platz für den Beobachter standen offen, den Propeller hatte man abmontiert, aber der Motor war noch an der Maschine. Leichtfüßig stieg Conja hinauf und ließ ihre Finger an den Hebeln und Knöpfen spielen.

„Ich bin noch niemals geflogen“, sagte sie.

Der Italiener war sofort Feuer und Flamme. „Ich werde über Paris fliegen, Señora, die Maschine wird in Boulogne-sur-Mer montiert, Sie fliegen mit mir. Nur Sie und ich.“

Sie lächelte. „Vielleicht!“

Als Sin es hörte, wurde er unruhig.

„Man hat schon oft gehört, daß etwas passiert ist, eine Verstauchung oder so, mit bandagierten Beinen kann man nicht tanzen.“

„So nimm du die Eisenbahn!“

Es beruhigte ihn immerhin, daß die Maschine nur zwei Plätze hatte. Bis Boulogne war noch eine lange Zeit, und Conja war nicht ausdauernd, wenn einer ihrer Anbeter sie langweilte. Und das geschah meist recht bald.

„Ich will fliegen“, sagte sie und saß wieder und wieder in dem Flugzeug, ließ sich die feinen Drähte erklären, die Steuerung, die Geheimnisse des Motors und zuckte die Achseln, wenn der Bordklatz um sie und den jungen Marchese einen Märchenmantel wob. Einen Roman, in dem Sin keine gute Figur machte.

Geisenheim hatte sich mehr und mehr zu dem Kapitän zurückgezogen, der, alles beobachtend, in seiner Kammer saß.

„Sie kennen die Tänzerin?“ fragte er.

Geisenheim mochte nicht lügen. „Ich war drüben in Amerika nicht immer in sicheren Verhältnissen, so sind wir uns begegnet.“

Der Kapitän nickte befriedigt. „Nicht alle, die das von sich sagen können, kommen auf unsere Luxusfahrzeuge.“ Und nach einem langen Nachdenken: „Die meisten nicht. Und die es drüben zu etwas gebracht haben, vergessen nichts rascher als das.“

Sie navigierten miteinander. In Geisenheim wachte der Seemann wieder auf. Er stand wieder auf einer Brücke, das Besteck in der Hand, lag über Seekarten gebeugt auf dem Tisch, rechnete und maß.

„Es ist nicht vergessen.“

Einmal, als er abends durch einen Kajütengang schritt, hörte er eine Tür schlagen, und der Italiener begegnete ihm, machte eine Bewegung, als ob er umkehren wollte und ging dann jugenhaft trotzig vorbei. Bei dem späteren Tanz drängte sich Conja an ihn.

„Was denken Sie von mir?“

„Nichts, gnädige Frau!“

„Sie sind so gleichgültig, Geisenheim.“

„Denken Sie an Ihren Gatten!“

„Sie haben sich schon einmal zu seinem Schutzpatron aufgeworfen, damals, wissen Sie noch?“

Jedes Wort stand vor ihm, und der Verdacht tauchte in ihm auf, daß sie nun mit dem Italiener spiele, um ihn zu reizen. Einmal vielleicht hätte sie ihm gefährlich werden können, aber die Zeit war vorbei, und je näher das Schiff Europa kam, desto mehr nahmen ihn die Gedanken an seinen neuen Pflichtenkreis gefangen, der ja sein alles war.

Und desto mehr versank Conja.

Seit Luisa Souza seinen Weg gekreuzt hatte, hatte keine andere Frau Macht über ihn.

(Fortsetzung folgt.)



Außeres Kopollzeller Tor in Rothenburg.



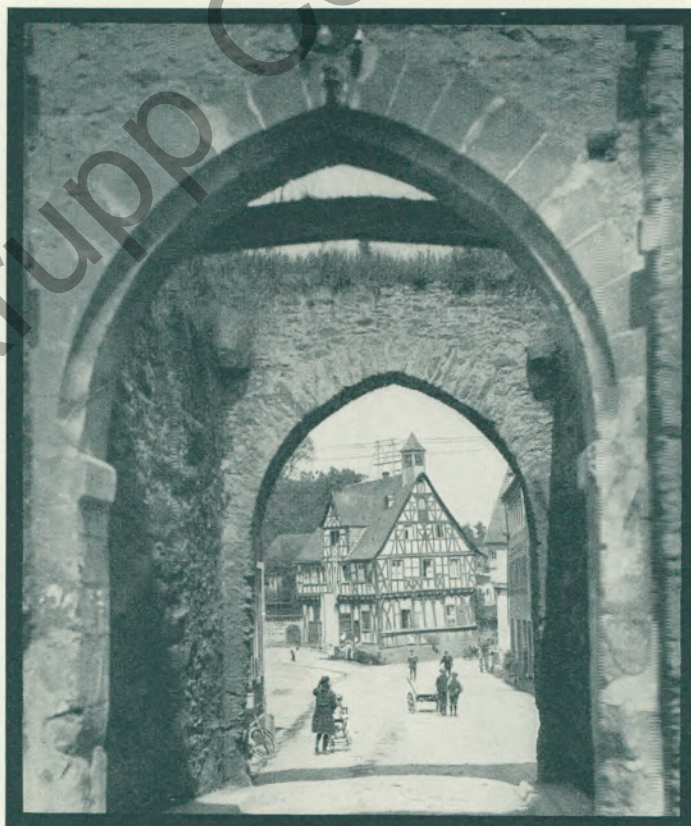
Durchblick in Hirshhorn (Neckar).

Tordurchblicke.

Von Ilse Möllendorf.

Vielerlei ist es, was alten Städten ihren eigenartigen Reiz gibt, der sie heraushebt aus ihrer Umwelt und ihnen den Zauber für müde gehegte Alltagsmenschen verleiht. Das sind Gassen, winklig und eng, immer in halber Dämmerung liegend, in deren Schatten noch viele Worte der Vergangenheit versponnen scheinen; das sind die Häuser, spitzgieblig, mitschmaler Front und oft schon ein wenig altersmüde. Mauern sind es, die wuchtig und massig den engen Kreis der Stadt umspannen und um die sich von außen der Ring der neuen jungen Stadtteile legt. Da wachsen Türme auf, erdnahe und gebunden, vier-eckig und massig, die die roma-nische Kirche behüten und in ihrer festen Sicherheit nicht unähnlich sind den Wach-türmen draußen mit ihrem Zinnenkranz, die die Stadt-mauer überragen. Und andere sind da, schlank strebend, näher dem Himmel als der mütter-lichen, tragenden Erde. Im Pfeilerwald gotischer Kirchen, in der Dämmerung roma-nischer Basiliken — überall spricht der Zauber der alten Stadt.

Und wer Augen hat und zu sehen vermag, der findet tausendfach Schönheiten, an denen die vielen blind vor-übergehen. Der wandert wohl auch um die Stadtmauer herum, freut sich am Wehrgang, Turm und der Finster-nis des tiefen Tores. Aber er sieht mehr als die Form des Durchgangs, als den Zinnenkranz des Torturmes, er sieht die Schönheit alter Häuser, das feierliche Eben-maß freier Plätze, das male-rische Gewirr der Gassen. Das Tor gibt ihm Aus-schnitt und Rahmen, umgrenzt und hebt in der Beschränkung hervor, weist hin auf Be-stimmtes und läßt anderes



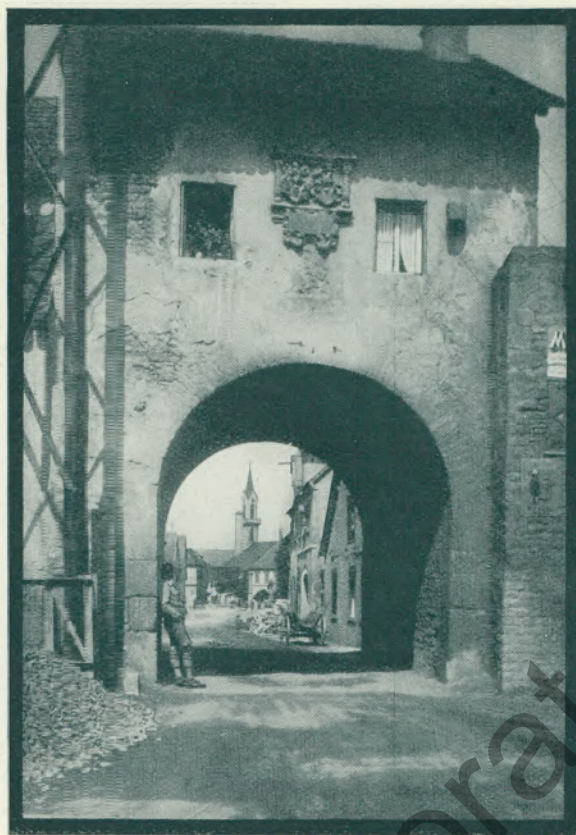
Techno-Photogr.-Archiv.

Stadttor in Rhens am Rhein.

verschwinden. Das Tor will oft gar nicht allein wirken, Tor und Stadtbild und Stadtbild durch das Tor gehören in vielen Fällen zusammen.

Da ist das Tor, quadergefügt, mit hoher Wölbung, das Durchblick gewährt auf eine breite Straße. Die Häuser stehen alle mit dem Giebel zur Straße, keines dem anderen gleich, vorspringend und zurücktretend, höher und niedriger. Und gegenüber grüßt ein alter Uhrturm herüber — das charakteristische Gesicht der Stadt wird eingerahmt vom Tore.

Da sind jene Tore, die von außen nach innen schauen, aus der Weite der Straße in den engen Hof zwischen den Häusern. Oder ist es ein Doppeltor, und jenseits der Enge liegt in der Ferne ein Platz oder die andere Straße? Zuweilen wohl ist es eingebaut in ein Haus, über ihm schauen hell Fensteraugen ins Weite, und kunstvolle Griesse, Wappenschilder und Spruchtafeln schmücken es. Das sind besonders die Eingangspforten zu Gebäuden, die reich verziert werden, wie jene der



Stadttor in Eibelstadt (Unterfranken). T. P. 21.

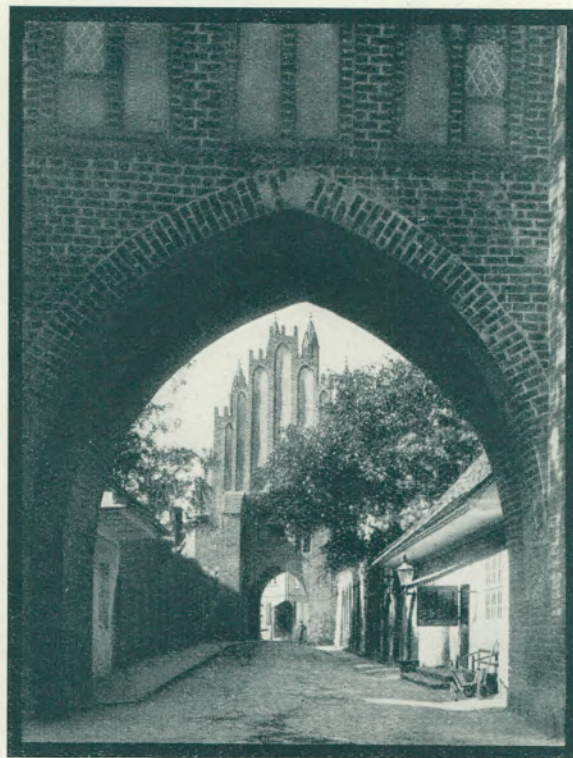
alten Hofhaltung zu Bamberg. Im Hintergrund schauen die Fachwerkhäuser des Domherrn mit ihren Galerien hervor, und das figurengeschmückte Tor gibt ihrer Echlichkeit eigenartigen Rahmen.

Am schönsten und vielgestaltigsten sind jene Durchblicke durch alte, ein wenig verfallene Stadttore. Da wiegt sich auf der Mauer das Gras, langsam bröckeln die Steine, und in ihrem spitzen oder runden Ausschnitt steht malerisch ein altes Fachwerkhäuser. Oder der Markt liegt da drüben, nah und doch felsenfern gerückt durch den dunklen Gang des Tores. Wie in einem uralten Rahmen liegt das Rathaus mit seinen Türmchen, und der Brunnen wirft lauter bunte Perlen in den strahlenden Sonnenschein, der den Schatten des Tores schwarz in die Helle legt.

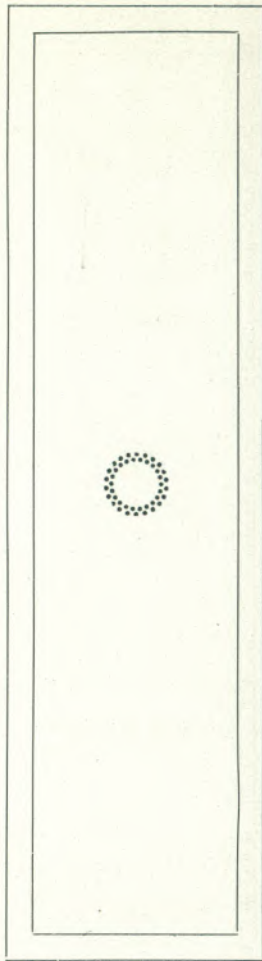
Tordurchblicke — sie geben oft ein plötzliches Erfassen des Wesentlichen im Stadtbild, einen Ausschnitt, der alle Eigenart zusammenrafft wie in einem sorgfältig gewählten und sinnvoll gerahmten Bilde.



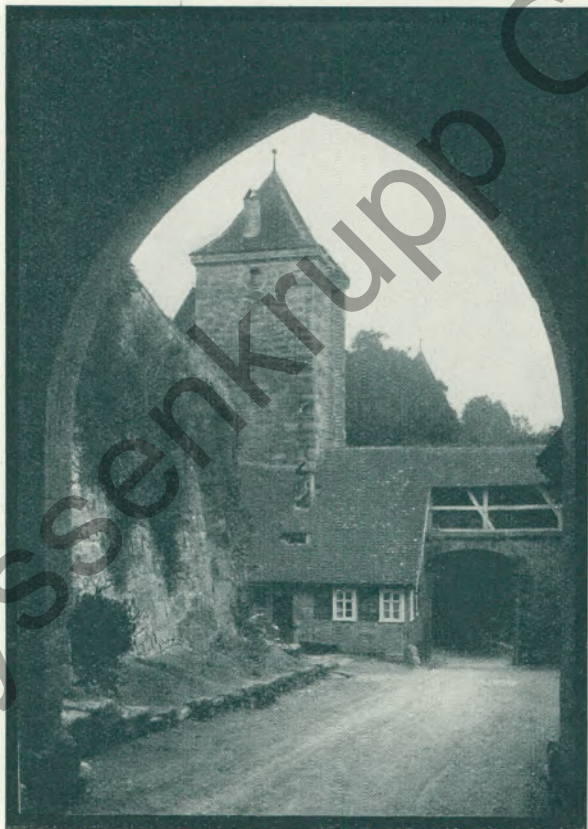
Tor einer Klostersruine in Hömminger am Rhein. T. P. 22.



Das Friedländer Tor in Neubrandenburg a. d. Havel. T. P. 23.



Das Segringertor in Dinkelsbühl. T. P. A.



T. P. A.

Inneres Koppeltzeller Tor in Rothenburg.



T. P. A.

Auf der Fraueninsel im Chiemsee.

Von heiterer Rechenkunst.*

Von Dr. Th. Wolff.

III.

5. Aufgabe. Es liegt hier ein Trugschluß vor. Die angeführte Rechnung ist nur unter der Voraussetzung richtig, daß die männlichen und weiblichen Vorfahren des Herrn X in jeder Generation vollkommen blutfremd sind. Diese Voraussetzung ist aber falsch und mit der Wirklichkeit sogar unvereinbar. Schon die Eltern unseres Herrn X könnten Kusine und Kusine gewesen sein, die also von einem gemeinsamen Großelternpaar abstammten, so daß Herr X in der betreffenden Generation nicht acht Großeltern gehabt hätte, wie es nach jener mathematischen Rechnung der Fall hätte sein müssen, sondern nur sechs Urgroßeltern. Wenn nun auch Heiraten unter Enkelkindern noch verhältnismäßig selten sind, so nehmen sie doch unter den Nachkommen höherer Altersstufen immer mehr zu. Unter den vielen Tausenden von Nachkommen eines Ehepaares aus der zehnten Generation würden schon zahlreiche Heiraten stattfinden, ohne daß die Verheirateten von der gemeinsamen Abkunft und ihrer Blutsverwandtschaft noch etwas wüßten. Während also jene Potenzrechnung infolge ihrer falschen Voraussetzung zu der Folgerung führt, daß mit jeder früheren Generation die Zahl der Ahnen des Herrn X wächst, wird diese gerade umgekehrt von einer bestimmten Ahnenstufe an immer geringer. Von einem einzigen Ehepaar, das zur Zeit von Christi Geburt lebte, könnten heute viele Millionen Nachkommen vorhanden sein; Herr X, sowie seine Eltern, Geschwister, Großeltern, Urgroßeltern und die Ahnen beiderlei Geschlechts noch vieler weiterer Generationsstufen gehörten zu diesen Nachkommen, und von diesen hätten Männlein und Weiblein geheiratet ohne die geringste Kenntnis der gemeinsamen Abstammung. Tatsächlich führt so der Baum der Abstammung nach anfänglicher Verbreiterung zu einer sich immer mehr verengenden Spitze und schließlich zu einem letzten Ahnenpaar als Gipfelpunkt. Aus jener Potenzrechnung folgt also mit Gewißheit nur das eine, daß wir Menschen hier auf Erden, so fremd wir nach Familie, Ursprung und Rasse untereinander auch sein mögen, doch alle miteinander irgendwie blutsverwandt sind.

6. Aufgabe. Wenn die 10 Personen ihre Absicht wirklich ausführen und alle möglichen Reihenfolgen absitzen wollten, so würden sie dazu annähernd 7 Jahre brauchen. Denn die Zahl der möglichen Reihenfolgen beträgt bei 10 Personen 3 628 800, und diese Zahl in Minuten umgesetzt, ergibt den genannten Zeitraum von fast 7 Jahren. Da viele unserer Leser diesen erstaunlichen Angaben nicht recht trauen, wollen wir kurz zeigen, wie das Resultat herauskommt. 2 Personen, nennen wir sie a und b, können unzweifelhaft nur 2 Reihenfolgen bilden, nämlich die Reihe a, b und die Reihe b, a. Kommt noch eine dritte Person c hinzu, so kann diese in jeder der angeführten Reihen an 3 Stellen stehen, nämlich vorn, in der Mitte oder hinten. Auf diese Weise entstehen $2 \times 3 = 6$ Reihenfolgen, nämlich die 3 Reihen c, a, b, ferner a, c, b und a, b, c; des weiteren die 3 Reihen c, b, a, ferner b, c, a und b, a, c. Wir merken uns, daß bei 3 Personen $1 \times 2 \times 3 = 6$ Reihenfolgen möglich sind. Kommt eine vierte Person hinzu, so kann diese in jeder der vorhandenen 6 Reihen 4 verschiedene Stellungen einnehmen, so daß jetzt $1 \times 2 \times 3 \times 4 = 24$ Reihenfolgen gebildet werden können. Fahren wir in dieser Weise fort, so finden wir, daß von 10 Personen $1 \times 2 \times 3 \times 4 \times 5 \times 6 \times 7 \times 8 \times 9 \times 10$ verschiedene Reihenfolgen gebildet werden können, und dieses

* Vgl. Heft 5 und 6.

lange Produkt ergibt die obengenannte Zahl der Minuten, wie jeder leicht nachrechnen kann.

7. Aufgabe. Die Lösung dieser Aufgabe wird meistens mit 100 oder aber mit 90 Küffen angegeben. Beides aber ist falsch. Wir überlegen uns: Beim Abschied gibt zunächst eine der Damen jeder andern neun einen Kuß, gibt also 9 Küsse und geht. Von den zurückbleibenden Damen gibt wiederum eine den übrigen acht je einen Kuß, gibt also 8 Küsse. Die nächste kann nur noch 7 Küsse vergeben, und so kommt, wenn man diese Rechnung bis zu Ende fortführt, eine Summe von $9 + 8 + 7 + 6 + 5 + 4 + 3 + 2 + 1 = 45$ Küffen heraus, keiner mehr und keiner weniger. Wer von unseren Lesern, verleitet durch das Ergebnis der vorigen Aufgabe, etwa der Meinung war, daß hier ebensoviele Küsse wie dort Minuten herauskommen müßten, wird nun erfahren haben, daß sich die Zahlen beim Küffen anders verhalten als beim Wechsel der Tischordnung bzw. Sitzreihenfolge.

8. Aufgabe. Der Wagen wird durch die Füllung nicht schwerer, sondern leichter. Denn um den Wagen mit Wasserstoffgas füllen zu können, muß zunächst die Luft aus ihm entfernt werden. 50 Kubikmeter Luft aber wiegen etwa 50 Kilogramm, die 50 Kubikmeter Wasserstoffgas aber, wie in der Aufgabe gegeben, nur etwa 5 Kilogramm. Also wird der Wagen durch die Füllung um 45 Kilogramm leichter. Hier liegt also ein Fall vor, daß auch ein Eisenbahnwagen im beladenen Zustande weniger wiegt als im unbeladenen.

9. Aufgabe. Die beteiligten Personen waren Großvater, Vater und Sohn, wodurch die Rechnung möglich wurde.

10. Aufgabe. Wir hoffen, daß diejenigen unserer Leser, die Freunde eines guten Glases Bier, notabene eines vollen Glases Bier sind, der Schreck über die merkwürdige Gleichung, derzufolge ein leeres Glas Bier gleich einem vollen Glas Bier sein soll, nicht allzusehr in die Glieder gefahren ist. Es sei ihnen allen zum Trost gesagt, daß jene merkwürdige Rechnung gottlob einen Fehler enthält, zwar keinen Rechenfehler, wohl aber einen Denkfehler, der obendrein nicht so ganz leicht auffindig zu machen ist. Ein „halbvolleres“ Glas Bier ist nämlich etwas ganz anderes als $\frac{1}{2}$ volles Glas Bier. Jenes ist ein ganzes Bierglas, das nur zur Hälfte gefüllt ist und tatsächlich ebenfogat als halbleer bezeichnet werden kann. $\frac{1}{2}$ volles Glas Bier aber ist die völlig gefüllte Hälfte eines ganzen Bierglases, also etwa eines Glases, das in mittlerer Höhe quer durchgeschnitten ist, $\frac{1}{2}$ leeres Glas Bier hingegen ist ein solches halbiertes Bierglas im leeren Zustand. Also darf ich aus der Tatsache, daß ein halbvolleres Glas Bier auch als halbleer bezeichnet werden kann, keineswegs die Gleichung herleiten: $\frac{1}{2}$ volles Glas Bier = $\frac{1}{2}$ leeres Glas Bier, womit das erschreckende Resultat in nichts verflegt. Es lag also in der Rechnung eine Verwechslung der sehr verschiedenen Begriffe „Glas Bier“ und „Bierglas“ vor.

Das wären also die Lösungen unserer Aufgaben aus dem Gebiet der heiteren Rechenkunst. Manches der angegebenen Resultate dürfte für manchen unserer Leser doch eine kleine Überraschung gewesen sein, und in diesem überraschenden Moment besteht ja der Charakter der „Heiteren Rechenkunst“ zum großen Teil. Sollte aber einer oder der andere Leser zu anderen Ergebnissen gekommen und der Meinung sein, daß diese und nicht die hier angegebenen Lösungen richtig sind, so mag er es dem Verfasser auf dem Wege über die Redaktion unseres Blattes wissen lassen, damit wir die Sache nochmals durchrechnen können und sehen, wer dann recht hat.



Bagger- und Pumpenanlagen am Wieringer Deich.

Presse-Photo.

Das Land ist unser, unser soll es ewig bleiben!

Die Trockenlegungsarbeiten am Zuidersee in Holland.

Von Gerd Feuerhake.

Rund 35000 qkm umfaßt das holländische Staatsgebiet, weitere 3000 qkm fruchtbare Ackererde bedeckt — vorläufig noch — der Zuidersee. Fast 40000 qkm kulturfähiger Oedländerereien, d. h. eine Fläche von fast der gleichen Größe wie ganz Holland liegt innerhalb des deutschen Reichsgebietes.

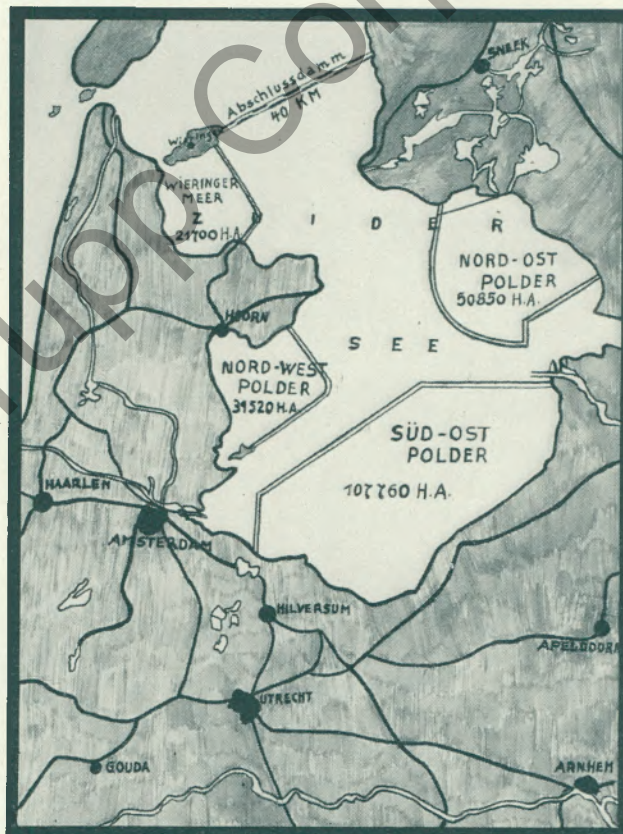
Vor rund drei Jahren schon haben wir im Anschluß an die Feststellung „Raum ohne Volk“ die Forderung einer produktiven Arbeitslosenfürsorge erhoben. Die nachstehenden Ausführungen zeigen, daß dort, wo ein starker und ehrlicher Wille am Werk ist, auch ein Weg zur Lösung gefunden wird, vorausgesetzt, daß man den Entschluß zum Handeln aufbringt.

Fest verwachsen mit dem Wesen des Niederländers ist das Meer. Bundesgenosse und Gegner ist es ihm. Freund dort, wo er es bezwingen und unterjocht hat, Feind dort, wo es sich gegen seine Werke auflehnt, sie zerstört, um Land und Menschen zu verschlingen. Retter und Helfer war es dem holländischen Volk in seinen Freiheitskriegen, da mutige Geusen die Deiche durchstachen, Schleusen aufrissen und Land und Dörfer unter Wasser setzten, zur Rettung ihres Vaterlandes, zur Rettung ihres Glaubens!

„Das Land wird Meer, doch wird es frei!

Eine der größten Einbruchskatastrophen, die die Niederlande betroffen haben, war wohl die Unglücksflut, die zur Bildung des Zuidersees führte. 313 900 Hektar fruchtbare Ackererde wurden damals — man weiß nicht genau wann der Einbruch stattgefunden hat, und wie er vor sich ging — dem Lande entzissen.

Aber der Holländer, der im Laufe der Jahrhunderte ein Neuntel seines heutigen Besitzes dem Meere in unermüdlicher, zäh ringender Arbeit abgetroßt

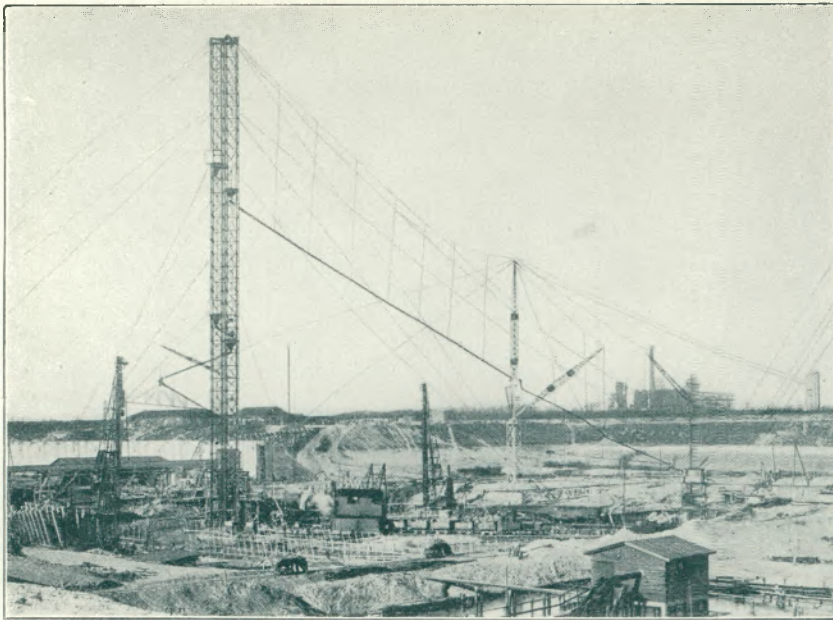


Übersichtskarte.

hat, beginnt nun schon seit drei Jahren den Zuidersee vom Meer abzuschneiden und ihn teilweise, d. h. dort, wo der Boden fruchtbar ist, einzupoldern, d. h. trocken-zulegen. 224 000 Hektar Neuland hofft so die holländische Regierung neu zu gewinnen, ein Gebiet, das Tausenden Brot und Erwerb geben kann und wird.

Schon seit Jahrhunderten hat man sich mit der Trockenlegung dieses gewaltigen Sees beschäftigt, doch erst im 19. Jahrhundert wurden die ersten Schritte, die wirklich ernstlich gewertet werden konnten, unternommen. 1866 gründete das friesische Kammermitglied H. Buma die „Zuiderzeevereniging“, eine Gesellschaft, die es sich zur Aufgabe machte, gründliche und einheitliche Untersuchungen anzustellen über Möglichkeit, Nutzen und Kosten der Trockenlegung. Der technische Leiter dieser Untersuchungen, der Zivilingenieur Dr. C. Lely, wurde der geistige Vater der Zuidersee-Trockenlegungsarbeiten, eines Werkes, von dessen überwältigender Größe noch Generationen sprechen werden. Viele Jahre hat Lely alle die Fragen untersucht, die für das große Werk

* „Der Kampf gegen die Arbeitslosigkeit“ — Jahrgang 1926, Heft 9, S. 385—394.



Betongießanlage mit 78 m hohem Doppelturm und 2 12 m etwa 40 m hohen Derrickmast. Presse-Photo.

wichtig waren; 1892 hat er seinen ersten Entwurf einer neu ins Leben gerufenen Staatskommission übergeben. Lange Jahre und Jahrzehnte vergingen, bis nach manchen Änderungen und Prüfungen des Lelyschen Entwurfes das Gutachten angenommen und von der Regierung unterstützt wurde. — Während wenige Kilometer südlich vom Haag Deutschland und die Entente verzweifelt um den Ausgang und Sieg des Weltkrieges kämpften, und Europa sich in Neid und Haß zerfleischte, schuf Holland sein größtes Friedenswerk. Am 16. Juli 1918 wurde durch königlichen Beschluß der Zuiderseerat, ein Sachausschuß der Regierung, gebildet. Damit waren die Arbeiten zur Einpolderung und Trockenlegung des Sees gesichert.

Drei Gruppen von Arbeiten unterscheidet der endgültige Entwurf:

1. Die Abschließung des Zuidersees vom Meer durch einen gewaltigen Damm, der in streng südwestlich-nordöstlicher Richtung von der Küste der Provinz Nordholland zu der von Friesland laufen sollte. Der Ausgangspunkt im Südwesten war durch die Natur so eng begrenzt, daß den Ingenieuren wenig Spielraum gelassen worden war. Einen Teil des Dammes mußte daher die flache, langgestreckte Insel Wieringen bilden. Von Wieringen aus sollte dann der Damm zuerst bei dem Orte Piaam auslaufen. Schwierige Bodenverhältnisse ließen jedoch eine Verlegung des Baues in nördlicher Richtung angebracht erscheinen, und heute baut man auf

das Dorf Jurig zu. Der Damm von Nordholland bis Wieringen hat eine Länge von 2,5 Kilometer, der Teil von Wieringen nach Jurig mißt 29 Kilometer.

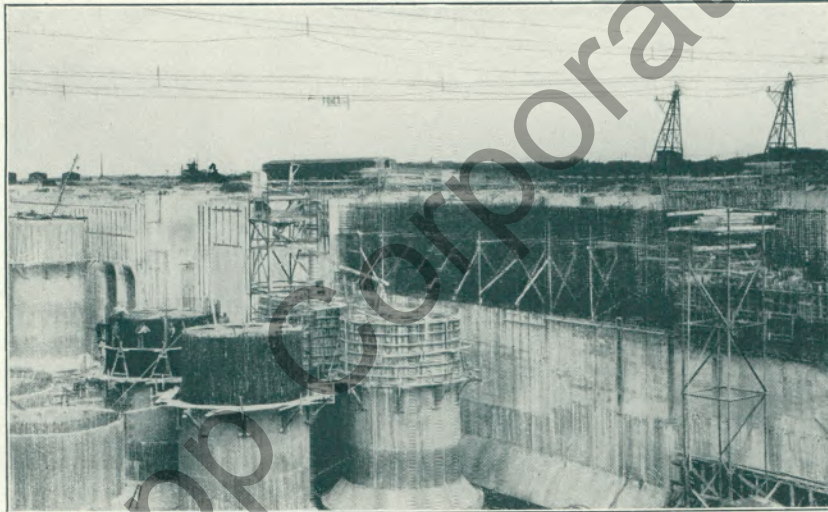
2. Die Trockenlegung großer Teile des durch den Damm geschaffenen Binnensees.

3. Die Verstärkung der schon bestehenden Dämme der Nordseeinseln, die nach der Fertigstellung des großen Dammes von den Sturmfluten stärker als bisher betroffen werden, eine Tatsache, die man bei der ersten Bearbeitung des Projektes vergessen hatte.

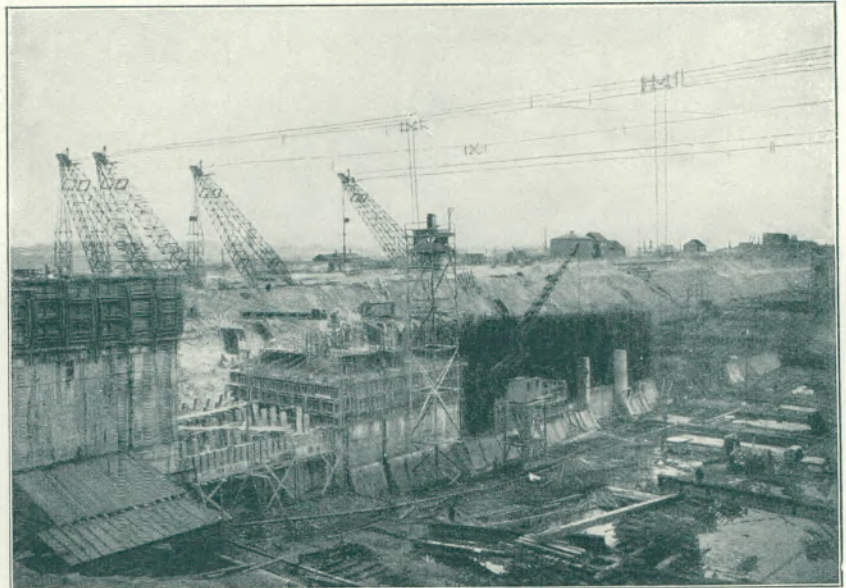
Die Dammbreite in der Höhe des Wasserspiegels beträgt 90 Meter, die Krone wird 30 Meter breit sein, damit dort neben einer zweigleisigen Eisenbahn auch noch eine breite Verkehrsstraße Platz findet. Zwei tiefsige Schleusenanlagen, die in den Damm eingebaut werden, schaffen den Ausgleich zwischen dem Binnensee, der nach Fertigstellung des Abschlußdammes den Namen IJsselmeer führen wird, und der Nordsee. Der Bau des Dammes geht in der Weise vor sich, daß man vom Boden des Meeres mit großen Schaufelgreifern

den Lehm heraufbaggert und ihn zu zwei einander parallel laufenden Dämmen aufschichtet. In den Zwischenraum pressen dann große Sandsauger ein Gemisch von Kies, Sand und Wasser, das sich festsetzt. Ein gleichmäßiges festes Fundament bekommt der Damm durch Versenken von großen Flächen geflochtenen Reisigs.

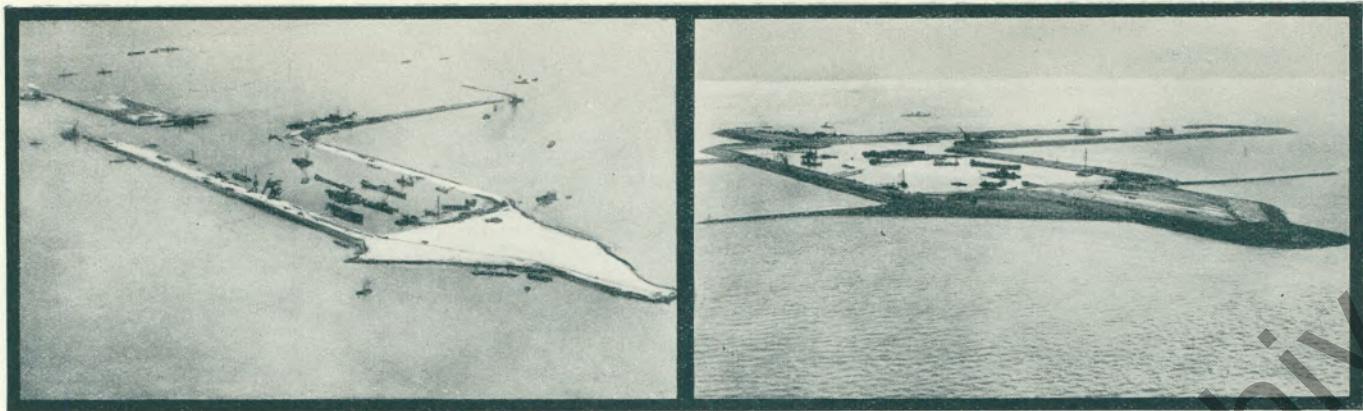
Vier Polder werden angelegt: der Nordwestpolder südlich von Wieringen, der Südwest- und Südpolder in der inneren Bucht



Die Wieringer Deichschleuse. Presse-Photo.



Ausgrabungsarbeiten an der Südseite des Wieringer Deiches. Presse-Photo



Luftbild der K. L. M. (Königl. Holländische Luftreederei).

Die Kornwerderfand-Anlage am 25. Juli 1927 (links) und am 18. Februar 1928 (rechts).

des Sees zwischen Enkhuizen und der Mündung der IJssel und endlich der Nordostpolder nördlich der IJsselmündung bei der Provinz Overijssel. Zwischen den beiden Poldern im Süden wird ein 1000 Meter breiter Schiffahrtsweg angelegt, der als Zugang zum Amsterdamer Hafen erforderlich ist.

Die Größe der einzelnen Polder beträgt nach der Trockenlegung, die im Jahre 1932 beendet sein wird: Wieringer Meer 21 000 Hektar, Nordwestpolder 31 000 Hektar, Nordostpolder 51 000 Hektar, Südostpolder 107 000 Hektar.

Die eigentliche Trockenlegung dieser vier Polder soll erst begonnen werden, wenn der Abschlußdamm beendet ist, was im Jahre 1934 der Fall sein wird. Nicht nur der unfruchtbare Boden zwingt die Holländer, gewisse Teile des Sees nicht trockenulegen, auch die IJssel, die einen großen Wasserzufluß in dieses Seengebiet bringt, will einen Abfluß haben.

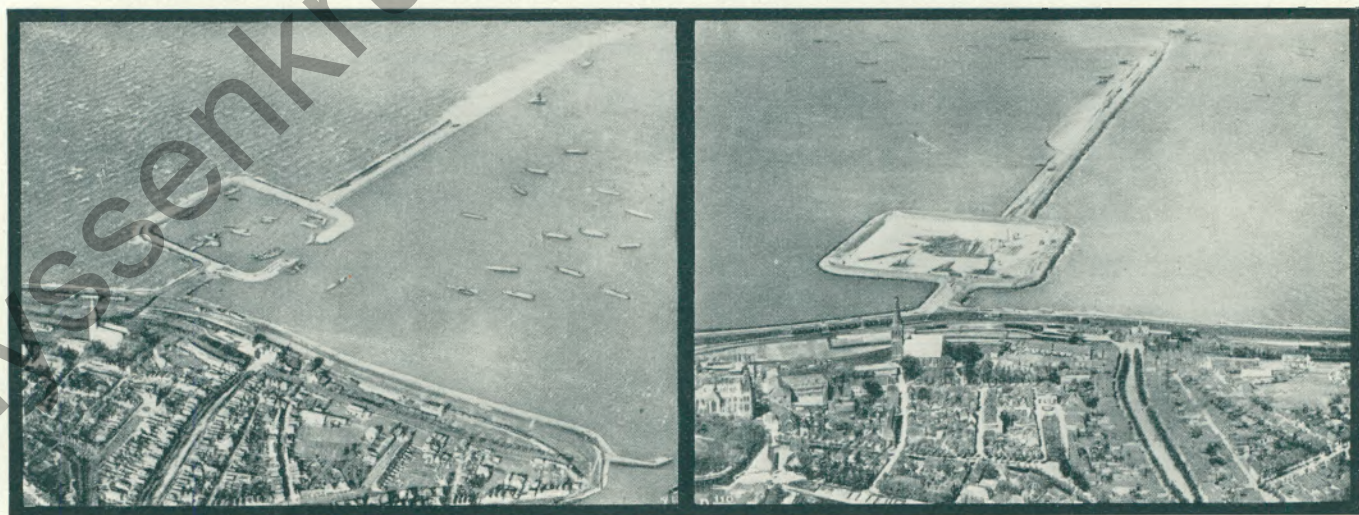
Wie hoch gestalten sich nun die Kosten? Der Dammbau kostet 90 Millionen Gulden (einschließlich der 10 Millionen zur Verstärkung der Dämme auf der Inselkette Texel, Vlieland, Terschelling). Die Summen für die beiden Schleusen sind mit 25 Millionen ebenfalls einbegriffen.

Die Einpolderung (Trockenlegung) kostet etwa 454 Millionen (einschließlich aller Zinsen). — Außer der Gewinnung von fruchtbarem Neuland (70 Prozent schwerer Boden, je

10 Prozent leichter und mittlerer Boden und 10 Prozent Moor) ist durch die Abschnürung des Sees vom Meer ein Süßwasserreservoir geschaffen worden, aus dem die Viehwirtschaft in trockenen Monaten reichlich Wasser entnehmen kann. Ebenfalls wird es nach Abschließung des Sees möglich, den Schiffahrtskanälen einen genügend hohen Wasserstand zu sichern, beläuft sich doch der Frachtenverkehr dieser friesischen Kanäle auf etwa 15 Millionen Gulden jährlich.

Noch hat Holland ein kühn begonnenes Werk nicht vollendet, noch arbeiten unermüdlich draußen auf dem Wasser zwischen Zuring und Wieringen tausende Menschen in zäher Arbeit an dem ersten Werk. Schon ragen beträchtliche Teile über die Fluten, schon ist Wieringen mit dem Festlande durch den Damm verbunden, doch noch harrten tausend Mühe und Gefahren der mutigen Pioniere. Aber einig streben Ingenieure, Landwirtschaft, Handel und Wirtschaft zu demselben Ziel, sich selbst in diesem Werk ein Denkmal zu setzen, das nationaler ist als Kriegsrüstungen und Eroberungen, das Generationen noch dankbar anerkennen werden, das tausenden jungen Menschen wieder urheimatliche Scholle schenken wird, ein Werk des Geistes und des Friedens.

Möge es dir gelingen, Holland!



Luftbild der K. L. M. (Königl. Holländische Luftreederei).

Der Wieringer Meerdeich am 29. Oktober 1927 (links) und am 4. Mai 1928 (rechts).

Hundert Jahre Deutschum in Brasilien.

Urteile hervorragender Brasilianer und Deutschbürtiger
aus dem „Goldenen Buche“ der Hundertjahrfeier des brasilianischen Staates Rio Grande do Sul.

Anlässlich der Hundertjahrfeier der deutschen Einwanderung in Rio Grande do Sul im Jahre 1924 ist eine Sammlung von Ansichten hervorragender Brasilianer und Deutscher über die deutsche Einwanderung und ihre Bedeutung für Rio Grande do Sul zusammengestellt worden. Die nachstehende Auswahl, die wir der Zeitschrift „Der Auslandsdeutsche“, Halbmonatsschrift für Auslandsdeutschum und Auslandskunde, entnehmen, darf noch heute oder gerade heute ein weitgehendes Interesse beanspruchen, da sie die typische Einstellung führender, verdienter und hoch gebildeter Brasilianer zum hiesigen Deutschum zeigen. Die Urteile der Brasilianer sind ins Deutsche übersetzt worden.

Staatspräsident a. D. Borges de Medeiros,
gegenwärtiger Chef der Republikanischen
Partei.

„Nach den Azorianern waren Deutsche die europäischen Einwanderer, die in unserer damaligen Provinz die ersten Ackerbaukolonien auf der Basis des persönlichen Kleineigentums gründeten.

In der Entwicklung und dem Aufstieg des Rio-grandenser Volkes ist die germanische Kolonisation einer der wichtigsten völkischen, wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Faktoren gewesen.“

Porto Alegre, 29. März 1924.

Borges de Medeiros.

*

Florencio de Abreu, Desembargador (d. h. Richter des Obersten Gerichtshofes) und zur Zeit Polizeichef des Staates.

Am Schlusse eines Jahrhunderts nach der Niederlassung der ersten deutschen Familien in Feitoria am Rio dos Sinos stehend, schließe ich mich mit Begeisterung der festlichen Erinnerungsfeier eines solch bemerkenswerten Ereignisses an, die das Andenken an jene kleine Kolonistengruppe ehrt und damit an einen fruchtbaren Samen, aus dem unmittelbar und mittelbar diese blühende Bevölkerung von 350 000 Seelen Deutschlands Stammes hervorgegangen ist, die mit ihrer reichen Arbeitskraft zur wirtschaftlichen Größe von Rio Grande do Sul machtvoll beigetragen hat, und die mit ihrer bewundernswerten Rasseenergie einen unschätzbaren moralischen Faktor in der völkischen Zusammensetzung unseres Volkes darstellt.

Porto Alegre, August 1924.

Florencio de Abreu.

*

João Simplicio, Bundesdeputierter für Rio Grande do Sul.

Ich wiederhole meine Solidarität, die ich bereits bei der Jahrhundertfeier der deutschen Einwanderung in Rio Grande do Sul zum Ausdruck gebracht habe.

Ich kenne sehr wohl den kraftvollen Einfluß des germanischen Elementes bei der Bildung, der Entwicklung und dem materiellen, intellektuellen und moralischen Aufstiege meines Staates.

Ein solches Datum durfte nicht mit Stillschweigen übergegangen werden.

Es war ein Akt der geschichtlichen Gerechtigkeit und der Dankbarkeit, die Erinnerung an den Einzug der ersten deutschen Einwanderer in Rio Grande do Sul zu feiern, deren verdienstvolles Andenken stets geehrt werden muß.

Rio de Janeiro, 5. Juni 1925.

João Simplicio.

*

Armando Azambuja, Desembargador.

Ein gesundes, starkes, intelligentes und arbeitsames Volk, diszipliniert durch seine religiöse und moralische Kultur, sind die Deutschen unter uns stets ein Element der Ordnung und des Fortschrittes gewesen.

Porto Alegre, 20. September 1924.

Armando Azambuja.

*

Arno Philipp, Staatsdeputierter. (Auszugsweise.)

Das Problem der Bildung der Nationen auf der Grundlage langsamer Entwicklung und gegenseitiger Durchdringung der Rassen und Rassenplitter, die ihre ursprünglichen Grundlagen bilden, ist empfindlich, da es keinen gewaltsamen Eingriff irgendwelcher Art duldet. Derartige Eingriffe haben, wenn sie eintreten, sich stets als . . . verderblich erwiesen. Die verschiedenen völkischen Gruppen einer Nation, die in der Entwicklung begriffen ist, haben, jede einzelne für sich, selbstständiges Leben und drehen sich noch für lange Zeit um die kulturelle Sphäre des Mutterlandes, von dem sie sich losgelöst haben.

. . . Die Rassen-Minderheiten haben ein Recht, unangestastet zu leben, solange sie leben und weil sie leben.

Die Regierungen Brasiliens (eine nach der anderen betrachtet) haben ihren Stolz darein gesetzt, obige Wahrheit zu bestätigen. Unter ihnen zeichnen sich in dieser Besonderheit die Regierungen des republikanischen Rio Grande do Sul aus, die in dem Bewußtsein, daß nur eine ungestörte Existenz der völkischen Minderheiten diesen die Entwicklung ihrer produktiven und staatserkhaltenden Kräfte zum Nutzen des Landes, das sie aufgenommen hat, gestattet, ihnen ihren tatkräftigen Schutz hinsichtlich der Äußerungen ihres internen und intimen Lebens, in ihrem religiösen Kultus, ihren Privatschulen, ihrem eigenen und besonderen Geist der Gesellschaftsform, angedeihen ließ.

Auf diese Weise haben die betreffenden Regierungen ihren hohen staatsmännischen Scharfsinn bewiesen, und es ist eine Pflicht der Dankbarkeit in der augenblicklichen Stunde, in der die deutsche Kolonisation von Rio Grande do Sul ihr erstes Jahrhundert feiert, an diesen Ruhmes- und Ehrentitel zu erinnern. In dieser langen Zeitspanne hat das hier wohnende und verwurzelte deutsche Element infolge seiner Konzentration zur produktiven Arbeit, seiner ehrlichen Teilnahme an allen Äußerungen nationaler Freude und nationalen Leids, seiner aufrichtigen Liebe zu diesem gesegneten Lande — kurz, durch seine Kundgebungen einer positiven Vaterlandsliebe alle Bürgerrechte des rechtmäßigen, unbestreitbaren Brasilianertums erworben; denn nirgends steht geschrieben oder ist festgesetzt, daß die Brasilianer einzig und allein von einer bestimmten Rasse oder einem bestimmten Rassenplitter abstammen müßten.

Porto Alegre, 13. Mai 1924.

Arno Philipp.

Der Auswanderer.

Sieben Seiten aus dem Schicksalsbuch eines Deutschen.*

Von Hans Friedrich Blunck.

I. Auftakt.

Sie fuhren zufällig, Molter, Dorrik und der Schiffs-offizier Algermissen, drei Schwäger, auf dem gleichen Dampfer zur südlichen neuen Welt. Algermissen und der kleine Geologe Dorrik waren voll von Plänen und guten Erinnerungen an Haus und Weib daheim. Molter wanderte seine eigenen Wege. Er war Auswanderer, ein einsamer Mensch; seine Frau, die dritte der Schwestern Hartmann, hatte ihn nach seinem Unglück verlassen. Nun hoffte er, daß sich drüben ein neues Geschick öffnen würde. Von ihm und seinem Weg, so wie ich ihn sah, will ich erzählen.

II. Erster Schritt.

Heinrich Molter stand, die kurze Pfeife im Mund, vor der Tür des Gasthauses und ließ den Blick vom grellen Glitzern der Stromschnellen über die milden fern zerfließenden Bergtäler des Parajahi schweifen. Der Weg vom Dampfer bis in den Frieden des Tals hier oben war ihm undeutlich; er war ihm, dumpf getrieben von dem Wunsch nach Fremde zwischen sich und dem Gewesenen, gefolgt, nach einer Fremde, in der er nicht Schwager noch Gesichter von Frauen fände, die ihn tief schmerzen mußten. Jetzt war Stille um ihn, ein Hochtal, weltferne Siedler am Urwaldrand, ein kleiner Weiler — Neu-Hannover nannten sie ihn — und eine freundliche Heimstätte im Mühlenhof des Ortes.

Eine der Mägde, ein barsüßiges Siedlerkind, stand hinter ihm. Als sie ihn lachen sah, wagte sie, ihm die Hand auf den Arm zu legen. „Die Frau fragt, ob Sie bleiben, Herr Molter?“

Er nickte, sah dem alten Knecht Eisele zu, der über den Hof schlürfte und Goltz half, und mußte plötzlich wieder in dies unwirkliche Land schauen, das sich wie ein neues Geschenk vor ihm breitete. Zerrinnende Täler und, fast heimatlich, Hof an Hof, von Blumengärten und Baumschatten umfaßt. Darüber Berghöhen, kleine Kirchen und silberne Streifen ferner Bäche, die sich aderfein zum Fluß niederwandten.

Die Sägemühle unten am Fluß gehörte auch zum Brunnerrschen Hof, das freute Molter besonders. Es sirrte da unten, ohne Aufhören schnarrte die Säge an den roten Hölzern, die von den Wäldern bis zu den weißen Stromschnellen niedergeflößt waren. Der Duft des Holzes und das Sirren erinnerten ihn an seines Vaters Sonntagshobeln oder an eine lang vergangene Zeit, wo er mit seinen Eltern im Schwarzwald war. Nur die Luft roch anders hier oben, und wenn Molter das nahe Laub sah, war es wild und bunt-scheddig. Aber ein Heimatgefühl blieb wach und die tiefe Ruhe jener Kindheits Erinnerungen.

III. Neue Heimat.

Molter war da oben bei den Vermessungen das halbfertige Los eines Küstenwanderers angeboten, das ihm und auch den anderen gut gefallen hatte. Es war mit Mais und Tabak angebaut, halb frei geholzt, nicht zu teuer und mit einem festen Holzhaus versehen.

Es war ziemlich sein letztes Geld, das Molter dafür auswarf, aber da er weder vom Vieh noch vom landläufigen Handwerk viel verstand, dagegen von den Eltern eine gründliche Schule in der Hausgärtnerei mitbekommen hatte, ritt er am nächsten Tag hinauf, um zu hören, ob es noch zu haben sei.

In der „Schwyz“, das ist in der Schweizer Piskade, wo Luzerner Bauern den Wald geschlagen hatten — einen Tag über Rostock und zwei Tage über Hannover —, sah es nicht so wohnlich aus wie damals, als Molter mit Pries oben gewesen war. Zwei Gehöfte waren niedergebrannt; die einen sagten, heimkehrende Gauchos hätten es getan, weil sie nichts zu trinken bekamen, andere meinten, Indianer hätten das Feuer gelegt. Auch das war möglich, ihre halbwilden Trupps — Buger nennen die Siedler sie — streiften mitunter noch aus den Territorien bis an die Kolonien heran. Wie es auch war, das Land war im Preis gefallen. Molter handelte einige Tage und bekam, was er wollte, und billiger, als er gehofft hatte. So machte er sich denn auf den Weg zur Stadt, die

noch unter Hannover der Küste zu lag, um den Kaufpreis von der Bank abzuheben und zum Verkäufer zu tragen.

Sein Landlos lag ungefähr in der Mitte der Schweizer Gehöfte auf einem Berghang, zu dem ein Karrenweg von der roten Serrastrasse hinauf führte. Ein gutes festes Holzhaus stand darauf mit ziemlich hohem Siebeldach. Im Innern war es von einer Wand zwiegefeilt, rückwärts lag der Betraum und vorn Küche und Werkstatt, das heißt ein ruhiger Herd mit Geschirr und ein guter selbstgefertigter Hobeltisch ihm gegenüber, den kein Siedler, der auf sich hält, entbehren kann. Stall und Bienenstauer lagen schon halb im Feld, sie waren nichts als vier Stützen, die ein Palmdach trugen.

Darüber und auf beiden Seiten bis zur Straße hinab wuchs noch Wald, wilder, unberührter Urwald, und unten im Tal strömte die Oberreuss, wie die Schweizer sie nennen, der Rio dos Sinos der Brasilianer.

Molters Acker waren zurückgeblieben; die Leute, die sie verkauften, hatten sie zuletzt liegen lassen, er mußte vom

* Mit freundlicher Genehmigung des Verlages Eugen Diederichs in Jena dem Roman „Die Weibsmühle“ entnommen. (Vgl. die Besprechung in „Vom Deutschtum im Ausland“ auf Seite 36.)



In den außereuropäischen Ländern sind Sprachenstatistiken sehr selten. Man ist auf Schätzungen angewiesen, wenn man die Zahl der Deutschen in der Welt erfassen will. Eine brauchbare Grundlage bieten die deutsche Auswanderungsstatistik und Mitteilungen privater deutscher Vereinigungen im Ausland. Abgesehen von Deutschland und den österreichischen Nachfolgestaaten, leben allein in Frankreich 1,6 bis 1,9 Millionen Deutsche, in Polen 1,1 bis 1,5 Millionen, in Rußland 1,1 bis 1,3 Millionen, in Rumänien 750 000 bis 1 Million, in Amerika mehr als 15 Millionen Deutsche.

ersten Tag an mit beiden Händen zupacken. Mais, Bohnen sollten eingelegt werden, die schon bestellte Pflanzung war von Unkraut überwuchert. Dabei lagen viele Frühlingsgewitter über dem Hochwald und schickten endlose Regen in die feuchten Gebirgshänge; der Kohl wurde faulig, und die Kartoffeln waren noch nicht aufgenommen und trieben geile Schossen. Es war eine wilde Arbeit, in die der Mann geriet, Arbeit vom Frühgrau bis zum Dämmern, aber er kam dadurch über die Einsamkeit hinweg und blieb fröhlichen Mutes.

IV. Deutsches Land.

Sie traben zu dritt über den endlosen Kamp, Heinrich Molter, der in verbrannter Haut, Halstuch und losem Hemd schon wie ein Waldbauer ausieht, Peter Dorrik, der niemals in seinem Leben den losen Kragen ablegen wird, und dessen Gelehrtengezicht, vom Kriege her ein wenig junkerlich, auch nicht zur bunten Bluse passen würde. Und zuletzt der lange Möller, Dorriks Gehilfe, ein Mann mit schmalen, ein wenig zu hohen Schultern, Klemmer und struppigem, ungekämmtem Haar.

Die drei haben einen lustigen Weg bergauf gemacht, der alle alten Schulkennnisse über den Haufen wirft. Von der Schwyz ging es über Klostock nach Hannover, dann über Luzern, Breslau und Pommern in gerader Linie nach Berlin, bei dessen Bürgermeister sie nächtigten. Der Bürgermeister von Berlin hat ein kleines Warenhaus, fünf Ananas sind bei ihm so teuer wie eine Flasche Bier, er baut Mais und führt ein Schild am Eingang seines Ladens, welches besagt, daß er für gefangene Papageien die höchsten Preise zahle. Aber er ist ein guter Bürger und macht Gedichte Brasilien zum Preis.

Berlin lag schon fast am unteren Rand der Hochfläche. Seit heute früh reiten sie durch das weite Wildland der Araukarien. Rote Fuchsen, Malvenbüsche und hohe Goldrauten stehen an den dürren Wegrändern, Schilf und fleischiges Gras schlägt um den Huf, wo der Pfad sich in die Mulden der Kamps windet.

Eine Trope kommt ihnen entgegen. Die Maultiere schieben langsam die hölzernen Traglasten bei ihnen vorbei; die kleinen braunen Reiter, die Maiszigarette hinterm Ohr, starren die Fremden neugierig, höflich grüßend an. Sie schauen nicht eigentlich ins Gesicht, sie prüfen Sattel und Zaumzeug, das ist ihnen wichtiger als die Fremden selbst. Einmal liegt eine Gruppe von kleinen Gehöften am Weg, sie sind mit Blumen eingefaßt, fleißige Deutschrussen wohnen hier, die auf dem Kamp weiterbauen.

Der Weg ist breiter, Straßen wechseln vor ihnen über den Weg. Dorrik trabt jetzt neben Molter.

„Ihr beide, du und Martha, hättet gleich nach jener Sache zusammen auswandern sollen, in dem neuen Lande wäre es alles anders geworden. Ich möchte, daß sie dich hier draußen sähe.“ Das klingt fast aufdringlich, Molter bleibt zurück, der Weg ist wieder so schmal geworden, daß sie besser einzeln reiten. Die schwärzlichen Madenvögel wippen mit langem Stöß den Weg vor den Reitern entlang und erheben sich träg, einmal hocken drei Geier auf termitengereinigten Pfählen und recken die nackten eßten Hälse zu den Reitern hinüber, ohne sich aufscheuchen zu lassen. Die Sonne steigt, graue Fliegen umkreisen die Reittiere, und die Luft um die nackten Stämme der Canella und um die Äste der Pinien beginnt zu flimmern.

Viele Tage reiten sie, eine Woche oder zwei, nächtigen in schmutzigen Kampferbergen, durchreiten Dörfer der halb-indianischen Raboklos, italienische, portugiesische Täler und suchen in der dünnen Kampdämmerung die grellen Lichter der Estanzias.

Dann beginnen die Namen auf den Schildern der Benden am Weg zu wechseln, São Jago, eine kleine deutsche Kampstadt, kommt nahe. Bayern und Pommern haben sie vor einem halben Jahrhundert gebaut — niemand weiß recht, wann und aus welchem Grund sie mitten im Kamp den Acker aufbrachen. Jetzt wohnen die Enkel der Siedler auf dem urbanen Boden; sie sind trüg gegen alles, was vor ihnen war, sie sind klüger als ihre bäuerlichen Väter, sie sind reich durch Holzhandeln und Baumwollspinnen, treiben Rinderherden zur Küste und haben, wenn sie Lust zu Streit oder Erbauung haben, so viel Gezänk und Kirchgang am Ort, daß ihnen alles andere als Überladung erscheinen muß.

Die Straßen São Jagos tragen heute brasilianische Namen; auf den Firmenschildern heißt es Ricardo Markmann, Leopoldo Rabe, Dr. Frederico Heinsius. Die Einwohner sind mehr als staatsstreue Bürger des neuen Erdteils. Ihre Sprache ist noch die ihrer Väter.

Und reiche Leute müssen sie sein, das sieht man an den großen Geschäften São Jagos. Die Stadt liegt mitten zwischen riesigen Landbesitzen, und wenn der Reiter Geld hat, haben Wirt und Händler zu tun. Kleine Gießwerke und die schrägen Dächer von Spinnereien lugen aus den Torwegen, Kirchtürme preisen den Himmel und viele kleine Kapellen den Eifer amerikanischer Sekten. Schrilte Kineingänge, denen zur Seite ein zeretztes Theaterplakat hängt — Blau kündigt auf ihm die „Schmiede im Walde“ an.

Es ist Spätnachmittag und noch immer brütend still auf den Straßen. Die Reiter halten ein schlazköpfiges Mädchen an, das barfuß, in weißem Kleid und buntem Sonnenschirm, an der Karre des Zuckerrohrverkäufers steht.

„Wo wohnt Lehrer Hannemann?“ fragt Molter. Er hat von Imhofer eine Empfehlung an ihn. Die Dirn prüft flüchtig das Zaumzeug der Reiter und weist schwäbelnd zum Rathaus. Der Mann am Karren hat eilig ein Rohr durch die Presse gezogen und bietet den Fremden einen Becher des süßlichen Saftes an. Kinder, die „Himmel und Hölle“ hüpfen, kommen neugierig hinzu, Negerinnen, mit weißen Säuglingen auf dem Arm, hordchen vom Kantstein.

V. Flucht.

Das Singen und Flöten vom Fluß war jetzt deutlich zu hören, drohend, gerinnend und gemengt mit Schreien. Sie weckten die Schläfer, ließen alles zurück, was sie hatten, Tiere und Satteltaschen, und stapften wieder mit schmerzenden Gliedern und brennenden Augen aus der Tür, die sie beherbergt hatte.

Einer stürzte, es war Handen; der Neger nahm ihn auf die Schulter. Dann eilten sie, schauernd vor dem Lärm, flugauf, einen kleinen dunklen Pfad, der von Blumen und glühenden Käfern leuchtete, hörten das Schäumen der Stromschnellen und sahen plötzlich weißen Gischt und die schwarzen Blöcke der Felsen.

Schmale, sehr lange Einbäume lagen fellumkleidet im Uferschlick, es war mühsam, sich hineinzubetten und doch sprungbereit zu bleiben.

„Glückliche Reise!“ rief Abraham auf portugiesisch, es war das letzte Wort, das Molter von ihm hörte; ein Fischer, der mit dem Bogen auf Hechte stand, sandte dem Neger seinen Pfeil in die Kehle.

Molter hörte es nicht mehr. Der überhängende Waldrand glitt lautlos von dannen; die Lianen, in denen turmhoch der Mond glühte, wurden zu einem grauen Netz, das den Hügel umkreiste. Noch einmal die riesigen Baumsarne, die sich schattend über das Boot beugten, und dann nichts als der Paddler, der den Kahn stehend rasch durch den dahinschießenden Strom lenkte. Sein Gesicht war breit unter dem muschelkrummen Hut, das Weiße der Augen stier über

die Rahnspeige hinweg nach vorn gerichtet. Gleichmäßig bewegten sich der Schurz und die zerfetzte Jacke, die er sich mantelförmig über die Schulter geknüpft hatte.

Der Mond stand schneefarbig am Himmel, so hell, daß die Sterne um ihn unsichtbar wurden. Drei mächtige Wolken leuchteten unter ihm und wehten mit jeder Neigung des Bootes. Einmal kniete der Indianer und bückte sich fast auf den Boden, das Licht wurde schwarz vor dem Schatten überhängender Witwenbäume, die ihre bläulichen Blüten unaufhörlich niederrieseln ließen und, von verschlungenem Gestrüpp bis in die Wipfel beschwert, sich tief über die Strömung beugten. Über die Bootsrampe kam Singen, tanzende, klatschende Schreie; Flöten pfften eintönig, und ein roter, Widerschein erschien in schmalen Epan am Bordrand. Dann war es vorüber, der Indianer erhob sich, zufrieden knurrend und meisterte mit den Beinen das schwankende Boot. Er rief Molter leise etwas zu, das der nicht verstand, wiederholte es auf portugiesisch und lachte, die Schultern zuckend, in sich hinein. Einmal beugte er sich noch blitzschnell, eine hängende Brücke aus Schlingseilen streifte über sie hin.

Sederleicht, fast fliegend schnellte das Boot voran. Mitunter hing ein blühender Baum hinein und streifte ihn, kaum daß er es gewahr wurde.

Dann naht sich ein Brausen und Gischen, das Flußbett staut sich, wird breit und wirr von buschigen Felseilanden. Der Lärm niederstürzenden Schwall, brandender Widerhall von den Felsen und der Geruch feinen Wasserstaubs kommt näher und umwölkt den Mond. Und dann, ohne Warnung ein jähes Vornüberschießen des Bootes, daß der Paddler stöhnt, in zischendem, stoßendem Kessel ein Kopf über, und Wasser, das einen Atem lang wie weiße Wände ihnen zur Seite steht.

Das Mädchen wacht mit einem leisen mutlosen Schrei auf, Molter drückt sie zu Boden, sie seufzt, angstvoll zufrieden, und krampft beide Hände um die Faust, die sie niederhält. Die Windungen des Bootes werden schon wieder rascher, donnernd wie Grundseen steht es vor ihnen. Ein lauerndes Raubtier ist der Indianer, er singt, schreit, brüllt in den Spuß, hebt jäh das Paddelruder hoch über den Kopf, tänzelt ohne Schwere. Da wirft sich das Boot hoch, er duckt sich zum Sprung, ein weißer Schwall, der sie baumhoch überragt. Bergab fällt Molters Kopf, seine Füße stehen vorm Mond, oder nein, mitten in einer silbernen Höhle, Höhle aus Schaum, kochendem Strudel und brühendem Lichtwasser. Wie ein Vogel liegt der Indianer einen Atem lang über der Länge des Bootes, dann springt er auf die Füße, und das Wasser, das sie eben noch unter sich drückte, wirbelt schäumend, gischend, ermattend vorüber und dreht das Boot dreimal, ein Blatt, im Kreis.

Sie liegen wie in einem warmen milden Bad, der Indianer treibt noch einige Schläge, fauert sich nieder und schöpft das Wasser aus, hurtig wie ein Wirbelrad. Molter will helfen, noch halb betäubt, aber der Mann winkt ab.

Noch einmal ein donnernder Fall, der Sturz ist schräg und lang, fast endlos, aber nicht abgrundtief wie der erste. Nur die Felsen engen das Flußbett jetzt gefährlicher, man sieht ihre dunklen, harten Schultern, über die im Mondrand die Palmenwipfel niederhängen. Aber die Nacht ist so warm und der Duft des Wassers so tief und mit der Würze der Wildhänge gemengt! Und die Flut, die schäumig über das Boot weht, kommt lau und mild, sie spüren keine Gefahr. Das Tal scheint zauberhaft, ein Traum blühender Unwirklichkeit, voll Widerhall von den Buschhängen.

Stufe um Stufe geht es stromab, die halbe Nacht. Dann breitet sich die Enge zum See, die Stromschnellen verlieren sich in eine weite, silberweiße Fläche. Der Indianer hockt sich nieder mit schlaff hängenden Armen. Man hört seine

Brust keuchen, das läßt auf einmal die Not begreifen, in der er sich befand. Aber ehe man ihn fragen könnte, hat er das Ruder aufgenommen und treibt das Boot in ruhigen, starken Schlägen über den schneebleichen See.

VI. Der Bericht.

Rio de Janeiro ist Glückssache. Die Klügsten verhungern am Weg und die Besten kommen mit den Gaunern um. Und doch steckt ein unbändiger Schwung in dieser gewaltigsten Stadt des Südens, Jugend, Abenteuer und auch viel eindringliches Forschen und Wissen.

Das Land Brasilien, reicher als Europa und ungebändig wie Most, richtet Berge auf, reißt Städte ein, läßt bestes Leben wie seine Ströme im Sand verrinnen und türmt doch hohe Werke, eins über das andere, schmußig, proßig, noch ohne Begründen und doch von einer stoßhaften Kraft des Wollens, daß die Blicke des Beschauers nicht wieder abzuirren vermögen.

Heinrich Molter plaudert mit seinem Vetter auf der Terrasse von Sta. Teresa. Der blühende Wald unter ihnen führt um Villenvororte, Negerkrale und unvollendete Gerüste bis mitten in das wallende Rio. Molter spricht mit einer Art Feierlichkeit, er ist noch im ersten Rausch dieser Stadt. Er behandelt auch den Vetter förmlich und höflich.

„Sag mal,“ — Molter hat plötzlich das Notizbuch von Pries in der Seitentasche zu fassen bekommen, das er neulich zu sich steckte, „du hast wohl nichts mit der geographischen Abteilung zu tun? Ich habe da eine Zeichnung des Oberlaufes des Paraguana — ihr habt sie auf keiner Karte.“

„Gib sie mir mit! Es ist eure berühmte Fahrt, wenn ich recht verstehe.“

„Du kannst sie bekommen, wenn du willst. Ich hoffte, ihr würdet mir darauf eine Art Landvermessungsauftrag geben, ich muß ja auch einmal daran denken, was aus mir wird.“

Goncalves bohrt die Zigarette in den Aschenbecher, wirft den Kopf in den Nacken und schüttet sich den Whiskysoda ein. Der Schweiß rinnt ihm in hellen Tropfen die Schläfe hinab, er überlegt im Trinken, das ist Gewohnheit geworden. Er selbst wird niemals behaupten können, daß er den Oberlauf des Paraguana erforschte, aber es kann ihm förderlich sein, daß er den Entdecker als Vetter vorstellt.

„Ich werde einige Abgeordnete ins Ministerium laden, die Presse wird vertreten sein, du wirst einen Vortrag halten und angestellt werden“, berichtet er.

Molter bekommt einen heißen Kopf, so viel hat er nicht gleich verlangt, aber ehe er Einwendungen erheben kann, ist sein Vetter in Feuer geraten.

„Einer meiner guten Gedanken — sie liegen doch oft an der Straße. Denk mal an die Abendblätter: Entdeckung des Oberlaufes des Paraguana, Umsturz der Geographie Brasiliens, Schauspieler auf der Flucht vor den Estanzieros durchqueren den Graben, verfolgt von nordamerikanischen Missionaren — Herrgott, das zieht hin, du bist im Augenblick populär. Wann kannst du den Vortrag halten — in meiner Abteilung natürlich, die geographische ärgert sich krumm.“

Drei Tage danach ging Molter zum Vortrag im Ministerium. Er wurde in das Arbeitszimmer von Vetter Goncalves verwiesen, der selbst noch nicht anwesend war. Als man lange genug auf ihn gewartet hatte, übernahm sein Sekretär es, Molter den Gästen vorzustellen. Man setzte sich an den langen Verhandlungstisch, einige Abgeordnete, die dabei sein mußten, weil sie aus der Nähe des Grabens gewählt waren, einige kitzelnde Federn, und Lehrer und Studenten der Universität, die man zum Füllen zu rufen pflegte. Sie waren die lebendigsten Gäste, die anderen warteten von Beginn an auf das Ende.

Molter sprach unbefangen und unabhängig aus der Schau des Erlebten. Er ließ sich Zeit und hatte, wenn er auf Abwege geriet, immer das sauber nachgezeichnete Kartenmaterial zur Hand, um etwas zu erklären, bis er sich wieder gesammelt hatte. Das gab ihm die Sicherheit eines alten Redners.

Dann brachten die Diener Zigaretten, Brötchen und grüne Abacats — die großen Birnen mit Pflaumenkernen. Man spendete viel Beifall, und Molter hatte so recht ein Bedauern, daß Goncalves ihn nicht gehört hatte. Er hätte gern die Freude mit ihm geteilt.

Dafür sprangen nun die Studenten ein, eisernde Köpfe, die jedes Wort mit Leidenschaft aufnahmen und aus den Bekenntnissen ihrer Jahre deuteten. Die Vertreter des Ministeriums stellten noch einige mißtrauische Fragen, die Presse wollte Alter und mit Frohlocken den Namen der brasilianischen Muttersmutter des Redners wissen, dann blieben nur die Jungen zurück.

Molter wollte aufbrechen, aber sie hielten ihn fest. „Bleiben Sie noch! Sie haben anders geredet, als man sonst berichtet, Sie haben für alles eine eindeutige Meinung“, sagte ein langer Hiskopf.

„Wir Deutschen sind leicht etwas rechthaberisch“, lächelte Molter — gewiß, diesem Alter tat es wohl, zu allem ja oder nein zu wissen!

Ein heller Langer, deutscher oder angelsächsischer Abkunft, nahm seine Hand. „Sie haben unsere Kampleute gesehen, sind sie gut oder schlecht?“

Das war eine verheufelte Frage, man könnte Stunden darüber streiten. „Die Taler sind mir lieber, kennen Sie das Tal des Parajahi?“

„Sie kennen unsere Sprache und unsere Geseze, was halten Sie von unseren Gesezen?“ fragte der Dunkle.

„Halt, eines nach dem anderen!“ Ein junger, fast negerblütiger Professor war dageblieben; Molter merkte, es wurde ernst, Goncalves hatte ihm von diesem Studentenführer erzählt. „Sagen Sie mir erst, warum Sie die Taler lieben, Herr Molter.“

Der lächelte, noch erregt vom Vortrag. „Vielleicht, weil das Volk meiner Sprache da wohnt.“

„Es wird zu groß“, drohte jemand.

„Es ist unser Reichtum!“ Der Hiskopf sprang auf, stemmte die Fäuste auf den Tisch und schaute sich um, wer's ihm bestreiten wollte.

„Ja,“ sagte der Professor, als niemand antwortete, „unsere Jugend ist froh, daß von den großen alten Völkern Brücken zu uns führen.“

„Ihre Worte tun wohl, Professor“, sagte Molter leise. „Sie wissen, was die Regierung —.“

„Aber wir meinen, — habe ich recht, wer will's bestreiten, — die Jugend unseres Landes meint, daß alle Vereinheltlichung Verarmung ist, daß jeder Ihrer Landsleute, der sein Volkstum aufgibt, den Reichtum Brasiliens kürzt. Vertrauen Sie darauf, wir werden eines Tages am Ruder sein. Wir werden jeden zur Rechenschaft ziehen, der Ihre Freiheiten anrührte. Dafür verlangen wir nichts als dies Land zu lieben!“

Molter saß zwischen den Jungen, langsam hob er die Hand, streckte sie über den Tisch. „Ich bin der Ihre, Professor, wenn Sie dies Land zu lieben fordern.“

Der Kleine mit den goldenen Brillengläsern lächelte, sein dunkles Gesicht spannte sich, die weißen Zähne wurden sichtbar. Er packte plötzlich wie ein Raubtier nach Molters Hand. Einige Studenten brachen in lärmenden Beifall aus. Die Tür schlug, jemand ging auffällig.

VII. Urwald.

Und dann kam doch alles anders, als vorgesehen schien.

Am nächsten Tage ging Molter mit dem Alten dabei, die Kossa zu brennen, die sie im Winter geschlagen hatten. Sie lag nicht allzuweit vom Hofe, und sie mußten vorsichtig zu Werk gehen und Wind und Flugfeuer genau berechnen, damit kein Schaden entstände, auch die Tiere vom Rauch nicht allzuviel zu leiden hätten.

An drei Ecken zugleich zündeten sie das Feuer an, nach dem Abhang hinüber, wo der Brand sich totließ, am grünen Waldrand entlang und in der Mitte des Gevierts, wo der Feigenbaum mit seinem ungeheuren dürren Wipfel lag. Sie arbeiteten beide, daß ihr nackter Oberkörper von Schweiß und Ruß blank war, schürten das Feuer mit langen Hakenstöcken, mit denen sie trockenes Geäst und Unterholz in den Brand hineintrissen, und hielten grüne Büsche bereit, um Wind zu machen und Flugfunken auszuschlagen.

Das Feuer schwelte erst lange, die Sonne drückte es nieder. Erst am Mittag fraß es sich kräftiger durch, sie mußten ihre ledernen Jacken überwerfen. Tiere sprangen aus dem braunen, schon grün durchstossenen Trümmersfeld, die Vögel im Urwald schienen endlos erschreckt, und der plätschernde knisternde Lärm des Brandes wuchs drohender an. Da wurde auch ihre Arbeit doppelt. Sie kamen kaum dazu, die braunen Bohnen zu schlingen, die das Mädchen ihnen brachte, liefen nur in Schweiß gebadet von einem Ende zum anderen. Die Feuer verbanden sich schon, eine ungeheure Rauchwolke stand über dem dürren Geäst, trieb in den heißen Urwald und schlug jäh zurück, daß sie sich hustend und schnaufend kaum bergen konnten. Seit Tagen war der Wind stetig gewesen, heute schwelte er aus allen Ecken, es war eine verwünschte Geschichte. Und keine Hilfe — auch Utenhose und Messerschmied hatten heute angezündet.

Wir werden die Nacht nicht zur Ruhe kommen, dachte Molter, wir hätten zusehen sollen, bis die anderen fertig sind. Aber er hatte es vor Erwartung nicht mehr ausgehalten, dafür bekam er jetzt Qualm und Aschenslocken, daß ihm jeder eilige Atem in der Brust schmerzte. Ob die Schützen auf Wacht waren? fiel ihm dabei ein.

Wenn jetzt die Buger kämen, man hörte keinen Warnungsschuß und kein Geschrei, so prasselte der Brand. Und die Ohren dröhnen, die Haut spannt sich vor Hitze, die Augen tränen und brennen vor Schmerz.

Über die Straße ziehen Tropas, Wolken von rotem Staub steigen auf und geben dem Rauch, der in das Tal schwebt, eine gerinnende dunkle Farbe. Wäre der Morgenwind nur geblieben! Wie die Leute auf den Höfen wohl schelten, sie werden heute den halben Tag nicht sehen können.

Es wird nicht besser; die Luft läßt den Rauch nicht abziehen, kein Fluß und keine Straße sind zu sehen. Nur der Rand des Urwalds hebt sich mitunter dunkel aus dem Qualm, sonst ist alles in Dunst gehüllt, aus dem rotzüngelnd die Flammen aufschlagen. Es ist doch gut, daß der Hochwald noch nicht trocken ist, sie haben den Brand kaum noch in der Hand. Als Molter das hervorschreit, grinst Eisele ihn großmäulig an: „Das hast noch nicht mitgemacht, solche Räucherei, was?“ Er schlägt mit der Hacke nach einer flüchtenden Korallenschlange, ein Pfefferfresser breitet, halb betäubt, die Flügel vor ihnen und kann nicht aufsteigen. Molter hält ihn mit dem Busch nieder. „Den können wir als Hausgenossen halten“, sagt er und wiegt das wunderschöne Tier in der Hand.

Schlauke Palmschossen und grünes Schilf kräuseln sich unter dem sengenden Geäst der gefälltten Bäume. Ein

Wassertümpel, auf dem Hühner rudern, ohne daß sie wagen, sich in den Rauch zu erheben. Die Männer tasten vorsichtig zurück, hören plötzlich, daß die Flammen sich schon hinter ihnen aufheben. Wirklich, die Glut peiniget jetzt aufs äußerste, der Dampf schlägt mit jedem Windzug wie eine überrollende Welle auf und quillt ins Tal. Einmal drückt eine Bö den Qualm so tief, sie sehen vom Hausberg jäh das ganze Feuer in seinen grau wogenden Pelz gehüllt.

„Du könntest den Pfeffervogel einmal nach drinnen bringen“, sagt Molter; es ärgert ihn, daß Eisele sich das arme flügel Schlagende Tier so an den Gürtel hing. „Stech ihn in den Gluckenkasten.“

Man sieht jetzt im Feuer erst, was dies Gebüsch alles barg. Da stürzt ein kleiner Kamphirsch vor Molter auf; der greift nach dem Gürtel, hätte er sein Schießzeug bei sich, er hätte einen guten Braten in der Pfanne! Kampfchühe fliehen, es rieselt um seinen Fuß von kleinem Getier. Ein ganzer Wurf Paccas, Vater, Mutter und die gelblichen Jungen, machen sich auf die Wanderschaft.

Wieder der Qualm! Molter tut einige Schritte rückwärts, sein Feuer ist erst zu langsam und dann zu stark gekommen, er hat Sorge um das junge Zuckerrohr. Nebelhaft, aus Qualm und roten zuckenden Flammen umringt es ihn, mitunter von einem Atemzug des Windes zerrissen. Dann wieder die Glut, die jetzt das halbe Feld spaltet und packt; es wird gefährlich, noch in die Rossa hineinzusteigen.

Molter wendet sich, er will vor dem Qualm hinaus, will Eisele rufen. Er steigt über einen gefällten, riesigen Ipe, um in den Busch niederspringen. Da hält Brunner vor ihm.

Der Reiter hat Mühe, das Tier gegen den wolligen Dampf zu bändigen, er tut es mit der Linken — die rechte Hand ist frei, es blinkt Molter daraus entgegen, daß er ferkengerade aufschneilt und noch vorm Sprung auf dem Baum stehenbleibt.

Es ist aus, denkt er dabei. Molter hat nur ein kleines Buschmesser im Gürtel, mit dem er dem Tier nicht bis zu den Nüstern reicht. Es ist aus, weiß er, und schade um Frau Frieda, denkt er.

„Wenn du dich rührst, lösch ich dich gleich“, sagt der Reiter, lauert aus schmalen Augenlidern auf jede Bewegung und hebt spielend die Hand.

„Was hast du für Recht?“ fragt Molter halb erstickt. Er ist nicht feig, es klingt eher gereizt, als erbarmend. „Was haben wir miteinander zu tun?“

„Du brauchst nicht dumm zu tun, Grüner, du solltest in dieser Stunde die Wahrheit sagen.“ Brunners Augen sind trüb, sie lauern auf Furcht, um sich daran zu weiden.

Also das ist mein Sterben, denkt Molter. Und man wird nicht mal wissen, wer's tat, quält es ihn. Er spürt knistern und heiße Wellen Windes hinter sich. Winzige Feuerfunken stechen in die Haut, brennende Blätter fliegen wie Federn und plagen in weißen Puffen.

Es ist besser, zu fallen, als zu brennen.

„Geh mir jetzt aus dem Weg!“ droht er und prüft in Gedanken den Weg der Hand zum Gurt.

Der Wind teilt den Rauch bis zum hohen Blockhaus. Eisele steht in der Tür, Molter sieht, wie er beide Arme aufhebt, um Ausschau zu halten.

„Seig von dir, Brunner, mich hier anzuhalten!“ Der Atem geht ihm beißend in die Brust, Feuer ist dicht in seinem Nacken, Flammen schlagen einen Bogen um den Reiter.

„Ich will ein rasches Ende, das ist es“, sagt Brunner plötzlich, er spürt die Gefahr, oder sein namenloser Haß löst sich in Gier. „Du mußt wissen, daß ich von einem Grünen keine Hörner will.“ Er spielt mit seiner Pistole und hebt sie lauend.

Der Rauch weicht einen Atem lang, Eisele steht näher, breitbeinig, vorgebeugt. Er hebt blitzschnell die Hand, schwingt den gerollten Lasso über dem Kopf, und der Rauch ist wieder darüber.

„Brunner!“ droht Molter zugleich, seine Hand fällt zum Gürtel. Der Reiter lacht, er glaubt wohl, der Grüne fürchte sich endlich. Da schneidet sonderbar ein dunkler Streif durch das Grau. Brunner schnellst jäh zusammen und schlägt, die Arme angepreßt, rückwärts in den Rauch.

Ist das Wirklichkeit? denkt Molter, dessen Haut sich zum Bersten spannt. Er fühlt, halb ohnmächtig, wie das Feuer ihn packen will, springt blindlings vorwärts, vier, fünf Schritte auf das bäumende Tier zu und läßt sich, halb aufgeschwungen, durch knisterndes rot aufstechendes Buschwerk schleifen.

Dann fällt er, taumelt über den Graben, der vom Wald niederkommt und hört dumpf den Hufschlag des ferner rasenden Tieres.

Eisele steht neben ihm. Molter richtet sich auf, der Knecht zieht einen leeren Strick ein, er besteht mit bösem Gesicht das verkohlte Ende, das ihm zerriß, und wittert außer sich in den Brand.

„Ich habe ihn noch nicht“, stöhnt er, und ächzt gegen den Dampf vom Graben, als wollte er rechtsaus ins Feuer. Da sieht man vorn schattenhaft eine dunkle Gestalt herantaukeln, halb verkohlt, die Arme noch an den Leib geschlossen. Aus ungeheurem Willen erhebt sich Brunner zum letztenmal, stapft ihnen aufrecht entgegen. Molter reißt dem Knecht die Waffe aus dem Gürtel und hebt sie, drohend, mitleidig mit solcher Qual. Da strauchelt die Gestalt, Feuer heben sich prasselnd darüber auf.

Der Alte starrt hinüber. „Nun ist es aus, Gott sei gedankt.“ Er wendet sein weißes Gesicht nicht vom Brand ab, nur seine Stimme ist tönend, sehr feierlich: „Begreifst du, es ist zu Ende!“

Noch vor Dunkelwerden holt Molter Männer, die das Feuer zurücktreiben helfen. Sie bergen Brunner, erkennen ihn am Zügelbeslag, den die Knöchel noch umkrampfen, und verscharren ihn. Da ist es der Alte, der die Gewalt über sich verliert, er läßt sich unbeholfen auf die Bank vorm Haus nieder.

„Es ist in Wahrheit aus“, seufzt er, unglaublich stöhnend, und starrt, den Hut in der Hand, auf die frische Erde, die die Leute aufwerfen. Sie sind alle halb vergiftet vom Rauch, bewegen sich langsam und schwerfällig. Einmal klopft ihm jemand auf die Schulter, damit er zu sich komme. Aber Eisele lächelt sinnlos, starrt wieder vor sich hin ins Feld, in dem die Männer schaufeln. Von der Hochzeit bis zum Tod strömen vor ihm die Jahre vorbei, von Lust zu Haß und ewig erscheinender Not seines Blutes. „Es ist in Wahrheit aus“, lächelt er die Männer an und starrt unglaublich auf seine Hand mit dem verkohlten Zügel.

„Voller Genugtuung über die erfolgreichen und anerkannten Leistungen der ersten deutschen Einwanderer und ihrer Nachkommen im hochgefinnten Rio Grande do Sul vereinige ich mich mit allen Freunden Deutschlands und Brasiliens in dem aufrichtigen, warmen Wunsche, daß die Söhne dieser Einwanderer, die vor einem Jahrhundert die gesegneten Küsten dieses schönen Landes betraten, auch in Zukunft, lebend und wirkend für ihr Vaterland Brasilien, in treuem Gedenken an ihre Abstammung ein gewichtiger Faktor zur immer stärkeren Festigung der Freundschafts- und Sympathiebande zwischen Deutschland und Brasilien sein möge.“

Generalkonsul Dr. Daehnhardt, Deutscher Konsul in Porto Alegre,
im „Goldenen Buche“ der Hundertjahrfeier des brasilianischen Staates Rio Grande do Sul.

Vom Deutschtum im Ausland.

Von Dr. Karl Fuß.

Ludwig Fincb: „Bruder Deutscher“ (Deutsche Verlagsanstalt, Stuttgart, 2 RM.). — Hans Grimm: „Das deutsche Südwesterbuch“ (M. Langen Verlag, München, geh. 8 RM., Leinw. geb. 10,50 RM.). — Albert Trentini: „Deutsche Braut“ (Verlag Callwey, München, 6 RM.). — Mia Manier-Wroblewska: „Unter dem wechselnden Mond“ (Verlag Eugen Salzer, Heilbronn; 1. Band [„Märzhoffen“] 5 RM.; 2. Band [„Sommerregen“] 6 RM.; 3. Band [„Sonnenwende“] 5,50 RM.). — Monika Hunnius: „Baltische Häuser und Gestalten“ (Verlag Eugen Salzer, Heilbronn, 4,60 RM.). — H. F. Blund: „Die Weibsmühle“ (Verlag Eugen Diederichs, Jena, 6,50 RM.).

Wir haben, beinahe unverdient, wieder eine Kolonie gewonnen, deren Erwerb noch vielen von uns nicht ins Bewußtsein gedrungen ist. Es ist ein großes Reich von unzähligen Herzen, die mit uns schlagen, auf alle Erdteile verteilt, von noch halb so vielen Millionen, als im Deutschen Reich leben: die Kolonie der Auslandsdeutschen. Sie fühlen sich in der Wurzel mit uns verwandt, sie suchen den Zusammenhang mit uns herzustellen und wollen ans Herz genommen sein.

So sagt Ludwig Fincb zu Beginn seines Auslandsbüchleins „Bruder Deutscher“, das als feine und dabei unterhaltsame Einführung in den ganzen Fragenkreis des Auslandsdeutschtums empfohlen sei. In seiner warmherzig-schwäbischen Art plaudert da der Dichter von unseren deutschen Brüdern und Schwestern außerhalb der Reichsgrenzen in aller Welt. Er erzählt von den Nachkommen jener Auswanderer, die zum Teil schon vor Generationen hinausgezogen sind — in den Kaukasus, nach Amerika, an die Wolga, nach Palästina, ins Banat. Viele haben sich erfreulicherweise Volkstum und Sprache bewahrt, ja zum Teil den heimatischen Dialekt. Wir erfahren allerlei erstaunliche Dinge und erkennen, wie hoch doch gerade die kulturelle Leistung der Deutschen in der Weltgeschichte ist. Vieler großen Namen Träger in fremden Ländern sind Deutsche gewesen, von Geburt oder Abkunft. Man lese es in Fincbs reizenden Skizzen nach. Es ist ein schmales Büchlein und liest sich so flott weg — und stehen so brennend wichtige und bedeutsame Dinge drin. Hier werden dir die geistigen Waffen in die Hand gegeben, für die Ehre des deutschen Namens einzusetzen.

Unsere Feinde haben ja z. B. in der Welt die Lüge verbreitet, die Deutschen seien unfähig zur Kolonisierung. Die ganze Niedertracht dieser Behauptung erhellte eindringlich aus dem „Deutschen Südwesterbuch“ von Hans Grimm. Wenn irgendein deutscher Mensch berufen war, dieses Buch zu schreiben, so der Dichter von „Volk ohne Raum“, diesem wahrhaft großen Epos von deutscher Not. Es ist an dieser Stelle seinerzeit ausführlich gewürdigt worden. Hans Grimm hat im Jahre 1927 unsere frühere Kolonie Deutsch-Südwestafrika, der ein großer Teil seiner eigenen Lebensarbeit gegolten hatte, bereist; die Ausbeute dieser Reise ist das „Deutsche Südwesterbuch“. In einer gründlichen Einleitung gibt Grimm zunächst einen Überblick über die Geschichte und die gegenwärtigen Probleme Deutsch-Südwests; daran schließen sich die Lebensläufe von zwölf deutschen Männern und Frauen aus Südwest, wie sie ihm von den Betroffenen selbst erzählt oder durch Notizen zugänglich gemacht wurden. Kaufleute, Farmer, Ärzte, Missionare sind es, deren Schicksale wir hören, Namen darunter, die dort draußen besonderen Klang haben. Unter Verzicht auf alles Romanhafte sollen wir „an den Gestalten der Menschen und ihrem Wesen, fern von Phantasie und Theorie, das heißt so frei von Erfindung wie von Schulweisheit, selbst sehen, was draußen wäre“. Trocken-sachliche Berichte von Viehkauf und Geuchen und Herorkämpfen und Wasserrost vernehmen wir, aber eben diese nüchterne, dokumentarische Darstellung ist schlagend erschütternd. Denn wir erfahren, unter welchen unsäglichen Mühen oft und mit welcher hingebungsvollen Arbeit da draußen deutsche Menschen, und wahrlich nicht die schlechtesten, sich Lebensraum erkämpfen, Existenzen schufen; wie dann der Krieg kam und mühsam Aufgebautes zerschlug (Tausende wurden nach dem „Friedensschluß“ einfach ausgewiesen); wir bekommen auch, mit manchen erbitterten und verbitterten Worten, zu hören, wie die im Lande verbliebenen deutschen Siedler mit zäher Energie weiter-schaffen, unter erschwerten Bedingungen, Pioniere deutscher Art auch unter der sudafrikanischen Mandatsregierung, die sich wacker bemüht, alles Deutsche niederzuhalten — wo ist es nicht so in der Welt nach Versailles? — So geht also aus diesem völlig unliterarischen Buche, aus dieser mehr chronikartigen Materialsammlung die Sinnlosigkeit jener Lüge von der kolonialen Untauglichkeit der Deutschen klar hervor — das genaue Gegenteil ist der Fall.

Ein nicht geringeres Unrecht als der Raub unserer Kolonien durch die Friedensverträge war die Abtrennung deutschstämmiger Gebiete vom Mutterland. Das Elsaß, Danzig, Eupen — diese Namen beschwören böse Erinnerungen. Und Südtirol! Die wunderbare Landschaft um Bozen und Meran, so deutsch wie irgendein Stück anderes Grenzland. Da hat Albert Trentini einen Südtiroler Roman geschrieben: „Deutsche Braut“, der in der Geschichte einer Liebe die ganze Tragik der Bevölkerung dieses Landes spiegelt. Es ist hier keine sensationelle Ausschlagung des Südtirol-Problems (es gibt nämlich, wir wollen es ruhig gestehen, auch gutgemeinten Ritsch in der Literatur des Auslandsdeutschtums in billiger Schwarzweißmanier) — hier dringt ein starker Gestalter zu

letzten Dingen von völkischen Gegensätzen vor. Thema des Romans: der Rassen- und Blutgegensatz von Deutsch und Welsch ist nicht zu überbrücken, auch nicht durch verständnisvolles Eindringen in beide Kulturkreise, ja nicht einmal durch die Liebe. Trentini stellt zwei in ihrer Art vollkommene Vertreter ihres Volkes einander gegenüber: die Tochter aus alter deutscher Familie und einen Vollblutitaliener, beide ausgezeichnet durch Geist und Charakter. Aber wie ein gespenstischer Würgengel ihrer Zuneigung steht hinter ihnen der nationale Gegensatz; je inniger sie sich bemühen, zueinander zu finden, desto tiefer klappt der Abgrund. Das Ende ist: Lösung voneinander bei gegenseitiger Achtung.

Wenn man vom Deutschtum im Ausland spricht, so verdient das Baltikum besonderer Erwähnung. Haben doch dort die Deutschen Jahrhunderte hindurch beinahe einen Staat im Staate gebildet und ein hervorragend ausgeprägtes Deutschtum gepflegt. Baltische Barone und „Literaten“ — wir kennen diese markanten Gestalten aus den herrlichen Romanen E. von Knefelings. Neuerdings hat es eine Tochter des „Gottesländchens“, Mia Manier-Wroblewska, unternommen, in einer Reihe von Bänden, in losem Zusammenhang von einzelnen Erzählungen, die Geschichte einer deutschen Familie in Kurland zu gestalten, von jenem sächsischen Kandidaten an, der im 17. Jahrhundert einwanderte, bis in die allerjüngste Zeit mit Bolschewikengreueln und Emigrantenehend; so soll ein Querschnitt durch baltische Geschichte und Kultur gegeben werden. Offenbar liegen tatsächliche Begebenheiten zugrunde, und rein literarisch betrachtet, macht sich gelegentlich in der Darstellung das Zwittertum von Biographie und Roman störend bemerkbar, aber im ganzen genommen ist diese Geschichtenfolge „Unter dem wechselnden Mond“ (drei Bände sind bis jetzt erschienen) so fein und dabei so instruktiv, daß man sie warm empfehlen kann. — Wer sich kürzer über das Deutschtum im Baltikum orientieren will, greife zu den „Baltischen Gestalten und Erinnerungen“ der Monika Hunnius; in diesen anspruchslosen, sympathischen Skizzen und Erinnerungen erstreckt die ganze reiche Kultur der baltischen Literatenfamilien. Dieses Leben in Narwa und Riga und Rensal, auf lettischen Pastoraten und Adelschlossern, war tatsächlich reich, weil eine einheitliche Kultur diese Menschen verband. Orgien der Gastfreundschaft wurden hier gefeiert und ein werktätig-tatfrohes Christentum lebte in diesen Männern und Frauen, deren Kinder und Enkel heute meist verarmt in der Welt verstreut leben.

In den bis jetzt besprochenen Büchern handelte es sich um Auslandsdeutsche, die in größerer Zahl, sozusagen als geschlossene Verbände, als deutsche Sprach- und Kulturinseln, in fremdem Land siedeln. Hier ist die Chance, das deutsche Volkstum lebendig zu erhalten, natürlich größer als bei dem Einzelauswanderer. Die Schicksale eines solchen Deutschen unserer Zeit, der irgendwohin ins Ausland geht, hat Hans Friedrich Blund in seinem spannenden Roman „Die Weibsmühle“ erzählt. Heinrich Wolter, der Held des Buches, ist in der Heimat durch sein heftiges Temperament in Leid und Schuld verstrickt worden: er hat im Affekt einen Menschen getötet, Frau und Kind haben ihn verlassen; nun sucht er sich „drüben“, am Rand des brasilianischen Urwaldes, als Farmer und Lehrer eine neue Existenz aufzubauen. Die Schatten der Vergangenheit sind freilich nicht so leicht abzuschütteln: schon auf der Überfahrt, wo er alles hinter sich gelassen zu haben glaubt, lernt er die Schwester seiner früheren Frau kennen, die immer von der Familie verleugnet war. Denn sie ist ein seltsames Mädchen, Studentin einst, nun Angehörige einer wandernden Schauspielertruppe, umgetrieben von allerlei „unbürgerlichen“ Leidenschaften. Wider Willen fast lernt Wolter sie lieben, und ihre merkwürdigen Geschehnisse im neuen Lande ziehen auch ihn in die abenteuerlichsten Verstrickungen. Aber noch im Banne dieser Leidenschaft stehend, die erst mit dem Tode des Mädchens endet, ist er schon von einer anderen gestreift, einem anderen fremden Schicksal verfallen: eine „Schwester im Leid“, die Inhaberin der sogenannten Weibsmühle, hat es ihm in ihrer herben Schöne, in der verhaltenen Blut ihres Frauentums angetan, und es sind wieder böse Dinge zu überstehen, bis sich die Leidgeprüften zusammenfinden. — Man muß manche Unwahrscheinlichkeiten in Blunds Buch in Kauf nehmen und ist doch seltsam erschüttert von ihm. Und bei aller Fülle des Stofflichen, Abenteuerlichen, Erotischen ruht immer wieder ein ernstes Wort an Liebes, Menschliches. Der Roman stellt einen beachtlichen Beitrag zum Stoffkreis des Auslandsdeutschtums dar. Blund ist der Mann, uns aufzurütteln. Denn es muß uns allen anliegen sein, nicht nur in dem gewiß oft beengenden Rähm unserer heimatlichen Not herumzutappen, sondern unser Augenmerk auch auf unsere deutschen Volksgenossen draußen zu richten.



Vor dem Start ums „Blaue Band“.

Originalaufnahme für „Das Werk“.

Auf der Kommandobrücke der „Bremen“ nach dem Auslaufen von Southampton am 17. Juli 1929.

Von links nach rechts: 1. Kapitän König, im Kriege Führer des Handelsunterseebootes „Deutschland“, das als erstes und einzigstes Unterseeboot während des Krieges Newport anließ und ungefährdet nach Deutschland zurückkehrte. 2. Maschinendirektor Koch, „Norddeutscher Lloyd“, verantwortlicher technischer Leiter der gesamten, über 100.000 Pferdekräfte starken Maschinenanlagen der „Bremen“. 3. Commodore Johnson, bisher Kapitän des „Columbus“, demnächst Kapitän der „Europa“. 4. Dr. L. 5. Generaldirektor Glässel, „Norddeutscher Lloyd“. 6. D. 7. Direktor Biedermann. 8. Dr. H. 9. Oberingenieur Dording, „Norddeutscher Lloyd“. 10. Direktor Hein, „Deichman“ (Erbauerin der „Bremen“). 11. Kapitän Ziegenbein, D. „Bremen“. 12. Generaldirektor Löffel, Dortmund.

Technische Gedenktage.

7. 8. 1913 starb zu Osnabrück August Haarmann, der Generaldirektor der Georgs-Marien-Hütte. Haarmanns Name ist besonders bekannt geworden durch die Verbesserung des Eisenbahngleises. Er war ein eifriger Verfechter der Verwendung von Eisenschwellen. Auch ist er der Begründer des Osnabrücker Gleismuseums, das sich heute im Besitze der Reichsbahn befindet. Seine Erfahrungen legte er in einem tiefgründigen Werke „Das Eisenbahngleis“ nieder und veröffentlichte daneben noch eine Reihe wertvoller kleinerer Arbeiten über die Verbesserung des Eisenbahnoberbaues.
9. 8. 1896 verunglückte der Flugtechniker Otto Lilienthal bei Rhinow durch Absturz seines Segelflugzeuges. An den erlittenen Verletzungen (Bruch der Wirbelsäule) starb er am nächsten Tage. Dem zielbewußten Vorgehen Lilienthals verdankt die heutige Flugtechnik viel. Nachdem er jahrelang den Flug der Vögel beobachtet hatte, ging er dazu über, sich von erhöhten Stellen mit einem Gleitflugzeug abzuheben zu lassen. Er führte mehr als tausend Flüge aus und erzielte Flugbahnen, die bis zu 350 Meter lang waren.
11. 8. 1898 erteilte der Schweizerische Bundesrat die Erlaubnis zur Inangriffnahme der Arbeiten am Simplontunnel. Der Tunnel wurde im Jahre 1905 durchstochen und der Eisenbahnbetrieb durch denselben im Jahre 1906 aufgenommen. Der Tunnel ist 19,7 Kilometer lang. Die Strecke Paris-Mailand beträgt durch den St. Gotthard 1068, durch den Simplon-Tunnel jedoch nur 979 Kilometer.
11. 8. 1899 wurde im Gegenwart des Deutschen Kaisers der Dortmund-Ems-Kanal eröffnet. Diese Wasserstraße verbindet die Stadt Dortmund mit der Nordsee. Die gesamten Baukosten beliefen sich auf rund 80 Millionen Mark. Die Länge des Kanals beträgt 270 Kilometer. Unter den Bauwerken des Kanals tritt besonders das Schiffshebewerk bei Henrichenburg hervor.
12. 8. 1861 wurde dem Ingenieur Emil Langen auf der Friedrich-Wilhelms-Hütte bei Siegburg der Gaskendenschluß für Hochöfen patentiert, der auch bei zentraler Gasabführung anwendbar war.
16. 8. 1705 starb zu Basel Jakob Bernoulli, ein berühmter Mathematiker. Die Familie Bernoulli stammt aus den Niederlanden und hat eine große Anzahl von Gelehrten, hauptsächlich Naturwissenschaftlern, Medizinern und Mathematikern, hervorgebracht. Neben Jakob Bernoulli tritt besonders noch sein Bruder Johann als Mathematiker hervor. Er übernahm nach dem Tode seines Vaters im Jahre 1705 dessen Lehrstuhl und wirkte noch jahrzehntelang segensreich auf dem gleichen Gebiete.
16. 8. 1883 konnte Gottlieb Daimler den ersten schnelllaufenden Benzinmotor in Betrieb setzen. Daimler war vorher in der Deutzer Gasmotorenfabrik tätig gewesen und zog im Jahre 1882 nach Cannstatt, wo er eine Versuchswerkstätte für den Bau von Automobilfahrzeugen errichtete. Er erfand hier die Glührohrzündung, durch die die im Zylinder befindlichen Benzindämpfe entzündet wurden. Der erste schnelllaufende Motor machte 900 Umdrehungen in der Minute. Er hatte einen liegenden Zylinder mit Luftkühlung und ein schmiedeeisernes Schwungrad. Er war der erste Schnellläufer der Welt und wurde von dem Glockengießer Heinrich Kurz in Stuttgart als Modellmotor auf Holzfuß ausgeführt.
16. 8. 1910 starb zu Nassau an der Lahn Dr. Konstantin Fahlberg, der Begründer der Süßstoffindustrie. Er fand im Juni 1878 das später Saccharin genannte Benzoesäurefalsind. 1884 begründete er zunächst in New York eine kleine Versuchsfabrik. 1886 entstand die Saccharinfabrik in Westerhüsen. Die Geschichte seiner Entdeckung erzählte Fahlberg selbst wie folgt: „Er hatte, nachdem er den ganzen Tag in Baltimore im Laboratorium der John Hopkins University fleißig gearbeitet hatte, seine Hände vor dem Nachhausegehen gründlich gewaschen und war sehr überrascht, als das Brot beim Abendessen süß schmeckte. Er stellte aber schließlich fest, daß nicht das Brot, sondern seine gewaschenen Hände süß schmeckten, und er war überrascht, nach weiterer Berührung mit der Zunge feststellen zu müssen, daß nicht nur die beiden Hände, sondern auch seine beiden Arme dasselbe taten. Es konnte kein anderer Umstand hier mitgewirkt haben, als daß er sie sich, trotz des Waschens, von seiner Arbeit aus dem Laboratorium so mitgebracht hatte. Er lief in das Laboratorium zurück und durchklopfte die sämtlichen Becher, Gläser und Schalen, die er auf seinem Arbeitstische stehen hatte, bis er endlich auf den Geschmack eines Inhaltes kam, der ihm von ganz frapperanter Süßkraft zu sein schien. Die Entdeckung eines Körpers von außerordentlicher Süßkraft war hiermit gemacht.“
28. 8. 1892 wurde zu Essen an der Ruhr das von den Arbeitern und Beamten des Krupp'schen Werkes errichtete Denkmal Alfred Krupps feierlich enthüllt. Bei dieser Gelegenheit machte der Sohn Alfred Krupps, Friedrich Alfred, die Stiftung einer Siedlung für alte Arbeiter bekannt. Diese Stiftung war die Ausführung eines Planes, mit dem sich Alfred Krupp noch in seinen letzten Lebenstagen beschäftigt hatte. So setzte der Sohn also fort, was der Vater begonnen hatte: „Verbesserung der Lage der Arbeiter“. Die Siedlung (genannt „Altenhof“) ist später als Muster für derartige Anlagen sehr bekannt geworden.

Zucker und Alkohol aus Holz.

Von Professor Dr. Ebner, Aachen.

Neben der Kohlenchemie mit ihrem bekannten Problem der Kohlenverflüssigung zieht neuerdings die damit in einem gewissen Zusammenhange stehende Holzchemie die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich. Auch hier handelt es sich genau wie bei der Kohle nicht um das Holz als Brennstoff, sondern um seine Bedeutung als chemischer Rohstoff und damit als Ausgangspunkt für chemische Industrien. Es seien hier nur zwei solcher wichtigen Industrien, nämlich die des Papiers und der Kunstseide, erwähnt, die beide vom Holz als ihrem Rohstoff ausgehen. Aber damit ist die Bedeutung des Holzes als Gegenstand wissenschaftlicher Forschung und industrieller Verwendung noch lange nicht erschöpft. Schon vor acht Jahren wies ein Chemiker von der Bedeutung Richard Willstätters in einer Rede bei der Gründung der Emil-Fischer-Gesellschaft zur Förderung chemischer Forschung im Kaiser-Wilhelm-Institut für Chemie nachdrücklichst darauf hin, daß die planmäßige Arbeit der neuen Forschungsinstitute sich auch auf die Chemie des Holzes richten müsse, und daß gerade hier die Industrie mit Spannung auf jeden Fortschritt der theoretischen Forschung warte. Von solchen neuen Fortschritten von Wissenschaft und Technik auf dem Gebiete des Holzes soll im nachfolgenden einiges erzählt werden, und zwar von der Gewinnung zweier so wichtiger Stoffe wie Zucker und Alkohol aus Holz.

Um die Holzverzuckerung zu verstehen, müssen wir zunächst von der chemischen Zusammensetzung des Holzes kurz reden. Der Hauptbestandteil des Holzes ist eine höchst komplizierte Verbindung der drei Elemente Kohlenstoff, Sauerstoff und Wasserstoff, die als Zellulose bezeichnet wird. Da diese Verbindung genau wie das Wasser doppelt soviel Wasserstoff als Sauerstoff enthält, wird sie auch als ein Kohlenhydrat bezeichnet. Von dieser Zellulose und ihrem Aufbau wissen wir heute noch nicht allzuviel. Sicher ist nur, daß sie in den Holzfasern in Form kleinster

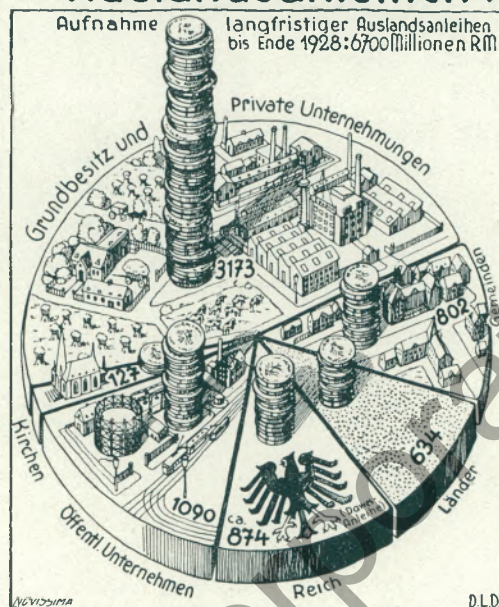
Kriställchen vorliegt. Die neuesten Untersuchungen mittels der alles durchdringenden Röntgenstrahlen haben festgestellt,

daß diese Zellulosekristalle eine Dicke von nur einigen millionstel Millimetern haben und so angeordnet sind, daß sie sämtlich mit ihrer Längsachse zu der Faserrichtung parallel liegen. Etwa hundert solcher nebeneinanderliegenden Zellulosekriställchen bilden die sogenannte Primitivfaser, etwa hundert solcher Primitivfasern weiter die eigentliche Holzfaser. Jedes dieser winzigen Kriställchen ist dabei aus drei bis vier Traubenzuckerresten zusammengesetzt, also jener chemischen Verbindung, die ebenfalls zu den Kohlenhydraten gehört und im Saft der Trauben sowie in allen reifen Früchten vorkommt. Neben dieser Zellulose enthält das Holz noch einen anderen Bestandteil, Lignin oder inkrustierende Substanz genannt, die die eigentliche Zellulose durchsetzt und durch ihre Verholzung mechanisch festigend auf das ganze Pflanzengewebe wirkt.

Für die Gewinnung von Zucker aus Holz kommt nur die Zellulose in Betracht. Es gilt, das komplizierte und gegen chemische Angriffe sehr widerstandsfähige Kriställchen der Zellulose zu sprengen, seine Traubenzuckerreste frei zu machen und zur Aufnahme von Wasser zu bewegen, wodurch sie erst zu richtigem Traubenzucker werden. Daß diese Umwandlung der Zellulose in Traubenzucker auch technisch möglich ist, hatte schon 1819 der Franzose Bracconnot gefunden, der durch Behandlung von Holz mit starker Schwefelsäure reichliche Mengen von Zucker erhielt. Diese Entdeckung wurde damals als höchst wichtig angesehen, da man glaubte, auf diesem Wege zu einer neuen, wirtschaftlichen Zuckergewinnung gelangen zu können. Leider erwies sich diese Hoffnung als trügerisch, da die große Menge Schwefel-

säure, die dazu nötig war, und deren Wiedergewinnung bei der Natur der Schwefelsäure ausgeschlossen blieb, den Prozeß vollkommen unwirtschaftlich machte.

Wer braucht Auslandsanleihen?



Bis zum Ende des Jahres 1928 waren in Deutschland rund 6700 Millionen langfristiger Auslandsanleihen aufgenommen worden. Die durchschnittliche Verzinsung betrug jährlich 1928 6,23 Prozent.

Der Lebensmittelverbrauch in Deutschland



Der Konsum wichtiger Lebens- und Genussmittel in Deutschland je Kopf der Bevölkerung ist gegenüber dem normalen Bedarf im letzten Vorkriegsjahre erheblich abgefallen. Eine Ausnahme bildet lediglich der gestiegene Verbrauch von Zucker, Kakao und Südfrüchten. Die scheinbare Zunahme der Fleischverbrauchsfiguren von 49,49 Kilogramm im Jahre 1913 auf 49,89 Kilogramm je Kopf im Jahre 1927 ist bis zu einem hohen Grade eine Folge der Verschiebungen im Aufbau der deutschen Bevölkerung. Würde man die verbrauchten Fleischmengen nur auf die Zahl der Erwachsenen umlegen, so würde sich ergeben, daß der Vorkriegsstand noch nicht erreicht ist.

Eine praktisch vollkommene Verzuckerung des Holzes ließ sich dagegen mit überstarker Salzsäure erzielen. Schon in der Mitte des vorigen Jahrhunderts hatte man gefunden, daß rauchende Salzsäure Zellulose löst und nach einiger Zeit dabei Zucker gebildet wird. Aber erst 1913 wurde die Einwirkung hochkonzentrierter Salzsäure auf Zellulose von Willstätter und Zechmeister eingehend studiert und zu einem Patent verarbeitet. Um zu einer befriedigenden Verzuckerung des Holzes zu kommen, mußte man allerdings ganz beträchtliche Salzsäuremengen anwenden, und diese dann viele Stunden lang auf das Holz einwirken lassen.

Schwierigkeiten bereitete auch die Beschaffung eines säurebeständigen Materials, das in den Verzuckerungsapparaten der hochkonzentrierten Salzsäure gegenüber standhielt; man fand es schließlich in einer besonderen Teer-Quarz-Mischung, Prodorit genannt. Ein Vorteil des Willstätterschen Verfahrens war die Wiedergewinnung der benutzten Salzsäure; dabei bewährte sich besonders die Methode von Bergius, die zur Verdampfung der Säure nötige Wärme durch direktes Vermischen der Zuckerlösung mit heißem Öl zu erhalten. Das Patent von Willstätter wurde von der Goldschmidt A.-G., Essen, erworben und zuerst in einer Anlage in Rheinau im großen durchprobiert. Da inzwischen auch zwei Schweizer Chemiker in Genf eine Großanlage für Holzverzuckerung geschaffen hatten, bei der außer flüssiger auch gasförmige Salzsäure gebraucht und das oben erwähnte Prodorit als Apparatmaterial verwandt wurde, wurde zwecks Vermeidung eines unnützen Wettkampfes die Rheinauer Anlage mit der in Genf vereinigt. Zur vollen Ausnutzung der neuen Anlage wurde die Internationale Zucker- und Alkohol-Kompanie in London gegründet, die ihr Verfahren heute als kombinierten Rheinau-Prodor-Prozeß bezeichnet. Ihr Erzeugnis ist der sogenannte Bergiuszucker, der nach Angabe der Sachverständigen eine noch größere Nährkraft als Traubenzucker besitzt, dafür aber nicht gärungsfähig, also nicht in Alkohol verwandelbar sein soll.

Der so erhaltene Bergiuszucker kommt für die menschliche Ernährung direkt nicht in Betracht, es handelt sich bei ihm nur um einen gut verdaulichen Futterzucker für das Vieh. Wenn man aber bedenkt, daß wir im Jahre 1927 4 Millionen Tonnen Gerste und Mais im Werte von rund 700 Millionen Reichsmark allein für Futterzwecke eingeführt haben, und daß nunmehr die Möglichkeit besteht, einen großen Teil dieser importierten Futtermittel durch die aus inländischem Holze gewonnenen Kohlenhydrate zu ersetzen, so springt auch die wirtschaftliche Bedeutung des neuen Zuckergewinnungs-

verfahrens in die Augen. In diesem Zusammenhang könnte man sogar vom Fleisch aus Holz sprechen. — Unsere Darstellung wäre nicht vollständig, wenn wir nicht eines anderen Verfahrens gedächten, das sich dem Rheinau-Prodor-Verfahren ebenbürtig an die Seite stellt und von Geheimrat Classen in Aachen herrührt. Classen war der erste, der schon vor mehr als zwanzig Jahren die Herstellung von Alkohol aus Holz in großem Maßstabefabrikmäßig durchgeführt und dazu in den Vereinigten Staaten, in England und in Frankreich Anlagen errichtet hat. Während des Weltkrieges, als die Viehfutterfrage plötzlich von ungeahnter Bedeutung wurde, war vom Kriegsausschuß für Ersatzfutter nach dem damaligen Classen-Verfahren ein hochwertiges Kraftfutter hergestellt worden, das sämtliche Zellulose des Holzes in Zucker und Dextrin umgewandelt enthielt. Dieses Verfahren ist inzwischen weiterentwickelt und auf eine neue Grundlage gestellt worden. Die Zellulose wird zunächst mittels flüssiger und gasförmiger Salzsäure vollständig gelöst, so daß nur das Lignin mit etwa 35% des angewandten Holzes ungelöst zurückbleibt. Diese Lösung wird in denkbar einfachster Weise ohne Druck- und Temperaturerhöhung durchgeführt und die Salzsäure schließlich zum größten Teil wieder zurückgewonnen. Die Ausbeute an Traubenzucker ist bei diesem Prozeß die höchste, die überhaupt aus Tannenholz erzielt werden kann, sie beträgt durchschnittlich 60 bis 65 Teile Zucker aus 100 Teilen Holz. Aus dem so erhaltenen Zucker können dann weiter durch Gärung 30 Liter Alkohol gewonnen werden. Aus dem ligninhaltigen Rückstand lassen sich noch durch Verkohlung verschiedene wertvolle Produkte, wie Holzgeist, Essigsäure und Holzkohle, gewinnen. In Deutschland hat sich eine große chemische Fabrik das Classen-Verfahren zur Gewinnung von Traubenzucker gesichert, in England hat die Commercial Sugar and Alcohol Co. die Auswertung übernommen. — Zum Schluß sei noch darauf hingewiesen, daß der aus dem Holz gewonnene Zucker nicht allein als Futtermittelersatz in Betracht kommt, sondern auch für alle die Industrien von Bedeutung

werden dürfte, die auf Traubenzucker als wichtigen Zusatz angewiesen sind, wie z. B. die Zuckerwaren-, Textil-, Leder- und Papierindustrie, die alle den Traubenzucker für die verschiedensten Zwecke nötig haben. Die deutsche Rübenzuckerindustrie hat dagegen von dem neuen synthetischen Traubenzucker nichts zu befürchten, da er wegen seiner geringen Süßkraft für den direkten menschlichen Verbrauch nicht in Frage kommt. Großtechnisch bedeutet die Zucker- und Alkoholgewinnung aus Holz einen wesentlichen Fortschritt, der nicht gering zu schätzen und in seinen weiteren Folgen noch nicht zu übersehen ist.



Ein ausgeklügeltes System von Ordonanzen hält die Bevölkerung des besetzten Gebietes in materieller, geistiger und moralischer Bedrückung. Seit April 1924 sind durch französische Militärgerichte allein in der Pfalz in 3768 Fällen deutsche Staatsangehörige verurteilt worden, und zwar zu Freiheitsstrafen von über 261 Jahren und zu Geldstrafen von über 176 000 RM. und 14 000 Franken. Dabei ist die Pfalz doch nur ein kleiner Teil des gesamten besetzten Gebietes. Die Besatzungsarmee unterhält eine eigene, viele hundert Mann umfassende Gendarmerie, die in einem Netz von Stationen über das Land verbreitet ist. Neben diesem sichtbaren besteht auch noch ein unsichtbares Überwachungs-system von Spitzeln und Spionen.

Wer recht wirken will, muß nie schelten, sich um das Verkehrte gar nicht kümmern, sondern nur immer das Gute tun. Denn es kommt nicht darauf an, daß eingerissen, sondern daß etwas aufgebaut werde, woran die Menschheit reine Freude empfinde.

Kein Mensch könnte eine moderne Brücke bauen, wenn es nicht ungezählte Brückenbauer vor ihm gegeben hätte. In diesem Sinne leistet niemand eine eigene Arbeit, sowenig wie er eine eigene Sprache spricht.



Monatliche Auslese besonders beachtenswerter Aufsätze aus deutschen und ausländischen Zeitschriften.

Abkühlung der Tropen durch den Ozean?

Aus einem Artikel in „My Magazine“, London.

Das Meer spielt eine wichtige Rolle bei der Gestaltung des Klimas. Sein Wasser absorbiert eine erstaunliche Menge Wärme, bevor es fühlbar warm wird und Hitze auszustrahlen beginnt. Es erreicht eine hohe Temperatur viel langsamer als das Land, und seine niedrige Temperatur kühlt die angrenzenden Küsten ab. Daher sind die Inseln in den Tropen in der heißen Jahreszeit weniger heiß als Länder auf dem Festland in gleichen Breitengraden. Die absorbierte große latente Hitze ist eine Art verstecktes Reservoir, das in kalten Jahreszeiten benachbarte Länder, die schneller warm werden, aber auch schneller abkühlen, mit Wärme versorgt. Inseln und Küsten sind im Winter wärmer als Orte im Binnenlande auf demselben Breitengrade.

Wie wir alle wissen, sinkt kaltes Wasser, und warmes steigt. Deshalb sinken große Mengen kalten Wassers vom schmelzenden Eis der Polarregion nach unten und treiben im Ozeanbett dem Äquator zu. Je tiefer man geht, um so kälter wird das Wasser, und bei 2000 Faden ist es fast eiskalt. Sogar im tropischen Meer, dessen Oberflächentemperatur 30 Grad Celsius betragen kann, ist das Wasser in der Tiefe eiskalt.

Vor zwei bis drei Jahren schlugen zwei bekannte französische Ingenieure, George Claude und Paul Boucherot, vor, das eiskalte Wasser aus den Ozeantiefen zu heben und mit ihm das warme Wasser der Oberfläche zu kondensieren, wodurch man eine fast unbegrenzte Kraftquelle anzapfen würde. Sie haben jetzt ferner vorgeschlagen, das kalte Wasser des Ozeans wie Eis zu Kühlzwecken zu verwenden. Allerdings hat das Eis zehnmal mehr Kühlwert als dieselbe Gewichtsmenge Wasser, aber andererseits läßt sich Wasser besser transportieren und ist überall zu haben.

Es ist natürlich zum großen Teil eine Geldfrage, und die Kosten hängen von der Entfernung des tiefen Wassers vom Lande ab. An manchen Küsten vertieft sich das Meer nur allmählich, aber an anderen senkt sich das Bett des Ozeans sehr rasch, und dort würde eine kurze Leitung genügen, um kaltes Wasser aus der Tiefe an die Oberfläche zu bringen.

An einer Küste mit einer Senkung von eins zu fünf könnte das kalte Wasser nach einer Kalkulation Boucherots so billig emporgelieft werden, daß es möglich sein würde, tropische Länder, deren hohe Temperaturen gegenwärtig die Weissen abschrecken, für sie bewohnbar zu machen. Boucherot kalkuliert, daß man für 2 Pence (16 Pfg.) genug kaltes Wasser bekommen könnte, um ein Haus mit mehreren Räumen eine Woche lang zu kühlen. Ein Rohr von 1 m Durchmesser würde vom Grunde des Ozeans stündlich eine Quantität Wasser emporleiten, die so viel Kälte aufweist, wie in 50 Waggonen Eis enthalten ist. Ein Rohr von 35 bis 45 m Durchmesser würde in einem Jahre eine Quantität Wasser liefern, die so viel Kühlvermögen hat wie 40 Millionen Tonnen Eis — soviel Eis, wie in einem Jahre in den Vereinigten Staaten hergestellt wird.

Boucherot will das nach der tropischen Küste geleitete kalte Wasser ebenso verteilen, wie heißes Wasser in kalten Ländern durch Röhren und Heizkörper verteilt wird. Außerdem könnte man Fontänen von kaltem Wasser anlegen. Nachdem das Wasser zur Kühlung von Häusern, Läden und Speichern benutzt ist, könnte es die Straße entlang und schließlich in Flüsse geleitet werden.

Er schlägt ferner vor, einen Teil des kalten Wassers in Verbindung mit dem warmen Wasser der Meeresoberfläche als Kraftquelle zu verwenden und die erzielte Kraft zur Herstellung von Eis zu verwenden, und ferner dort, wo frisches Wasser fehlt, durch Destillation des Salzwassers Süßwasser zu gewinnen. Er rechnet aus, daß 1 cbm so erzielten frischen Wassers weniger als ein Farthing (2 Pfg.) kosten und zur Erzeugung von 1 Pfund Gemüse dienen würde, so daß durch das Eiswasser der Polarregionen die tropischen Wälder nicht nur abgekühlt und bewohnbar, sondern auch in blühende Natur umgewandelt werden könnten.

Dies alles klingt zu schön, um wahr zu sein; aber der Prophet ist nicht ein Träumer, sondern ein angesehener, erfahrener Ingenieur.

Der zweistündige Krieg.

Aus einem Artikel von Stuart Chase, Präsident des Labor Bureau, New York, in „The New Republic“, New York.

Am 13. August 1928 eröffnete die „Nördliche Macht“ den Angriff auf London. 75 Flugzeuge, von denen jedes 500 Pfund „Bomben“ trug, kamen von Nordosten auf die Stadt herunter. Ihnen entgegen kam die gleiche Anzahl von Verteidigungsflugzeugen und eine beträchtliche Zahl von Batterien von Flugzeugabwehrkanonen, ein ausgedehntes Ballonsystem, überhaupt alle bekannten Verteidigungsmaßnahmen gegen einen Luftangriff. Aber innerhalb von 30 Minuten, nachdem die feindlichen Flugzeuge die Küstenlinie überflogen hatten, waren sie den Verteidigungsflugzeugen entschlüpft, hatte der Angriff sich direkt über London konzentriert, wurden „Bomben“ auf vorher bestimmte Ziele abgeworfen und zog sich die angreifende Macht nach Norden ohne irgendwelche Verluste zurück.

Jedes vorher bestimmte Ziel wurde bombardiert. 50 000 Pfund theoretischer Explosionsstoffe wurden von einer Höhe von 5000 m mit der Genauigkeit eines Geschützfeuers abgeworfen. Wären diese 22 Tonnen Bomben mit Diphenyl-Chlorarsen gefüllt gewesen, so wäre die halbe Bevölkerung Londons umgekommen.

Dieses ganze Drama war allerdings nur ein Manöver, aber es wurde mit größter Sorgfalt ausgeführt, und die vorsehend beschriebenen Ergebnisse waren die nächsten Schlussfolgerungen militärischer Schiedsrichter. Alle bekannten Verteidigungsmethoden waren den 75 Flugzeugführern gegenüber hilflos. Nicht ein einziges der angreifenden Flugzeuge wurde heruntergeholt. Man stelle sich vor, was alles mit 500 Flugzeugen angerichtet werden könnte — einer Anzahl, die jede einzelne der führenden Nationen leicht mobilisieren kann. Frankreich ist jetzt z. B. in der Lage, 4000 Flugzeuge auf einen Funkpruch hin in Aktion treten zu lassen.

Es gibt mindestens zwei verschiedene Arten von Giftgas, gegen welche keine Maste Schutz bietet. Alle großen Nationen besitzen im Kabodnly-Isozyanid ein solch verheerendes Gas, daß Offiziere Pressevertretern gegenüber erklärten, daß es sie die größte Überwindung kosten würde, es zu benutzen. Die Regierungseinkäufer können auch Bomben mit Pestbazillen oder mit Anthrax zum Töten von Milchkühen und Pferden ausfinden. Inzwischen ist das „Radiumatomit“ entdeckt worden, ein wirkungsvoller Sprengstoff als Trinitrotoluol, und ein Flugzeug von 400 PS kann mit Hilfe einer neuen Metalllegierung so leicht gebaut werden, daß ein Mensch es forttragen kann.

Angenommen, der Krieg sei erklärt. In Bremen oder Calais steigen 1000 Mann in den Führersitz ihres Flugzeugs. Ein Startsignal, ein ein- oder zweistündiger Flug, ein bißchen Lavieren, Abwerfen und Ausweichen, als die Verteidigungsflugzeuge aufsteigen; ein oder zwei Unfälle, als das Radiumatomit der Flugzeugabwehrkanonen sich vergeblich bemüht, einen Raum von 150 km im Quadrat und 6½ km Tiefe auszufüllen; ein dumpfes Krachen nach dem andern, als die Bomben nach dem vorgesehenen Schema niederfallen; und so ist es mit der Zivillisation, die Wilhelm der Eroberer gründete und die der Welt einen Bacon, Newton und Watt schenkte, in ungefähr einer halben Stunde zu Ende. Nachdem dies erledigt ist, verschwinden London, Liverpool, Manchester, Bristol nacheinander von der Liste der bewohnten Orte der Erde. Keine Ratte, nicht einmal eine Ameise kann weiterleben; jedes Lebewesen haucht dank dem Diphenyl-Chlorarsen sein Leben aus.

Das Flugzeug hat tatsächlich alle anderen Kriegswaffen — Kampfschiffe, Festungen, Tanks — zum alten Eisen geworfen. Das einzige Ding, dem es vielleicht keinen Schaden zufügen kann, ist ein Unterseeboot, das sich 30 m unter der Wasseroberfläche befindet. Doch kostet ein gutes Unterseeboot etwa 5 Millionen Dollar; es benötigt eine Besatzung von 30 Mann, seine Geschwindigkeit unter Wasser ist höchstens reichlich 30 km die Stunde, und es kann nicht zielsicher treffen. Ein gutes Flugzeug kostet etwa 5000 Dollar; die Besatzung besteht aus einem Flieger, es legt in einer Stunde 300 km zurück und kann eine Bombe mit großer Genauigkeit abwerfen.

Kurz, es macht sich kaum bezahlt, ein anderes Kriegswerkzeug als das Flugzeug zu diskutieren. Es ist alles in allem tödlicher als irgendeine andere Waffe, und es ist billig. Es kann in einigen Tagen gebaut werden. Der einzige Weg, Flugzeuge aus dem Gebiet der Großstadt fernzuhalten, ist der, über eine phantastische Anzahl von Flugzeugabwehrkanonen zu verfügen. Im Fall eines Angriffs würde dies aber mit ernstlichen Unannehmlichkeiten für die Stadtbevölkerung verbunden sein, sie würde sich in den Straßen nicht ohne schwere Stahlschirme bewegen können.

Der militärische Strategie hat indessen eine Antwort auf den Angriff durch Flugzeuge. Die beste Verteidigung ist ein Angriff. Und wenn beispielsweise tausend Flugzeuge Hamburg in Richtung auf die englischen Städte verlassen, verlassen 1500 Flugzeuge London in Richtung auf die deutschen Städte. Ihre Wege mögen sich kreuzen, aber da es jede Gruppe eilig hat, wird es nur wenige Unfälle geben, und das Ende zweier Zivilisationen anstatt einer einzigen wird nicht lange ausbleiben.

Wenigstens ein Gutes ist über den nächsten Krieg zu sagen: er wird nicht lange dauern. Die ganze Geschichte wird innerhalb von zwei Stunden zu Ende sein.

Zwanzig Wege, Millionen zu verdienen.

Aus einem Artikel des bekanntesten amerikanischen Statistikers, Roger W. Babson, in „The Forum“, Newyork.

1. Ein Automobil mit Rotationsmotor und ohne Getriebe, das sich nicht nur vorwärts, sondern auch seitwärts bewegen kann. In 25 Jahren werden wir ein Automobil besitzen, das einen auf dem Prinzip der Turbine beruhenden Rotationsmotor hat; aber bevor wir so weit sind, werden wir das Automobil mit einem Flugzeugmotor mit kreisförmig angeordneten Zylindern ausstatten. Die Getriebeumschaltung werden wir nicht mehr benötigen. Um zu parken, wird sich das Automobil seitwärts bewegen, und sein Auspuffrohr wird nach oben durch das Dach führen, so daß dem Fahrer des dahinterfahrenden Automobils nicht die Abgase ins Gesicht geblasen werden.

2. Ein Dieselmotor für Automobile. Gegenwärtig müssen wir das Kohöl in Benzin verwandeln, bevor es für das Automobil verwendbar ist. Warum diese Verschwendung und Ausgaben? Dampfschiffe und Lokomotiven benötigen doch auch kein Benzin.

3. Eine praktische Hubschraube für Flugzeuge, die keine falschen Hantierungen zuläßt. Damit Privatleute von ihrem Dach oder ihrem Hof aus aufsteigen können, müssen wir eine Hubschraube haben, die das Flugzeug senkrecht in die Höhe hebt.

4. Ein Licht, das den Nebel durchdringt. Nebel ist das Schreckbild der Flugzeugfahrer. Die neue Neon-Lampe ist ein Schritt vorwärts auf diesem Wege.

5. Segelflugzeuge als Spielzeug für Kinder. Unsere Großväter hatten Wägelchen als Spielzeug, wir hatten Fahrräder. Die kleinen Kinder von morgen werden mit derselben Sicherheit auf ihren Spielplätzen herumfliegen, wie sie jetzt in den Sandhaufen spielen.

6. Neue Kraftquellen — aus der Sonne, den Gezeiten und der Erdwärme. Unsere hauptsächlichsten Kraftquellen sind Kohle und Wasserfälle. Beider Energie stammt von der Sonne, denn Kohle ist nichts weiter als ein von der Sonne vor Urzeiten aufgestapeltes Kraftreservoir, und Wasserkraft resultiert daraus, daß die Sonne den Ozeanen Wasser entnimmt und es auf die Verggipfel ablagert. Eines Tages werden wir lernen, Kraft direkt von der Sonne, den Gezeiten und vielleicht von der unter der Erdrinde befindlichen Wärme zu gewinnen.

7. Eine neue elektrische Vorrichtung zur Ausnützung der Kurzwellenlängen. Bis jetzt ist die Verwendung von Elektrizität größtenteils auf gedrahtete elektrische Wellen beschränkt. Das Radio hat die Möglichkeiten, die uns das drahtlose Senden von elektrischen Wellen bietet, angedeutet. Selbst hierbei benutzen wir sogenannte lange Wellen. Die Wissenschaftler erzählen uns, daß kurze Wellen aus Wunderbare grenzende Eigenschaften besitzen, und daß sich aus ihnen eine Industrie entwickeln mag, die auf manchen Gebieten eine Umwälzung hervorbringen wird. Mit kurzen Wellen mögen wir z. B. imstande sein, unsere Heizsysteme so zu ändern, daß unser Körper warm gehalten wird, ganz gleich, wie kalt die Luft um uns ist.

8. Feuerlose Städte. Unsere heutige umständliche Methode der Kohlenverteilung durch Eisenbahnen und Wagen wird außer Gebrauch kommen. Wenn wir lernen, Elektrizität ohne bemerkenswerten Stromverlust über lange Entfernungen zu leiten, wird man die Elektrizität bei den Kohlenminen erzeugen, und Privathaushaltungen werden Elektrizität — genau wie sie jetzt Wasser kaufen — von einer Zentralkraftstation kaufen.

9. Kaltes Licht. Gegenwärtig werden etwa 95 Prozent der für Beleuchtungszwecke in unsere Häuser geleiteten Elektrizität als unnütze Wärme verschwendet. Wenn wir lernen, die ganze Elektrizität in kaltes Licht, wie es der Leuchtkäfer verbreitet, zu verwandeln, können wir damit unsere Häuser zu einem Zwanzigstel der heutigen Kosten beleuchten.

10. Zentralkühlanlagen. Ebenso wie wir jetzt Zentralheizung haben, werden wir bald künstliche Kühlung der Büros und Häuser haben. Namentlich für die Menschen in den heißen Ländern wird dies eine große Wohltat sein.

11. Elektrische Uhren. Die Uhren der Zukunft werden wir mittels Elektrizität aufziehen und regulieren. Um eine Taschenuhr richtig zu stellen, wird man sie einfach in eine Steckdose an der Wand einstecken.

12. Horizontale Fahrstühle. In Warenhäusern, wo die Käufer Gänge durchwandern müssen, die $\frac{1}{4}$ bis $\frac{1}{2}$ km lang sind, werden wir horizontale Fahrstühle vorfinden.

13. Sprechende Bücher. Die Kunst der Bücherherstellung hat kaum Fortschritte gemacht, seitdem die ersten Bücher gedruckt wurden. Wir werden vielleicht Bücher in Rollenform besitzen, die uns von einer Maschine vorgelesen werden, während wir auf dem Sofa liegen, und vielleicht sind sie von lebenden Bildern begleitet.

14. Fertige Untergrundbahnen. Die jetzt gebauten Untergrundbahnen sind nicht leistungsfähig. Wir sollten kleinere Wagen, also auch kleinere Tunnel benutzen, und diese Untergrundbahnen sollten im voraus in Sektionen gegossen werden, genau so wie heute große Wasserleitungsrohre gelegt werden.

15. Graspapier. Es ist eine ungeheure Verschwendung, Wälder zu fällen, deren Aufbau 50 Jahre gedauert hat, um Papier daraus anzufertigen, das zum größten Teil in einem Tag wieder vernichtet wird. Man experimentiert schon mit Papier aus Maisstengeln und Gräsern.

16. Pillen für Pflanzen. Der Landwirt kauft eine Tonne Dünger, um ein paar Pfund Bakterien oder Chemikalien für seine Ernten zu erzielen. Vielleicht wird man Bäume und Pflanzen mit konzentrierten Pillen füttern können, die bessere Resultate ergeben und die ungeheuren Frachtkosten ersparen würden.

17. Biegsames, unzerbrechliches und kugelsicheres Glas. Unzerbrechliches Glas gibt es schon, und man ist auf dem besten Wege zur Herstellung eines biegsamen Glases. Schließlich werden alle Automobile und vielleicht Häuser damit ausgestattet werden.

18. Synthetische Nahrungsmittel. Unsere Chemiker können schon jetzt Milch, Sahne, Butter und Käse aus Petroleum herstellen sowie Beefsteaks und Wurst aus Hefe und verwandten Produkten. Synthetische Gemüse sollen nicht nur besser schmecken als natürliche Gemüse, sondern auch gesunder sein. „Kindfleisch“-Brühe wird schon jetzt ohne das Kind hergestellt und Eier können aus Gras und Hülsenfrüchten ohne Hilfe einer Henne gewonnen werden.

19. Mahagoniholz aus einheimischen Harthölzern. Echtes Mahagoniholz ist kostspielig, weil es aus den Tropen eingeführt werden muß. Aber durch Impfen unserer gemeinen Hartholzbäume, Birken, Eichen usw., mit Gachtkoffen oder Chemikalien werden wir die Wirkung erreichen, daß das Holz das Aussehen des Mahagonis aufweist.

20. Ein Zahnpulver, welches einen Zerfall der Zähne verhindert. Schlechte Zähne sind eine der Hauptursachen schlechter Gesundheit.

Sollen wir das Leben verschlafen?

Aus einem Artikel des Neurologen und Psychiaters Dr. med. Robert Ringman, Newyork, in „Plain Talk“, Newyork.

In den Tagen seines Ruhms schlief Napoleon täglich höchstens vier bis fünf Stunden. Dabei vollbrachte er erstaunliche körperliche und geistige Leistungen. Nach der Schlacht bei Aspern, seiner ersten Niederlage, fiel er jedoch in einen tiefen Schlaf, aus dem er 36 Stunden lang nicht erwachte. Später, als seine Träume zerstört waren und er auf eine abgelegene Insel deportiert worden war, hielt er es für nötig, acht bis neun Stunden, anstatt der vier bis fünf, die ihm früher ausreichten, im Bett zuzubringen, und dies zu einer Zeit, wo aus einem tatenerreichen ein Leben der Trägheit und Interessellosigkeit geworden war.

Viele Geschäftsleute arbeiten viel angestrengt als ihre Angestellten. Aber wenn sie Interesse an ihrer Arbeit haben und diese von Erfolg gekrönt ist, klagen sie nie über Müdigkeit. Nach fünfzehnstündiger freiwilliger Arbeit sind sie nicht so abgespannt, wie ihre Stenotypistinnen und Untergebenen es nach einer sechs- bis achtsündigen schematischen Arbeit sind, die weder Initiative noch eine selbständige Tätigkeit erfordert.

Bedeutet dies, daß wir, je mehr wir arbeiten, um so weniger schlafen sollen? Tatsächlich sind manche Psychologen der Ansicht, daß diese anscheinend paradoxe Theorie richtig ist, und daß Schlaflosigkeit nicht dadurch geheilt werden sollte, daß man die an Schlaflosigkeit Leidenden lehrt, wie sie schlafen müssen, sondern dadurch, daß man sie lehrt, wie sie wach bleiben können. Aber um die Kur wirksam zu gestalten, muß das Wachbleiben unter Umständen geschehen, die das Interesse des Individuums in Anspruch nehmen und seinem Ich schmeicheln. Die meisten Menschen widmen dem Schlaf mehr Zeit, als notwendig ist.

Edison sagte einst in einem Interview: „Derjenige, der zuviel schläft, leidet darunter auf verschiedene Art und Weise. Der Durchschnittsmensch, der täglich sieben bis neun Stunden schläft, hat ständig unter Abgespanntheit zu leiden. Der Mensch der Zukunft wird viel weniger Zeit im Bett zubringen, als der heutige Mensch es tut, ebenso wie der Mensch der Gegenwart viel weniger schläft als der Mensch der Vergangenheit. Wirklich, der Schlaf ist eine schlechte Angewohnheit. Vor nicht langer Zeit hatten wir ziemlich große Schwierigkeiten bei der Verbesserung von Phonographenplatten. Acht von uns begannen mit

der Arbeit mit dem festen Entschluß, möglichst wenig Zeit dabei zu vergeuden. Fünf Wochen lang arbeiteten wir jeder 140 bis 150 Stunden die Woche. Das sind 21 Stunden täglich — und doch nahm unser aller Gewicht zu.“

Edison schläft täglich etwa vier Stunden. Aber es unterliegt keinem Zweifel, daß, wenn er unter einem Vorarbeiter in seiner eigenen Fabrik eintönige Arbeit verrichten müßte, er entweder zusammenbrechen oder gezwungen sein würde, weit mehr zu schlafen. Nur weil seine Arbeit ihm Freude macht, weil jede neue Erfindung, jedes neue Detail, das er vervollkommen, seinem eigenen Ich eine große Genugtuung verschafft, nur darum kann er diese Lebensweise beibehalten.

Die Menge des Schlafes, deren die verschiedenen Menschen bedürfen, entspricht niemals ihrem Aufwand an Muskel- oder geistiger Kraft. Nicht nur Napoleon und Edison, sondern auch andere Männer mit intensiver körperlicher oder geistiger Tätigkeit, wie Friedrich der Große, Schiller, Humboldt, Mirabeau, der englische Chirurg John Hunter und der deutsche Pathologe Virchow, gediehen bei einem nur vier- bis fünfständigen täglichen Schlaf. Es waren Männer, deren Arbeitstag mit mannigfaltigen und interessanten Arbeiten angefüllt war.

Von dem Bauer sagt man, daß er mit den Hühnern zu Bett gehe, und er tat es, bevor das Radio und das Automobil ihm Anregung verschafften. Er schlief im Winter länger als im Sommer, nicht deshalb, weil er im Winter schwerer arbeitete als im Sommer und mehr der

Ruhe bedurfte, sondern weil er weniger arbeitete und die Nächte länger waren.

Die Erneuerung der Spannkraft in den seelischen Organen, der Aufmerksamkeit, des Willens, des wachen Bewußtseins, geht im Schlaf vor sich. Die Funktionen des Magens, des Darms, der Nieren sind im Schlaf stark eingeschränkt. Eine übermäßige Abendmahlzeit, die vor dem Schlafengehen nicht verdaut wird, pflegt deshalb Beschwerden zu verursachen.

Es ist kein bloßer Zufall, daß Menschen, die gewohnheitsmäßig und ohne böse Folgen kürzere Zeit im Bette zubringen als ihre Mitmenschen, Personen von außergewöhnlicher Verstandeskraft und großem Interessenkreis sind. Solche Menschen langweilen sich selten. In allem finden sie Stoff zum Nachdenken und zur Unterhaltung. Nur wenige Menschen, die optimistisch sind, die irgendein Steckenpferd haben, oder die völlig in ihren Interessen aufgehen, haben über Schlaflosigkeit zu klagen.

Die beste Methode, eine Neigung zu übertriebenem langem Schlaf zu bekämpfen, ist nicht die Kürzung der dem Schlaf gewidmeten Stunden, sondern die Schulung des Geistes, sich allmählich — bewußt oder unbewußt — kräftiger und umfassender zu betätigen. Eine Erweiterung des geistigen Horizonts und die erhöhte Zahl interessanter Kontakte mit der Wirklichkeit scheinen seltenerweise die Wirkung zu haben, die Periode des Wachseins ohne schädliche Wirkung auf den Organismus zu verlängern.

Fortschritte der Technik

Kunstgläser als Geheimtelegraphen. — Farblose Gletscherbrillen. — Das Brikettauto. — Öl oder Kohlenstaub? — Riesenflugzeug oder Luftschiff? — Die „zerstreute“ Elektrotechnikertagung.

Die unendliche Fülle der uns umgebenden technischen Gebilde (dazu Stein, Pflanze und Tier) bauen sich nur auf etwa einem Duzend von den 92 bekannten chemischen Elementen auf. Erst in neuerer Zeit gewinnen einige seltener Elemente als Bestandteile der Edelmetalle und anderer Legierungen an wirtschaftlicher Bedeutung. Andere sind durch neu entdeckte, ungewöhnliche Eigenschaften bekannt geworden, die eigenartige Verwendungsmöglichkeiten eröffnen. So etwa das Helium zum Füllen unbrennbarer Luftschiffe, das von selbst zerfallende Radium, das Selen, dessen elektrische Leitfähigkeit sich bei Belichtung ändert und in der Photozelle eine heute schon weit verbreitete Anwendung findet. Zwei bisher nur Eingeweihten bekannte Elemente sind das Neodym und das Praseodym. Ähnlich wie Uran und Kobalt werden sie als Zusätze zu Kunstgläsern verwendet, wo sie durch ihre eigenartige Absorption des Lichtes prächtige Farbwirkungen hervorrufen sowie Farbänderungen bei Beleuchtung mit natürlichem oder künstlichem Licht. Sieht man durch solch ein Glas, so empfindet man alle Farben als fatter, kontrastreicher. Im Kriege hat man bereits versucht, das eigenartige Verhalten dieser Gläser zu einer optischen Geheimtelegraphie zu benutzen. Man brachte vor eine Lichtquelle im Rhythmus der Morsezeichen Gläser, die ein Gemisch dieser Elemente enthielten. Der gewöhnliche Beobachter kann dabei keinerlei Veränderungen der Farbe und Stärke des Lichtes wahrnehmen. Betrachtet man jedoch die Lichtquelle durch ein Spektroskop, so treten statt des üblichen vielfarbigen regenbogenartigen Spektrums nur einzelne scharf begrenzte Lichtbänder auf. Die Praseodymglasser haben ferner die Eigenschaft, die ultraviolettten Strahlen

nicht durchzulassen. Man verwendet sie infolgedessen zu Gletscherbrillen und für medizinische Gläser, da sie gegenüber den bisher verwendeten den Vorteil haben, farblos zu sein. In der nächsten Zeit werden diese Gläser in der Wissenschaft noch mancherlei Verwendung finden und damit wiederum der technischen Verwendung neue Wege eröffnen.

Seit Jahren werden in verschiedenen Ländern Versuche ausgeführt, um an Stelle des Benzins Schmelzkohle oder Holzkohle als Betriebsstoff zu verwenden, die in kleinen, auf dem Fahrzeug montierten Generatoren vergast werden. Bei diesem Gasbetrieb sind keine wesentlichen Änderungen am Motor erforderlich, und auch der Generatorbetrieb ist einfach, da sich der Motor das Gas selbst anfaugt. Kürzlich wurde in Köln die bereits in Frankreich erprobte Konstruktion des sogenannten Zimbert-Generators vorgeführt, bei dem Braunkohlenbriketts verwendet werden. Wie bei anderen Konstruktionen ist der Gasgenerator neben dem Führersitz montiert. Er vermag etwa vier Zentner Braunkohlenbriketts aufzunehmen. Das Anzünden geschieht mit ölgetränkter Puzwolle. Fünf Minuten lang muß die erforderliche Luft durch einen Ventilator angefaugt werden. Dann hat sich ein zündbares Gas gebildet, der Motor springt an und saugt nunmehr die erforderliche Luft selbst an. Die Abscheidung von Leer und Staub aus dem Gas — bisher eine der größten Schwierigkeiten — erfolgt durch vier unter dem Wagen angebrachte luftgekühlte Kondensatoren.

Auch in England hat man erfolgreiche Versuche mit einem neuen Sauggasgenerator angestellt und dabei vor allem auf eine störungsfreie Befestigung der Schläuche, eine andere



Fahre mit Briketts!

Das Sauggasauto der Deutschen Gas-Generatoren-Gesellschaft, mit dem unlängst in Köln erfolgreiche Versuche angestellt wurden.

Unbequemlichkeit des Generatorbetriebes, Wert gelegt. Bei dieser Gelegenheit wurde darauf hingewiesen, daß allein durch die Verwendung des Sauggasgenerators für Lastkraftwagen und Traktoren der Landwirtschaft eine Ersparnis von etwa vierzig Millionen Pfund Sterling erzielt werden könnte. Es ist dabei angenommen, daß etwa sechs Millionen Tonnen Schwefelkohle, die etwa neun Millionen Tonnen Kohle entsprechen, erforderlich wären. Diese heimischen Brennstoffe haben einen Wert von etwa neun bis zwölf Millionen Pfund und könnten ausländische Treibmittel im Werte von fünfzig Millionen Pfund ersetzen.

Der Sauggasbetrieb ist nicht nur sehr billig, sondern gewährleistet auch gute Fahreigenschaften und ermöglicht eine außerordentlich hohe Kompression. Wenn sich die bisher nicht ganz überwundenen Schwierigkeiten der Leer- und Schlackenbeseitigung beheben lassen, so könnte sich die Verwendung für den Lastkraftwagenbetrieb durchsetzen. Für den Personenvagenbetrieb wird der Sauggasgenerator kaum in Frage kommen, da hier das Gewicht des Generators und der doch ungleichmäßigere Betrieb nicht in Kauf genommen werden. Sehr wichtig ist die Frage geeigneter Brennstoffe. In England, wo man bereits eine ganze Reihe von Anlagen für die Herstellung von Schwefelkohle, also leerem Brennstoff, besitzt, wird man dieses hervorragend geeignete Material verwenden. In Deutschland interessiert sich zur Zeit die Rheinische Braunkohlenindustrie besonders für den Sauggasgenerator, da der geringe Leer- und Schwefelgehalt der rheinischen Braunkohle ebenfalls die Voraussetzung für einen einwandfreien Betrieb gibt.

Noch vor wenigen Jahren glaubte man, daß die Entwicklung dahin gehen würde, daß man schließlich überhaupt nur noch flüssige Brennstoffe verwenden würde. Daher das Schlagwort der Kohlenverflüssigung. Inzwischen hat sich das Blatt gewendet; die festen Brennstoffe gewinnen durch zahlreiche technische Verbesserungen wieder an Boden. Jetzt stellt bereits die englische Admiralität, die lange vollkommen auf Öl eingeworfen schien, Versuche mit Kohlenstaub an, auf Grund der guten Erfahrungen, die man in England auf Handelsdampfern mit Kohlenstaub-brennern gemacht hat. Übrigens sollen in Amerika, dem reichsten Oland, bereits fünfzig Millionen Tonnen Kohlenstaub im Jahr verwendet werden.

In vier Tagen und achtzehn Stunden ist der Schnelldampfer „Bremen“ des Norddeutschen Lloyd von Cherbourg nach New York gefahren und hat damit den bisherigen Rekord der „Mauretania“ um mehr als acht Stunden unterboten. Um für die Post die Überfahrtszeit noch mehr zu verkürzen, ist die „Bremen“ mit einer Katapultanlage ausgerüstet worden, mit der Flugzeuge abgeschossen werden können. Das startfertige Flugzeug wird auf einen Startschlitten gesetzt und mittels Druckluft von dem drehbaren Schienenträger abgeschossen.

Gegenüber einer so kurzen, dabei bequemen und gefahrlosen Überfahrt scheinen die Konkurrenzsaussichten für das Ozeanflugzeug nicht sehr günstig.

Wiederum ist es Deutschland, das als erstes Land aus dieser Entwicklung die Konsequenzen zieht und zum Bau von Riesenflugzeugen übergegangen ist, um die Sicherheit und Bequemlichkeit und außerdem durch die höhere Zuladung die Wirtschaftlichkeit des Flugverkehrs zu erhöhen. In den letzten Wochen hat das zwölfmotorige Dornier-Flugschiff seine erfolgreichen Probefahrten gemacht. Die zwölf Motoren mit einer Gesamtleistung von 6300 PS ergeben eine mittlere Reisegeschwindigkeit von 180 Kilometer bei einer Höchstgeschwindigkeit von 240 Stundenkilometer. Nach dem Start können die überdimensionierten Motoren bis auf 60 % gedrosselt werden, es kann also auch während

des Fluges eine ganze Reihe von Motoren, ohne die Schwefelbefähigung aufzuheben, ausfallen. Ein weiterer Vorteil ist, daß die Führung des Flugschiffes von der Überwachung der Maschinenanlage getrennt werden kann. Auch bei den neuen Rohrbach-Flugzeugen der Rolandtype ist es übrigens gelungen, die Manövrierfähigkeit des Flugzeuges mit zweien der drei Motoren aufrechtzuerhalten. Junktors, dessen Riesenflugzeug sich ebenfalls der Vollendung nähert, machte erfolgreiche Probeflüge mit seinem Doppelkolben-Dieselmotor als Flugzeugantrieb. Außerdem brachte Junkers ein kleines Ganzmetallflugzeug heraus. Um bei Höchstbelastung eine bessere Startgeschwindigkeit zu erzielen, wird gegenwärtig in Dessau eine Junkers-Maschine mit Raketen als Hilfsantrieb ausgestattet. In Düsseldorf rüstet Balier eine Espenlaub-Maschine



Das zwölfmotorige Dornier-Flugschiff bei seinem ersten Probeflug.

mit Raketenantrieb aus und Fritz von Opel soll ähnliche Pläne verfolgen. Einer der wissenschaftlichen Verfechter des Raketenantriebs, Professor H. Ober, weist allerdings darauf hin, daß ein Bruchteil der Mittel, die für die bisherigen, ziemlich reklamehaft aufgemachten Versuche aufgewandt wurden, genügt hätte, um die Grundlagen für eine entwicklungsfähige Raketechnik zu schaffen.

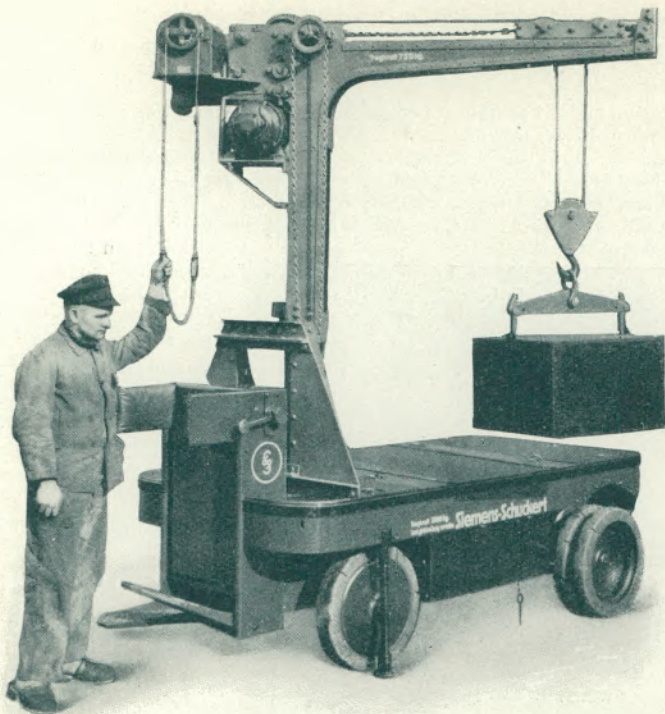
Die Verbandstagung Deutscher Elektrotechniker in Aachen Anfang Juli war verbunden mit der ersten großen Kerntagung. Es waren zur gleichen Stunde in Haag, in Wien und Budapest die Elektrotechniker jener Länder versammelt und hörten über Leitungen durch Lautsprecher die in Aachen gehaltenen Reden mit. Dann wurden die Begrüßungsansprachen der drei ausländischen Verbände nach Aachen und den übrigen Tagungs-orten übertragen. Es ist dies ein gutes Beispiel dafür, wieviel sich bei dem heutigen Stand der Technik durch organisierte Maßnahmen noch aus den technischen Hilfsmitteln herausholen läßt.

In der Financial Times, dem angesehensten englischen Finanzblatt, kündigt eine Firma einen Apparat an, der nicht nur Grammophon und Radio verbindet, sondern obendrein die Wiedergabe von Tonfilmen gestattet. Das Gerät ist nicht größer als ein Grammophon-Schrankapparat, die Bildfläche ist allerdings ziemlich klein. Auch der Preis ist erschwinglich, und so wird es wohl nur einige Jahre dauern, bis eine vollkommene Tonbildübertragung in jedes Haus möglich ist. Sultor.

Das Teutoburgerwald-Erholungsheim bei Bielefeld

ist in der Lage, für die Monate September und Oktober 1929 aus den Kreisen der tariffreien Angestellten der Vereinigten Stahlwerke nebst Angehörigen noch Anmeldungen für einen Erholungsaufenthalt entgegenzunehmen. Der im Verhältnis zu dem Gebotenen äußerst niedrig gehaltene Pensionspreis ist für den Monat September auf 4,50 bis 5.— RM, für Oktober auf 3.— RM je Person und Tag festgesetzt worden.

Ein Vorzug verdient unter Berücksichtigung der vorgeschrittenen Jahreszeit besondere Erwähnung: die überraschend große Zahl äußerst behaglich eingerichteter Gesellschafterräume. Diese Geräumigkeit in Verbindung mit der unvergleichlich schönen freien Lage des Heims inmitten großer Parkanlagen an den waldigen Hängen des Teutoburger Waldes nimmt nicht nur dem erzwungenen Verweilen im Heim an regnerischen Tagen den Charakter des „aus Haus Gefesseltseins“, sondern gibt ganz allgemein allen, die sich nach völliger Ruhe sehnen und in ihrer Bewegungsfreiheit aus irgendwelchen Gründen gehemmt sind, die Möglichkeit zu wirklicher Erholung und Ausspannung. — Anmeldungen, aus denen lediglich hervorgehen muß, daß der sich Meldende zu den tariffreien Angestellten gehört, sind möglichst frühzeitig an die Verwaltung des Heims, Post Bielefeld, zu richten.



Elektrofarren von 2000 kg Tragkraft mit elektrischem Drehkran für 750 kg Nutzlast.

Die Motorisierung des Gütertransportes bedeutet eine erhöhte Wirtschaftlichkeit gegenüber der früher vorwiegend gebräuchlichen Verwendung menschlicher oder tierischer Zugkraft. Die in den letzten Jahren erfolgte konstruktive Vervollkommenung im Bau von Nutzfahrzeugen ermöglichte es, eine Anzahl von Spezialfahrzeugen zu schaffen, die hinsichtlich ihrer Rentabilität einen beachtenswerten Fortschritt darstellen. Die für industrielle Zwecke in Betracht kommenden Transportmittel zerfallen in solche, die den Außentransport ausführen und demgemäß größere Strecken mit hoher Geschwindigkeit zurücklegen müssen, und in solche, welche hauptsächlich für den Innenbeförderungsdienst bestimmt sind.

Den Außentransport bewältigen naturgemäß in erster Linie Lastkraftwagen. Um diese weitgehend auszunutzen zu können, ist die Ent- und Beladedauer dieser Fahrzeuge sorgfältig zu berücksichtigen. Denn eine im Verhältnis zur Fahrzeit lange Ladedauer entzieht das Fahrzeug seinem eigentlichen Verwendungszweck, dem Transport. Auch durch Indienststellung von Anhängern kann dieser Nachteil nur teilweise behoben werden.

Ein geeignetes Mittel zur Vermeidung jedweder Leerlaufarbeit ist die Trennung der Last von der Maschine. Die zur Durchführung dieses Prinzips dienenden Fahrzeuge zerfallen in 1. Schnellzugwagen, 2. Schlepper: a) Schweröl-Radschlepper, b) Elektro-schlepper.

Schnellzugmaschinen mit Anhängern verdienen dann den Vorzug, wenn hohe Geschwindigkeiten gefordert werden, während die Schlepper besonders günstig sind, wenn niedrige Betriebskosten die Wirtschaftlichkeit mehr beeinflussen als die Transportdauer.

Will man bei Durchführung des Grundsatzes „Trennung der Last von der Maschine“ allen Anforderungen der Praxis gerecht werden, so muß

Neuzeitliche Transportmittel für die Industrie.

Von Fritz Krühöffer, Hannover.

eine solche Zugmaschine, damit sie in Anschaffung und Betrieb billig ist, leicht sein und darf keinen allzu schweren Motor haben. Ferner ist ihre Geschwindigkeit den Ansprüchen des neuzeitlichen Schnellverkehrs anzupassen und das Vorhandensein einer ausreichenden Adhäsion im Interesse der Betriebssicherheit unbedingt erforderlich. Eine derartige Zugmaschine muß die Eigenschaften eines Schnelllastwagens, schweren Lastwagens und einer Pendelmaschine in sich vereinigen (siehe Abb. 2). Die hohe Adhäsion des Schnellzugwagens wird dadurch ermöglicht, daß durch eine Spindelvorrichtung ein Teil der Anhängelast (maximal bis 2000 kg) auf die Hinterachse des Zugwagens verlegt werden kann. Obwohl also normaler Weise Last und Maschine getrennt sind, kann sich der Zugwagen von seiner Last stets so viel aufladen, daß seine Adhäsion der Last sowie dem Straßenprofil entspricht unter Erzielung des günstigen Wirkungsgrades, um bei Bergfahrt nicht zu versagen und bei Talfahrt nicht ins Gleiten zu kommen. Bei Verwendung von drei Anhängern vermag dieser Zugwagen im Pendelverkehr ununterbrochen effektive Arbeit zu leisten.

Der Verwendungsbereich von Motorlastzügen erstreckt sich auf alle für den Transport von Gütern vorkommenden Arten. Hier sei nur seine am meisten in Betracht kommende Benutzung als Straßentransportmittel hervorgehoben. Für rauhe Betriebe und für einen ausgesprochenen Schwertransport sind in den letzten Jahren weitgehend die vervollkommenen Radschlepper in Betrieb genommen. Dies gilt namentlich für schlechte Wegeverhältnisse, bei denen der Pferde- und Lastwagenbetrieb versagt, oder für die Beförderung von Gegenständen großer Ausdehnung und von beträchtlichem Gewicht, wobei das früher übliche langwierige Windeverfahren und die dazu gehörenden Hilfskräfte in Fortfall kommen. Die Ausrüstung der Schlepper mit Anhängervorrichtungen ist den verschiedensten Verwendungszwecken angepaßt. Bei sehr ungünstigen Bodenverhältnissen wird ein sogenannter Kettschlepper verwendet, der infolge der größeren Auflagefläche und der höheren Adhäsion von der Bodenbeschaffenheit wesentlich unabhängiger ist.

Diese Eigenschaften machen den Kettschlepper für Baustellen und Verladeplätze, die sich in einem ungünstigen Gelände befinden, zu einer geeigneten Zugmaschine. Ein weiteres, häufig benutztes Mittel zur Steigerung der Leistungsfähigkeit der Schlepper bei schlechtem Untergrund ist die Ausrüstung mit Greiferzähnen. Der Vorteil dieser Konstruktion beruht darin, daß sie erst wirksam wird, sobald die Bodenbeschaffenheit ihr Eingreifen erfordert, d. h. sobald die Gummireifen in den Boden einsinken,

während die Geschwindigkeit der Maschine bei guter Straßenbeschaffenheit in keiner Weise beeinflusst wird.

Ein weiterer Vorteil der Radschlepper beruht darin, daß sie auch als Kraftquelle Verwendung finden können. Es ist auf diese Weise möglich, auch bei kürzeren Unterbrechungen des Transportbetriebes die motorische Kraft auszunutzen. Da die Schlepper ferner mit Spill oder Seil-

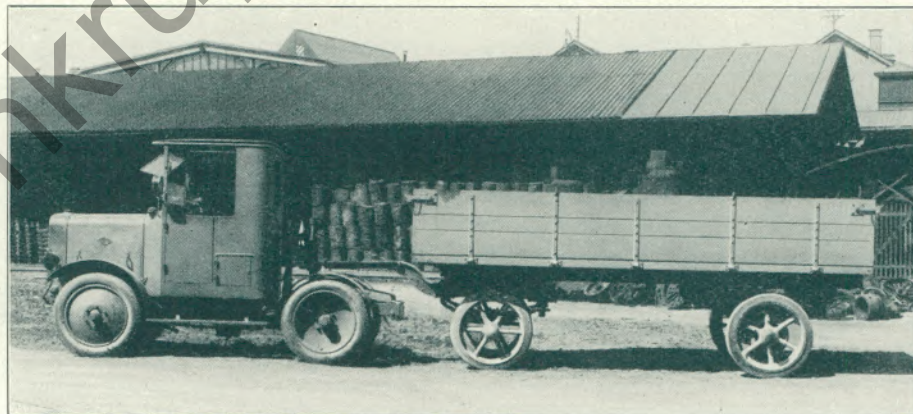


Abb. 2. Schnell-Zugmaschine mit Anhänger.

winde ausgerüstet werden können, so ist die Beförderung schwerer Gegenstände über besonders schlechte Strecken ohne Ortsveränderung des Schleppers selbst durchführbar. Sie brauchen dann ihr eigenes Gewicht nicht mitzubefördern, sondern verwenden ihre Zugkraft lediglich auf die Fortbewegung der betreffenden Gegenstände. Es sind bei dieser

Betriebsart Zugkräfte bis zu 12 000 kg festgelegt worden. Bei Vorhandensein günstiger Fahrbahnen bietet die Verwendung von Elektrogleitern ganz besondere Vorteile. Dies gilt namentlich für solche Betriebe mit umfangreichen Transportarbeiten, wo es sich um die Beförderung von schweren Gütern handelt. So zeigt Abb. 4 einen Elektrogleiter von 1500 kg Tragkraft beim Transport von Möllervagen. Die Elektrogleiter zeichnen sich auch bei großer Leistungsfähigkeit durch geringe Bauhöhe und große Wendigkeit aus, so daß sie gleichzeitig für Innenbetriebe geeignet sind. Während im allgemeinen die Batterien aus 40 hintereinandergeschalteten Einzelzellen bestehen, die mittels einer Gleichstromquelle von 110 Volt aufgeladen werden, verwendet man für höhere Zugleistungen zwei 40zellige Batterien, die parallelgeschaltet werden, um eine höhere Stromstärke zu gewinnen. Als Motoren sind ausschließlich Hauptstrommotoren wegen ihrer höheren Anzugskraft eingebaut. Die Motoren sind kurzzeitig stark überlastbar. Rechnet man bei glatter Fahrbahn mit einer Zugkraft von 100 kg bei Dauerbetrieb, was einer Anhängelast von etwa 5 t entspricht, so kann diese während einer halben Stunde auf das Doppelte und kurzfristig sogar bis auf 350 kg erhöht werden. Die Kapazität der Batterien wird dabei so bemessen, daß sie für einen Arbeitstag ausreichen, damit die Ausladung in den Nachtstunden mit billigem Nachtstrom erfolgen kann.

Eine ähnliche Bedeutung wie die Elektrogleiter im Außenverkehr haben die Elektrokarren in Innenbetrieben erreicht, die dann den Vorzug verdienen, wenn schmale Gänge und enge Kurven befahren werden müssen und demzufolge an die Wendigkeit des Fahrzeugs sowie an sein geringes Eigengewicht besonders hohe Anforderungen gestellt werden. Diese Eigenschaften sind dann erwünscht, wenn das Fahrzeug in mehrstöckigen Gebäuden verwendet und daselbst auch in Fahrstühlen untergebracht werden soll. Aus diesen Gründen ist bei derartigen Elektrokarren auch die Möglichkeit vorgesehen, vorstehende Treppen-

Trittbretter und Hüfstützen abklappen zu können. Solche Karren für den Innentransport von einer Tragfähigkeit von 750 kg haben in den letzten Jahren eine erheblich ausgedehnte Verbreitung in Industriebetrieben erfahren, und man hat mit diesen Fahrzeugen sehr günstige Resultate erzielt.

Daneben sind die Elektrokarren mit 1500 und 2000 kg Tragkraft ebenfalls in erhöhtem Maße zur Anwendung gekommen. Die Bedienung der Karren ist sehr einfach und kann von jedem ungelerten Arbeiter nach kurzer Anleitung ausgeführt werden. Besonders gut hat sich die selbsttätige Fußtrittsbremse bewährt, die automatisch ein Abschalten der Motoren vornimmt, sobald sie entlastet ist. Durch diese Vorrichtung kommt der Karren sofort zum Stillstand, wenn der Führer beim Abspringen versehentlich die Ausschaltung unterläßt. Ein Weiterfahren bzw. ein Ingangsetzen des Karrens ist nur dann möglich, wenn der Führerstand befestigt ist und die Bremse durch das Gewicht des Führers niedergedrückt wird (siehe Abb. 4). Gegenüber den Benzinfahrzeugen zeichnen sich die Elektrokarren, abgesehen von der einfacheren Bedienung, durch geringere Betriebs- und Unterhaltskosten aus. Infolge des Fortfalls der Feuergefahr und der Abgasentwicklung ist eine erhöhte Betriebssicherheit bei ihrer Verwendung gegeben.

Ferner können die Elektrokarren in verschiedenen Spezialausführungen hergestellt werden, beispielsweise als Krankkarren mit aufgebautem Schwenkran (siehe Abb. 1) oder mit Drehleiter (siehe Abb. 3).

Auch sonstige Spezialaufbauten der verschiedensten Art, wie Sprengbehälter, Kippmulden, Kasten aufbauten mit der Hinzunahme von Anhängern verschaffen dem Elektrokarren einen überaus weitgehenden Verwendungsbereich, so daß es möglich ist, je nach der Eigenart des Betriebes bestimmte Sonderausführungen auszuwählen und bei zweckmäßiger Einteilung der Ar-



Abb. 3. Elektrokarren mit ausgezogener Drehleiter.

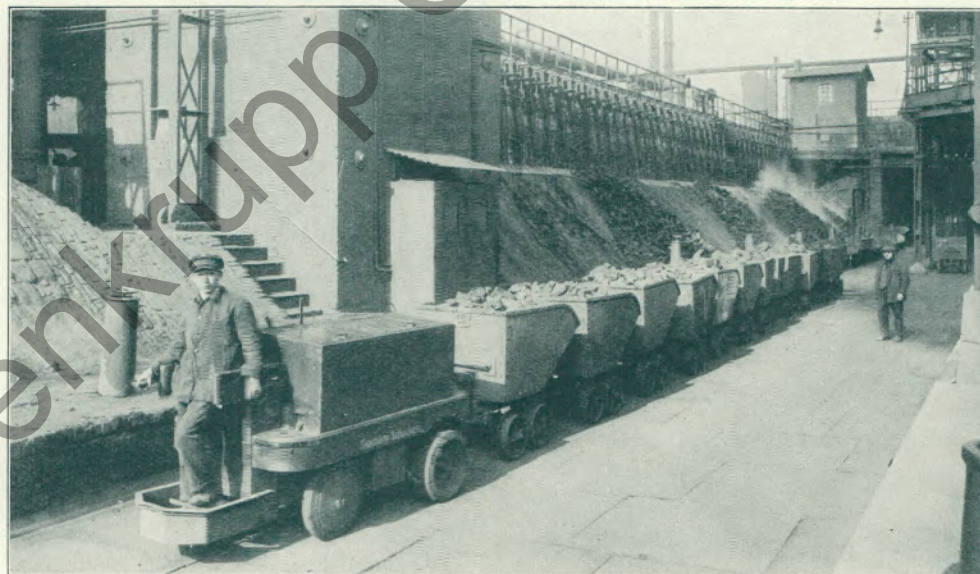


Abb. 4. Elektrogleiter für Erztransport.

beitsgänge eine beträchtliche Verbesserung des Nahtransportes zu gewinnen.

Der Sportmonat.

Ein Rückblick auf die Zeit vom 16. Juni bis 15. Juli 1929.

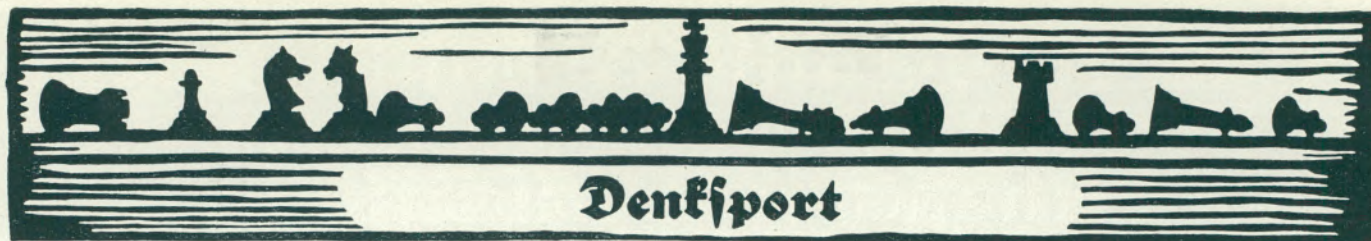
16. 6. 1929. Hervorragende leichtathletische Leistungen werden bei der Austragung der westfälischen Meisterschaften auf der Westfalen-Kampfbahn in Ahlen erreicht. Förmeyer (E.C. Münster 08) erzielt im Vorlauf über 100 Meter die Weltrekordzeit von 10,4 Sekunden. Im Weitsprung überspringen drei Bewerber die 7-Meter-Grenze. Den 100-Meter-Lauf für Damen bringt das erst 16jährige Fräulein Peter (VfL. Calzufen) mit 12,8 Sekunden an sich.
16. 6. 1929. Der bekannte Segelflieger Ferdinand Schulz stürzt bei der Einweihung eines Kriegerdenkmals in Etuhm mit seinem Begleiter Kaiser auf einem Motorflugzeug tödlich ab. Schulz hat durch seine hervorragenden Leistungen im Segelflug wesentlich zur Verbreitung dieses Sports beigetragen. Er war Inhaber der Welt-höchstleistung im Alleinflug mit 14 Stunden 7 Minuten und im Flug mit Fluggast mit 9 Stunden 21 Minuten. Außerdem hat Schulz verschiedene Höhenrekorde im Segelflugzeug aufgestellt.
19. 6. 1929. Der schwedische Langstreckenläufer Sture Andersson stellt bei den Distriktsmeisterschaften in Malmö im Lauf über 30 000 Meter einen neuen Weltrekord auf, indem er die Strecke in 1 : 46 : 03 Stunden zurücklegt. Bisheriger Rekordinhaber war der Finne Steenros mit 1 : 46 : 11,6 Stunden seit August 1924.
23. 6. 1929. Im Kölner Stadion findet der Fußball-Länderkampf Deutschland gegen Schweden statt, den die deutsche Mannschaft mit 3 : 0 gewinnt. Dies ist der zweite Sieg Deutschlands in diesem Länderspiel, dem fünf Niederlagen und ein unentschiedenes Spiel gegenüberstehen.
23. 6. 1929. Die holländische Meisterin, Fräulein Braun, stellt anlässlich der Einweihung eines Hallenschwimmbades in Amsterdam zwei neue Rekorde auf. Sie erzielt im 300-Meter-Freistilschwimmen 4 : 19 Minuten und verbessert damit die bisherige Weltbestleistung von Fräulein Norelius (USA.) um 4 Zehntelsekunden. Gleichzeitig überbietet sie den europäischen Rekord im 200-Meter-Freistilschwimmen, den Fräulein Reni Erkens mit 2 : 47,8 Minuten innehatte, durch eine Leistung von 2 : 47,6 Minuten.
23. 6. 1929. Bei den reichsoffenen Turnwettkämpfen in Glensburg stellt Georg Lammers (Oldenburg) seine ausgezeichnete Form wieder unter Beweis. Er gewinnt den 100-Meter-Lauf ganz überlegen, wobei sowohl im Vor- wie auch im Endlauf die Weltrekordzeit von 10,4 Sekunden gestoppt wird. Allerdings herrscht leichter Rückenwind.
23. 6. 1929. Einen neuen deutschen Rekord in der 4 x 800-Meter-Staffel stellt mit 8 : 00,4 Minuten die Mannschaft des E.C. Charlottenburg bei den internationalen leichtathletischen Wettbewerben in Budapest auf. Auch in den übrigen Kämpfen sind die deutschen Vertreter erfolgreich: Böcher gewinnt den 800-Meter-Lauf, Kohn den 3000-Meter-Lauf, während Meier in Weitspringen mit 7,20 Meter Sieger bleibt.
26. 6. 1929. Die Japanerin Kine Hitomi, die stärkste Gegnerin der deutschen Olympiasiegerin, Frau Radke-Batschauer, stellt mit 24,7 Sekunden einen neuen 200-Meter-Weltrekord im Laufen für Frauen auf. Der bisherige Rekord von 25,4 Sekunden wurde von der Engländerin Fräulein Edwards gehalten.
27. 6. 1929. Die Engländerin Mercedes Gleize, die schon den Kanal und die Straße von Gibraltar bezwungen hat, durchschwimmt die Bucht von Ostengland, wobei sie eine 50 Kilometer lange Strecke zurücklegt.



Rast.

Lichtbild: E. J. Luther.

29. 6. 1929. Der Hamburger Petri stellt bei den norddeutschen Meisterschaften in Hannover im 10 000-Meter-Lauf mit 31 : 57,4 Minuten einen neuen deutschen Rekord auf. Der alte Rekord wurde von Petri selbst mit 32 : 00,8 Minuten seit 1927 gehalten.
30. 6. 1929. In Barmen kommen die rheinischen Volksturnmeisterschaften zum Austrag. Fräulein Schumann (Essener Turnerbund) stellt hierbei mit einem Speerwurf von 38,09 Meter eine neue D.L.-Höchstleistung auf und überbietet ihre eigene Rekordleistung um 24 Zentimeter.
30. 6. 1929. Einen neuen deutschen Rekord in der 4 x 1500-Meter-Staffel erreicht Teutonia, Berlin, mit 16 : 32,1 Minuten bei den brandenburgischen Meisterschaftskämpfen.
30. 6. 1929. Die süddeutschen Leichtathletikmeisterschaften in Mannheim bringen im 100-Meter-Lauf für Frauen mit 12,1 Sekunden eine neue deutsche Bestleistung von Fräulein Gelius (München). Der alte Rekord von 12,4 Sekunden wurde von Fräulein Wittmann (E.C. Charlottenburg) gehalten.
30. 6. 1929. Das mit der Austragung der deutschen Kunstflugmeisterschaft verbundene Rheinische Flugturnier findet auf dem Flugplatz Essen-Mülheim statt. Gerhard Kiesel, der vorjährige Kunstflugmeister, erringt wiederum den Titel.
30. 6. 1929. Mit einer Sprunghöhe von 3,855 Meter stellt Wegener (Halle) bei den mitteldeutschen Leichtathletikmeisterschaften einen neuen deutschen Rekord im Stabhochsprung auf. Der alte Rekord wurde mit 3,82 Meter von Müller (Kammstatt) gehalten.
5. 7. 1929. Über 10 000 Meter stellt bei den thüringischen Kreismeisterschaften in Weimar der D.L.-Meister Krafke (Apolda) mit 32 : 50 Minuten eine neue D.L.-Bestleistung auf, die allerdings noch fast eine Minute unter dem deutschen Rekord von Petri liegt (vgl. 29. 6. 1929).
7. 7. 1929. In Paris endet der Schwimm-Länderkampf Deutschland-Frankreich mit 1 : 1 zum drittenmal unentschieden. Das Wasserballspiel gewinnen die Franzosen mit 3 : 2. Einen neuen europäischen Rekord stellt bei dieser Veranstaltung die deutsche Mannschaft in der 4 x 200-Meter-Freistilstaffel mit 9 : 47,2 Minuten auf.
7. 7. 1929. Der Weltrekordmann Hirschfeld überbietet in Berlin durch einen Wurf von 16,11 Meter seinen eigenen Weltrekord im Kugelstoßen, der auf 16,045 Meter stand.
12. 7. 1929. Das amerikanische Flugzeug „Angelano“ landet, nachdem seine Besatzung einen Dauerflug von über 246 Stunden mit Betriebsstoffergänzung während des Fluges ausgeführt hat. Die Flieger Mendell und Reinhart haben hierdurch einen neuen Weltrekord aufgestellt, der die Leistung ihrer Landsleute Mitchell und Newcomb, die am 7. Juli 1929 nach einer Flugzeit von 174 : 59 Stunden landeten, erheblich übertrifft.
14. 7. 1929. Mit 3 : 2 Punkten kann die deutsche Tennismannschaft beim Kampf um den Davispokal gegen die englischen Vertreter gewinnen und damit zum ersten Male den Sieg in der Europazone erringen.
14. 7. 1929. Fräulein Heublein stellt bei den leichtathletischen Wettkämpfen der westdeutschen Damen gegen die holländischen Vertreterinnen in Gouda mit einem Wurf von 12,29 Meter wieder einen neuen Weltrekord im Kugelstoßen für Frauen auf (vgl. 30. 6. 1929).



Schach e. e.

Bearbeitet von Heinz Bollmer.

Lehrgang des Schachspiels.

VIII.

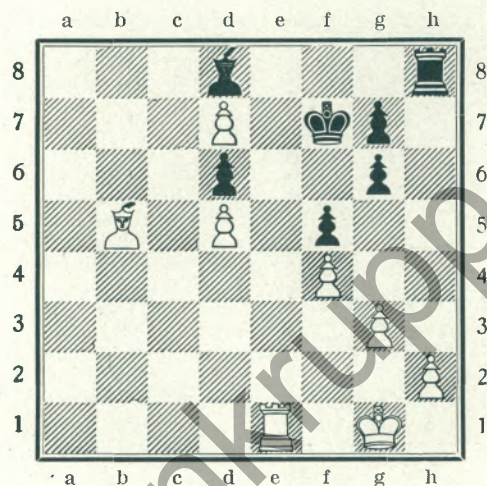
Das Endspiel.

Das Endspiel tritt in dem Augenblick ein, wo beide Parteien durch Figurenverlust derartig geschwächt sind, daß eine Mattsetzung unmöglich ist. Ziel ist daher die Gewinnung einer zweiten Dame, die bekanntlich dann gewonnen wird, wenn es einem Bauern gelingt, auf die erste Reihe des Gegners vorzustoßen. Nach Lasker sind es drei Momente, die dem Endspiel seinen Charakter geben: die Offensivkraft des Königs, der Freibauer und der Zugzwang.

Je weniger Figuren auf dem Brett stehen, desto stärker wird der König. Er tritt aus seiner passiven Rolle heraus, wird Angreifer und bedroht feindliche Figuren, ja sogar die mächtige Dame. Die Bauern wollen kein Kanonensfutter mehr bleiben, werden selbstbewußt und marschieren, von ihren Offizieren stark bewacht und vom Feinde angegriffen, der 8. bzw. 1. Reihe zu. Das Spiel tritt in sein schwierigstes Stadium, es entsteht ein Guerillakampf und entscheidet ein einziges Tempo — Zugzwang.

Aufgabe Nr. 8.

Endspielstudie.



Weiß: Morphy (am Zuge).

Weiß: Kg1; Te1, Lb5; B(5) d5, d7, f4, g3, h2; [8].
Schwarz: Kf7, Th8; Ld8; B(4) d6, f5, g6, g7; [7].

Weiß zieht und gewinnt.

Dieses Endspiel einer Morphy'schen Partie bildet ein klassisches Beispiel zur Offensivkraft des Königs, worauf wir in unserem Lehrgang noch besonders zu sprechen kommen.

Lösung der Aufgabe Nr. 7.

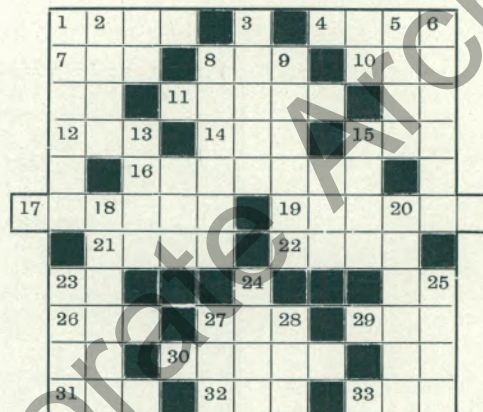
Schwarz	Weiß
1. Kg8—h8	Kb1—b2
2. Kh8—g8	Kb2—b3
3. Kg8—h7	Kb3—c2
4. Kh7—h6	Kc2—d2
5. Kh6—h5	Kd2—c3
6. Kh5—g5	Kc3—c4
7. Kg5—g6	Kc4—d3

und Weiß gewinnt durch einen der beiden Angriffe.

Rätselle. e.

Kreuzworträtsel.

Von Peter Frenzen, Nürnberg.



Waagerecht: 1. Stadt in Böhmen. 4. Festsaal. 7. Brennstoff. 8. Modernes Kampfmittel. 10. Residenz eines Kirchenfürsten. 11. Vereinbarung. 12. Weltberühmtes Bad an der Lahn. 14. Fluß in Nordafrika. 15. Raubfisch. 16. Rechnungsart. 17. Erziehungsmittel. 19. Bekanntes Schwefelbad. 21. Griechische Landschaft. 22. Oxydationserscheinung. 26. Heimisches Bild. 27. Geographischer Begriff. 29. Weiblicher Vorname. 30. Verbindungsmittel. 31. Bezirk. 32. Getränk. 33. Biblischer Name.

Senkrecht: 1. Treppenabsatz. 2. Form der Poesie. 3. Weiblicher Vorname. 5. Oft gebrauchter Rufname für Papageien. 6. Fleißiges Tierchen. 8. Fluß in Indien. 9. Edelmetall. 13. Großer Raum. 15. Körperteil. 18. Pflanze. 20. Standbild. 23. Gefäß. 24. Unglücksvogel. 25. Bindemittel. 27. Vollbrachtes Werk. 28. Die dem Wind abgekehrte Schiffseite.

Lösungen aus Heft 7.

Kreuzworträtsel.



Karrierätsel.

Kiel. Kant. Turban. Tunis. Zieten. Zeus. Unze. Fichte. Pech. Dumas. Saturn. Wal. Aker. Namur. Daves. Nanfen. Isel.

Was kann der Mensch auf Erden Besseres tun, als zu lernen Mensch zu sein!

Die Botanikertrommel

enthaltend die buntesten im versauerten Monat eingesauerten Spottvögel

Die perfekte Köchin. Hanna ist „mit Kochkenntnissen“ engagiert. Die Hausfrau will noch einige Beforgungen machen, und Hanna soll indes das Essen fertigstellen. Es sollen Bratwürste gebraten werden. Als die Hausfrau zurückkommt, hat Hanna das Gesicht voller Brandflecken. Sie erzählt: „Huh! das war aber schrecklich. Ich habe bloß immer in die Würste hineingestochen, um zu sehen, ob sie weich sind, aber ich glaube, es war Pulver drin. Es gab jedesmal einen Knall, die Schale ist ganz aufgerissen und das Fett hochgespritzt. Nun ist bloß noch so ein bißchen Brei in der Pfanne. Vertrauen Sie sich, das zu essen?“ (Reclams Universum.)

Kuhmilch. Mister Walker aus Chicago machte eine Autotour. Hinüber ins britische Kanada. Und — wie das bei Autotouren mitunter zu geschehen pflegt — er erlitt einen Unfall.

Glücklicherweise kamen gleich Leute hinzu und trugen ihn in einen Bauernhof, der in der Nähe lag. Man gab dem Erschöpften frische Milch zu trinken, mit einem ordentlichen Schuß Whisky vermischt.

Und Mister Walker trank das Glas auf einen Zug aus, ein seliges Lächeln glitt über sein Angesicht. Und er flüsterte:

„Zweitausend Dollar für diese Kuh!“ (Kölnische Illustrierte.)

Sprechen Sie noch? Ein junger Advokat hat sich ein wundervolles Arbeitszimmer eingerichtet. Zur Krönung des Ganzen hat er sich gestern ein Luxustelefon gekauft mit Elfenbeinmuschel, das vorläufig eindrucksvoll auf dem Schreibtisch steht.

Man meldet einen Klienten. Den ersten!

Der junge Advokat läßt ihn zuerst einmal — aus Grundsatz — eine Viertelstunde warten. Um auf den Klienten noch stärkeren Eindruck zu machen, nimmt er den Hörer ab und simuliert bei Eintritt des Mannes ein wichtiges Telefongespräch:

„Mein lieber Generaldirektor, wir verlieren ja nur Zeit miteinander ... Ja, wenn Sie durchaus wollen ... Aber nicht unter zwanzigtausend Mark ... Also schön, abgemacht ... Guten Tag!“

Er setzt den Hörer wieder auf. Der Klient scheint tatsächlich sehr befangen zu sein. Fast verwirrt.

„Sie wünschen, mein Herr?“

„Ich ... ich bin der Monteur ... ich möchte das Telephon anschließen.“

Schellemännchen. Ein kleiner Junge steht vor einem tiefen Portal einer Villa und will klingeln. Leider reicht er aber nicht zu dem goldenen Messingknopf hinauf. Der Herr Pfarrer aus der kleinen Stadt kommt vorbei und sieht, wie sich das Bürschlein damit abquält. Freundlich tritt er näher und hebt den Knirps hoch, daß er an die Klingel herantreten kann. Der Junge läutet auch recht anhaltend. Dann will er wieder auf den Boden, bedankt sich schön und sagt: „Nun heißt's aber renne, Herr Pfarrer ...“ (Düsseldorfer Nachrichten.)



Die gährende Leere.

Federzeichnung von Otto Müdel.

Klein Lieschen, die zum erstenmal im Seebad Salzwasser schluckt: „Herr! Muß der liebe Gott aber verliebt gewesen sein, als er das Meer erschaffen hat!“

Fräuchen hat Zahnschmerzen. Seine Mutter tröstet ihn: „Nun weine nicht mehr, Fräuchen, wird schon besser werden.“

Fräuchen (ärgerlich): „Das kannst du gut sagen; wenn du Zahnschmerzen hast, nimmst du sie einfach aus dem Mund!“ (Wochenschau.)

Der Herr Schulkat ist auf der Inspektionsreise und landet im Dörfchen Poberow, wo er in den Religionsunterricht hineinschneit. Die Methode des jungen Lehrers will ihm nicht gefallen, und er greift deshalb in den Unterricht ein, was er damit begründet, daß die Fragestellung zu leicht sei. Den Einwand, daß er es mit Bauernkindern zu tun habe, die langsamer denken, läßt der Gewaltige nicht gelten. Er selbst beginnt nun zu fragen:

„Nicht wahr, meine lieben Kinder, der Herr Lehrer hat euch eben gefragt, daß wir den lieben Gott womit vergleichen können?“

Keine Antwort, nur offene Müulchen und verständnislose Mienen.

„Nun paßt einmal auf: Also der liebe Gott ist wie ein Licht, das die irdische Dunkelheit verschluckt, er ist die Sonne, um welche usw. Also ich willes euch etwas leichter

machen. Paßt auf: Wovon geht alles Licht aus?“

Keine Antwort. Endlich hebt sich ein Zeigefingerchen, das einem strolchpfigen Dirnlein angehört.

„Siehst du wohl, mein Kind, du wirfst mir's sagen, also wovon geht alles Licht aus?“

„Bon's Pusten,“ lautet die schüchtern vorgebrachte Weisheit.

(Kölnische Illustrierte.)

Herausgeber: Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft, Düsseldorf. — Verantwortl. Hauptschriftleiter: W. Debus, Düsseldorf. Druck: M. Bagel Aktiengesellschaft, Düsseldorf. — „Das Werk“ kann durch den Verlag, Düsseldorf, Breite Straße 28, die Post oder durch jede Buchhandlung bezogen werden. Jährlicher Bezugspreis (12 Hefte mit zweifarbigem Umschlag) 10 RM., Einzelheft 1 RM. Zu den Bezugspreisen treten die üblichen Bestellgebühren. Bei Sammelbezug (mindestens 10 Exemplare) wird ein entsprechender Rabatt gewährt. Diesbezügliche Anfragen sind an den Verlag zu richten. — Beamte, Angestellte und Arbeiter der zu den Vereinigten Stahlwerken gehörenden Betriebe erhalten „Das Werk“ zu nachstehenden Vorzugspreisen: Hefte mit zweifarbigem Umschlag jährlich (12 Hefte) 8 RM., Einzelheft 80 Pf.; Hefte mit einfarbigem Umschlag jährlich (12 Hefte) 6 RM., Einzelheft 50 Pf., zuzüglich Porto und Verpackung. — Bereits erschienene Hefte des laufenden Jahres werden, soweit nicht vergriffen, auf Wunsch nachgeliefert. — Für unverlangt eingesandte Manuskripte wird keinerlei Verpflichtung übernommen. — Schriftleitung und Geschäftsstelle befinden sich in Düsseldorf, Breite Straße 28, wohin alle Mitteilungen zu richten sind. Fernsprecher: Sammelnummer Ortsverkehr 102 11, Fernverkehr 102 31 (Vereinigte Stahlwerke), Nebenstelle 5 00.