

Das Werk

Monatsschrift der „Vereinigten Stahlwerke Aktiengesellschaft“

IX. Jahrg.

Düsseldorf, Oktober 1929

Heft 10

Idee und Persönlichkeit als Triebkräfte der Geschichte.

Von Universitätsprofessor Dr. W. Schüpfert, Rostock.

Wer erzielt den Fortschritt der Geschichte? Idee und Persönlichkeit oder die Masse? Der Held oder die Maschine?

Wird Geschichte in schöpferischer Freiheit oder im unaufhaltsamen Zwang mechanischer Kausalverfettung? Sind Ideen ursprünglich schöpferisch, oder sind sie nur Produkte der veränderten Umstände? Sind Idee und Glaube weiter nichts als der ideologische Überbau der Gesellschaft, und ändert sich dieser mit den wechselnden Produktionsbedingungen? Ist der Mensch nur der Durchgangspunkt großer Massenbewegungen? Oder gestaltet er eine eigene Welt? Gibt es über dem Reich des Seins ein Reich des Solls? Lebt über der Natur und ihrer Kausalität ein Reich der Kultur, der Werte und der Sittlichkeit? Gibt es über der Welt der Unfreiheit eine solche der Freiheit und des Geistes?

Ist der Mensch weiter nichts als das blinde Werkzeug übergewaltiger Massenkräfte, Entwicklungen, Veränderungen und Tendenzen? Liegt das Endziel der Weltgeschichte am Ende oder etwa in ihren höchsten Exemplaren? Oder sollte es liegen in dem Verhältnis der einzelnen Seele zur Gottheit?

Es ist klar, daß diese Fragen in die Tiefe der Weltanschauung jedes einzelnen führen und daß ihre Beantwortung nicht allein von der politischen Haltung bestimmt wird. Ebenso

offenbar ist es, daß wir mehr als jemals früher in kollektivistischen Gedankengängen leben, daß Kollektivismus, Determinismus und Soziologie, man möchte fast sagen, das Kennzeichen unseres Zeitalters bilden.

Hatte schon die große Geschichtsphilosophie Hegels den Einzelmenschen mitreißen lassen von dem unaufhaltsamen Strom des Weltprozesses und war so die rein individualistische Lehre des 18. Jahrhunderts beseitigt, so haben der Kollektivismus und Positivismus, beide vor allem Erzeugnisse der westeuropäischen Demokratie, unter dem Einfluß von Karl Marx den Gipfelpunkt erreicht.

Die durch den Sozialismus und die westeuropäische Demokratie propagierten kollektivistischen Gedanken sind so sehr Gemeingut geworden, daß selbst ihr großer Gegner Oswald Spengler völlig Kollektivist und Determinist ist, und daß es fast unmodern anmutet, wenn ernsthafte Leute die Alleinherrschaft der kollektivistischen Lehre bekämpfen, die ja der eigentliche Ausdruck des Massenfeins und der Massenherrschaft ist.

Diese allgemeine Anerkennung kollektivistischer Gedanken liegt aber nicht nur begründet in der propagandistischen Kraft der sozialistischen Lehre und des Positivismus, sondern auch in der unleugbaren Überspannung des



Der Stollen.

Holzschnitt von R. Pfahler von Othegraben.

individualistischen Prinzips in der Vergangenheit. Erst die Angriffe des Kollektivismus haben die Lehre, daß Ideen und Männer die Geschichte machen, vor Über-treibung gereinigt und zugleich wesentlich vertieft. Denn die eingehende Forschung hat jene geheimnisvolle Wechsel-wirkung von Einzelnem und Zeitgeist, Held und Massen, Führer und Geführten deutlicher gemacht und doch im Kern den unerseßlichen Wert des Individuums und der Ideen für den Fortschritt der Geschichte bewiesen.

Dem Kollektivismus und Determinismus in seiner extremsten Form ist dann der Boden entzogen, wenn man die „Ge-schichte“ vom „Geschehen“, die „Kultur“ von der „Natur“ trennt, sowie man anerkennt, daß der Mensch dem bloßen natürlichen Kausalzusammenhang dann überlegen ist und also über ihm steht, wenn er Kultur und Geschichte schafft, wenn man anerkennt, daß es ein Reich des Geistes, schöpferisch-geistiger Kräfte, sittlicher Werte, kurz des Golls und der Frei-heit gibt, das dem Reiche der Kausalität, der Determiniertheit, kurz des Seins, schlechthin überlegen ist.

Dieses Reich der Werte, der Kultur, des Golls, der Ge-schichte bauen aber nicht nur die Großen, die Helden, sondern dazu ist jeder Mensch an sich berufen; denn die große Masse besteht zugleich aus „potentiellen Per-sönlichkeiten“, von denen allerdings zweifelhaft ist, ob sie je zur Auswirkung kommen, und die wieder abhängig sind von den besonderen Zeitumständen und der Zeitlage. Denn nicht in jeder Epoche kann ein Goethe dichten, nicht in jeder ein Napoleon seine Siege ersechten. Und doch liegt es nicht so, daß der einzelne bedeutende Mensch gar nicht aus den Schran-ken seiner Zeit heraustreten kann. Zwar ist er zweifellos ein Geschöpf seiner Zeit und seiner Umgebung — aber er ist zugleich auch ihr Gestalter und Führer. Ja, man kann sagen, daß der Mensch um so bedeutender ist, je größer das-jenige Stück seines Wesens, seiner Gedanken, seiner Ideale ist, das außerhalb der Zeitbedingtheit seiner Epoche steht, das also schon der Zukunft gehört. Gerade wegen der Erhabenheit des Ideals, das sie der trüben Wirklichkeit gegen-übersetzen, wirken ja vor allem die Stifter der großen Welt-religionen schlechthin als gottgesandt, d. h. in unserem Sinne gesehen, völlig zeitunbedingt. Und gerade ihr Beispiel ist der wohl schlagendste Beweis dafür, daß Ideen und Männer, die ganz erfüllt sind von diesen Ideen und ihnen ihr Leben weihen, die stärksten weltbewegenden Kräfte der Geschichte sind. Gibt es eine unwalzendere Lehre als diejenige Christi, die nicht nur buchstäblich das römische Weltreich aus den Angeln hob und zur Grundlage der gesamten abendländischen Kulturentwicklung wurde, sondern auch von uns selber die große innere Umkehr, die radikale Sinnesänderung ver-langt? Sind überhaupt religiöse Ideen irgendwie zu „erklären“ auf kollektivistischer Grundlage? Haben sie etwas zu tun mit dem ökonomischen Unterbau der Gesell-schaft? Ist nicht durch die religiöse Lehre und Haltung etwa des abgewandelten Calvinismus das moderne und imperia-listische England entstanden? War es nicht die übergewaltige Persönlichkeit Cromwells, die unauslöschliche Spuren im Wesen des Angelsachsentums gelassen hat? Ist das moderne Deutschland zu denken ohne Luther und die Nachwirkungen des Luthertums?

Dieselbe geheimnisvoll zeugende Kraft der Persönlichkeit des großen Menschen tritt fast erschütternd zutage bei den Staatengründern der Geschichte. Am großartigsten viel-leicht bei jenen Königen, die aus dem Sande ihrer Mark die Großmacht Preußen schufen. Gerade an diesem Beispiel ist zu erkennen, wie dieser Prozeß der Staats-merkung durch den einzelnen Mann verläuft; Friedrich Wil-helm I. und Friedrich der Große sind zunächst die einzigen Träger des „Preußentums“, des Staatsgedankens; in un-

endlich mühevoller Kleinarbeit gelingt es ihnen, das lodern-de Feuer ihrer eigenen stolzen Seele in einer Schar von Mit-arbeitern und Dienern zu entzünden; und dann kommt es in den entscheidenden sieben Jahren dazu, daß Millionen von „Untertanen“, daß Pommern, Märker, Ostpreußen, Schle-sier und Westfalen, in unbändigem Stolz auf den königlichen Helden in ihrer Mitte, sich als „Preußen“ bezeichnen, und daß der Staatsgedanke schließlich triumphiert. Von den großen Staatsmännern und großen Heerführern ging immer, soweit Menschengedenken reicht, eine geheimnisvolle, be-zwingende und gewinnende Macht des Gros aus, die aus zerstreuten Stücken eines Volkes oder Landes oder Heeres eine lebendige Einheit schuf.

Wer könnte nun verkennen, daß es nicht zuletzt eines ist, das die Großen zum Führer macht und in ihrer Stellung er-hält: der Mut zur Verantwortung, zum ganz per-sönlichen Einsteigen für ihr Werk und für die Gesamt-heit! Und wer könnte verkennen, daß im Zeitalter des Kollektivismus gerade diese persönliche Verantwortung für das eigene Handeln und für das Wohl der Gesamtheit immer zweifelhafter wird, werden muß? Kollektivistische und deterministische Gedankengänge lassen keinen Raum mehr für freien Wagemut, für das Heldentum eigener Verantwortung. Das gilt vom öffentlichen Leben so gut wie vom privaten. Wer wüßte nicht, daß Bismarck deshalb den „selbstregie-renden König von Preußen“ verteidigte, „bis zum letzten Atemzug“, weil er in der Deckung des Staatsmanns durch namenlose Mehrheiten eine furchtbare sittliche und öffentliche Gefahr erblickte!

Es ist kein Zufall, daß in unserem Zeitalter der Technik, der Maschine, der Wirtschaft und damit der Massen der ganze geistig-politische Konflikt zwischen Individualis-mus und Kollektivismus zur letzten Entscheidung gerade auf dem Gebiete der Wirtschaft rüstet.

Zwar wird niemand leugnen wollen und können, daß wir aus einer überwiegend individualistisch gefärbten in eine mehr kollektivistische Epoche getreten sind; und gerade die neuesten Forschungen haben deutlich gezeigt, wie der moderne Wirt-schaftsführer, wie der heutige Unternehmer im Gegensatz zu dem vor einem Menschenalter nicht mehr allein für sich, nicht für seinen Betrieb arbeitet, sondern sich verantwor-tlich fühlt für die Gesamtheit der Volkswirtschaft und der Nation. Aber wir meinen, daß sich auch im Zeit-alter des Kollektivismus und Sozialismus lediglich das Gebiet seiner Verantwortung vergrößert hat, daß er in unseren Tagen der höchsten Rationalisierung der Arbeit weniger als jemals geneigt sein kann, diese Verantwortung vor der Ge-samtheit einer namenlosen Mehrheit zu überlassen. Hat eine Versammlung von sonst guten und auch weisen Männern die Initiative, den Wagemut, vor allem die Verantwortungs-freude des einzelnen, der stolz für seine Entschlüsse einsteht und vor seinem Gewissen und vor Mit- und Nachwelt die Ver-antwortung trägt? Sind wirklich die Werte des Indi-vidualismus verbraucht, so daß sie dem Kollekti-vismus das Feld räumen müssen? Ist sie endgültig vorbei, die Zeit der Ideen und der Persönlichkeiten, die nicht ohne Massen, aber als ihr Führer und Gestalter den Fort-schritt der Weltgeschichte erzielen? Wir glauben es nicht; und zwar deshalb nicht, weil wir zukunftsgläubig sind; weil der Staat, weil die Gesellschaft und die Wirtschaft so lange krank sind, als nicht das alles entscheidende Problem gelöst ist: das Problem, wie in dem modernen Staate und in der modernen Gesellschaft die Verantwortung des einzelnen geschärft werden kann, allen scheinbar unüberwindlichen kollektivistischen und determi-nistischen Tendenzen zum Trotz. Hier entscheidet sich das Schicksal der Wirtschaft.



Arbeit.

Wandgemälde von Prof. Hans Kollisch im Kreishaus zu Düsseldorf.

Arbeitslosigkeit im Lichte der Geschichte.

Von Professor Dr. Walther Schneider, Köln.

II.

Die gewaltige Erschütterung Europas durch die Französische Revolution und die Napoleonischen Kriege stellte das gesamte wirtschaftliche und soziale Leben auf neue Grundlagen und vor neue Aufgaben.

An Stelle der vom absoluten, merkantilistischen Staate durchgeführten obrigkeitlichen Regelung des Wirtschaftslebens setzt der siegreich vordringende Liberalismus das Prinzip der Entfesselung aller Kräfte des Individuums. Die Gebundenheit des Landmannes an die Scholle, des Bürgers an die Zunft, des Arbeiters an den Meister schwindet; Freizügigkeit, Gewerbefreiheit und freier Arbeitsvertrag sind die großen Geschenke der neuen Zeit.

Daneben hat schon seit der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts die naturwissenschaftliche Forschung eine weitgehende Steigerung der Arbeitsteilung und, dadurch bedingt, der organisatorischen Konzentrierung des Produktionsprozesses hervorgerufen. Der mechanische Spinnstuhl Arkwrights (1769), die Dampfmaschine (in Deutschland zuerst 1785) u. a. schaffen den fabrikmäßigen Großbetrieb und bauen in steigendem Maße die europäischen Staaten zu Industriestaaten um.

Mit der Gebundenheit fallen aber auch die Schutzbestimmungen der Zünfte, d. h. die Unterstützungspflicht der Arbeitgeber, fort, und die wachsende Menge der Arbeiter macht es dem einzelnen Unternehmer mehr und mehr unmöglich, die Fürsorge für diese in Notzeiten zu übernehmen. Zugleich hat die Freizügigkeit die Bindungen an Heim, Familie und Heimat und damit die naturalwirtschaftliche „Rückversicherung“ für Notzeiten aufgelöst, die Landarbeiter und Hand-

werker, die nicht mehr zunftmäßig geschützt sind, die Gesellen in die Industrieviertel der Städte gelockt und sie allein auf das Risiko des geldlichen Arbeitslohnes angewiesen.

Bei dieser Entwicklung stehen sich theoretisch Arbeitgeber und Arbeitnehmer als gleichwertige Parteien des neuen „Arbeitsvertrages“ gegenüber. Praktisch war das ein großer Irrtum, der sich bei der überstürzten Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse unheilvoll auswirkte.

Die „freie Entfesselung aller Kräfte zur Steigerung der Produktion“ gab der Arbeit den Charakter der „Ware“, der grundsätzlich insofern falsch ist, als diese nicht nur physisch, sondern auch dynamisch und psychisch mit den feinsten ethischen Kräften der Persönlichkeit unauflöslich verknüpft ist, ja einen Teil der Persönlichkeit bildet.

England ist das klassische Land der industriellen Entwicklung. Nur in ihm konnte die nüchterne Philosophie des „Common sense“ mit ihrer kühlen Anerkennung der gegebenen Verhältnisse die Notlage des neuen Fabrikarbeiterstandes als „Naturnotwendigkeit“, den minimalsten Lebensunterhalt als „natürlichen Arbeitslohn“ gleichmütig konstatieren.

Wenn der englische Geistliche Malthus erklärt, daß der Arbeiter, der bei freiem Wettbewerb nicht auf der sozialen Leiter emporsteigt, an seinem Schicksal selbst schuld sei, und dieses Urteil damit begründet, daß ein Mensch, der in „einer bereits in Besitz genommenen Welt geboren werde, kein Recht auf Ernährung habe, weil an der großen Tafel der Natur kein Gedek für ihn aufgelegt sei“, so schlägt das unserm sozialpolitischen Empfinden in das Gesicht. Er verteidigt seine

Verneinung eines Rechtsanspruches der „Armen“ auf Existenzhilfe allerdings mit dem Hinweise, daß durch sie den „Strebbenden“ Güterteile des Nationalvermögens entzogen würden; die Schuld liege vor allem in der sinnlosen Vermehrung der unteren Klassen bei steigender Lebenshaltung.

Bekanntlich hat auf dieser Theorie Lassalle später sein „ehernes Lohngesetz“ aufgebaut. Nachgewiesenermaßen aber schränkt gerade eine einigermaßen gesicherte Existenz die übermäßige Kinderzeugung ein, während das äußerste Elend infolge des Wegfalls jeder wirtschaftlichen Hemmung durch „Vorschau“ und jeder ethischen durch das Wohnungselend diese begünstigt, die Arbeitslosigkeit also steigert.

Wenn allerdings Malthus die tatsächlichen Verhältnisse seines Landes und seiner Zeit als „notwendig“, d. h. als in der Entwicklung der kapitalistischen Produktion selbst begründet ansah, erschien seine Theorie unanfechtbar. Die „Ware“ Arbeit war infolge der durch die Maschine bewirkten schnelleren Produktion stark entwertet, so daß auf das England von 1800 bis 1830 viel mehr als später auf Frankreich das dort geprägte Wort paßt: „La machine chasse l'ouvrier; la machine abaisse le salaire; la machine aggrave le chômage.“ (Cismondi.)

Durch die zahllosen Wirtschaftskrisen, die bei der noch mangelnden Erfahrung in der Organisation der neuen Wirtschaftsform auftraten, steigerte sich das Überangebot der Arbeitskräfte. Die Folgen waren sinkende Löhne und lange Arbeitszeiten, um die Konkurrenz des Festlandes am Boden zu halten. Am schlimmsten wirkte beim völligen Fehlen jeder Arbeitshygiene die Ausbeutung der Frauen und Kinder.

Malthus hat diesem Elend gegenüber nur die Warnung, das „Naturgesetz“ werde mit der „Zuchtrute der Arbeitslosigkeit“ auftreten, „sobald die Verteilungsquote des Lohnfonds durch Lohnsteigerung überschritten werde“.

Dabei wuchsen die Armensteuern in England so katastrophal an, daß schließlich der Staat mit einer großen Reform des Armenwesens 1834 eingriff. Indessen blieb die geschlossene Armenpflege im „workhouse“, die durchaus vorherrschte, wie die Kindererziehung in den „scattered homes“ sehr hart, von dem Prinzip beherrscht, daß der Arbeitslose sich nach Arbeit sehnen müsse, und von der Sorge, daß die Arbeiter, wenn es den Fürsorgekindern zu gut gehe, die ihrigen dem Staate aufbürden würden.

Das durch Jahrhunderte erzogene ungemein starke Gefühl des Engländer für Unabhängigkeit und Selbständigkeit widerstrebt eben der Sicherstellung der Massen durch Zwangsfürsorge auch gegen die unvermeidlichen Wechselfälle des Lebens. Andererseits wehrt sich das wachsende Ehrgefühl der Arbeiterklasse gegen den polizeilichen Charakter der „Armenpflege“.

Dagegen läßt dertrieb zur Selbsthilfe nach Aufhebung des Koalitionsverbotes in England 1824 Arbeiterverbände entstehen, die sofort die Agitation für den Arbeiterschutz, Beschränkung der Arbeitszeit, Frauen- und Kinderschutz, Regelung des Arbeitsvertrages u. a. beginnen.

Eigentlich politische Ziele haben die englischen Arbeiterorganisationen nur in der sogenannten Chartistenbewegung unter O'Connor verfolgt; auch hier war aber neben dem allgemeinen Wahlrecht die Einführung des Maximalarbeits-tages die Hauptforderung. Nach 1848 verfolgten die englischen Gewerkschaften durchaus wirtschaftliche und soziale Ziele. So wurden im Prinzip ein Minimallohn (living wage) und der kollektive Arbeitsvertrag durchgesetzt, und bereits seit 1831 besaßen die „Trade unions“ eine Arbeitslosenversicherung als Selbsthilfe.

In schroffem Gegensatz zu dieser nüchternen und zähen Bekämpfung der Armen- und Arbeitslosenfrage in England steht die französische Entwicklung.

Bei völliger Verarmung des französischen Bauernstandes hatte sich in Paris eine für die wirtschaftliche Struktur der damaligen Zeit unerhörte Volksmasse zusammengeballt. Die Revolution benutzte diese zunächst als Sturmtrupp, stand aber dann dem Problem ihrer Eingliederung in einen produktiven Wirtschaftsorganismus bei einsetzender Not machtlos gegenüber. Den Armen und Arbeitslosen blieb schließlich nichts als die Lüge von der „geheiligten Schuld“ (dette sacrée) des Staates und eine „pension“, die aber nie zur Auszahlung kam. Dagegen war durch den Raub der Kirchengüter die karitative Armenpflege zerstört.

Der wirtschaftliche Aufschwung unter Napoleon ließ die soziale Frage in den Hintergrund treten. Sie lebte erst infolge der Enttäuschungen der Reaktionszeit 1830 und 1848 wieder auf und nahm jetzt einen scharf doktrinareren, ja kommunistischen Charakter an.

Louis Blanc verlangte, daß der Staat die „Organisation der Arbeit als der Quelle aller Güter“ durch Produktivgenossenschaften selbst in die Hand nähme, hatte jedoch mit der Gründung der „Nationalwerkstätten“ einen an die Grenze des Lächerlichen gehenden Mißerfolg. Sie wurden aus Mangel an Arbeitsorganisation zu einer reinen Unterstützungsanstalt für Arbeitscheue, genau wie die Spenden der Römer an die proletarischen Massen. Ihre Aufhebung rief blutige Aufstände hervor.

Von da ab wendet sich die französische Arbeiterbewegung der politischen Propaganda des Sozialismus zu und überläßt die Lösung der Armenfrage zum größten Teil den geistlichen Orden.

Diese radikal-soziale Entwicklung wirkte auch auf die deutschen Verhältnisse ein.

Auch hier hatte seit 1815 die Industrialisierung des Staates, die Landflucht und die Rückwanderung aus dem agrarischen Osten zum industriellen Westen eingesetzt. Zwar ging diese Entwicklung langsamer als in England vor sich. Aber die besonderen wirtschaftlichen Verhältnisse Deutschlands ließen sie trotzdem verhängnisvoll werden.

Der deutsche Markt in der Zerrissenheit der Kleinstaaterei war mehrlos der Überschwemmung mit ausländischen, besonders englischen Waren preisgegeben, während die Briten 1815 durch Kornzölle von unerhörter Härte die deutsche Landwirtschaft fast zum Erliegen brachten, Frankreich systematisch die deutsche Produktion ausschloß und Holland die Rheinschifffahrt boykottierte.

Die wenig entwickelten Transportmöglichkeiten im Verein mit den Zollschranken innerhalb des deutschen Marktes hemmten bis zur Bildung des preussischen Zollvereins — der größten sozialen Leistung des preussischen Beamtenums — eine ausgleichende Produktionsverschiebung, und der neue agrarische Betrieb (Rübenbau, Dampfmaschine) verwies auch den Landarbeiter mehr und mehr auf Geldlohn und Akkord und schuf im Wanderarbeiter einen ländlichen Lohnarbeiterstand.

Die wachsende Unstetigkeit der Beschäftigung brachte Überproduktion, Lohndruck und Arbeitslosigkeit. Die Krisen, die das Wirtschaftsleben des werdenden Kapitalismus erschüttern, stellen etwas wesentlich Neues dar. Alle Krisen früherer Jahrhunderte waren im Grunde Agrarkrisen, durch Mißernten oder andere Naturphänomene hervorgerufen, unregelmäßig auftretend und räumlich beschränkt. Jetzt sind es Organisations- und Konsumtionskrisen, in einem gewissen allgemeinwirtschaftlichen „Krisenzyklus“ auftretend und über ganze Länder und Erdteile sich verbreitend.

Ihnen als der eigentlichen Ursache der Massenarbeitslosigkeit steht der neue Stand der Lohnarbeiter hilflos gegenüber. Zwar setzt in beiden christlichen Kirchen, in der durch Wichern begründeten „inneren Mission“ und der von Gliedner geschaffenen Diakonie wie im katholischen Caritasverband der Abwehrkampf ein, aber die Mittel bleiben unzureichend, und

auch der Versuch von Hirsch, Dunczer und Schulze-Dehlsch, die Arbeiter zur Selbsthilfe nach englischem Muster zu organisieren, hat doch nur hier und da Erfolg.

Auf den Grund des Problems versucht der Begründer des wissenschaftlichen Sozialismus in Deutschland, Karl Robertus-Jagekow, zu dringen. Er glaubt zu erkennen, daß der relative Anteil der Lohnarbeiterklasse am Volkseinkommen, die „Lohnquote“, bei steigender Ergiebigkeit der wirtschaftlichen Gesamtarbeit stetig falle. Daraus entstehe die „Unterkonsumtion“, die Unfähigkeit der Masse, zu kaufen, und aus dieser die Krisen. Tatsächlich trifft diese Theorie nur für solche Übergangsperioden zu, in denen die durch neue technische Möglichkeiten angelegte Erweiterung der Produktion die Grenzen der wirtschaftlichen Aufnahmefähigkeit überschreitet.

Noch schärfer formuliert seine Beurteilung der kapitalistischen Wirtschaftsordnung Karl Marx. Er macht die „Produktion des Unternehmers ins Blaue hinein“ verantwortlich für die „relative Übervölkerung“ der Industriezentren durch eine „industrielle Reservearmee“, die durch Lohndruck stets zur Arbeitslosigkeit und dauernden Verelendung der Massen führen müsse.

Indem beide Männer Übergangsercheinungen der wachsenden Großindustrie gleichsam verewigten, Zufälligkeiten in die Stufe der Notwendigkeiten erhoben, versperren sie dem richtigen Kern ihrer Ideen den Weg zu positiv fruchtbarer Wirkung in der Richtung der Bekämpfung der Arbeiternot durch eine stufenweise Organisation des Arbeitsmarktes.

Es ist eine Schicksalswendung für die sozialpolitische Entwicklung Deutschlands geworden, daß es Marx und seinem Freunde Engels gelang, die echte Arbeiterbewegung mit den Irrtümern der marxistischen Ideologie zu verstricken.

An Stelle des wirtschaftlichen Kampfes gegen die Unstetigkeit der Arbeit und die Arbeitslosigkeit, für Einordnung des neuen Standes in das nationale, kulturelle und wirtschaftliche Wertganze des Staates, für den Aufstieg der Arbeiterschaft zum gleichberechtigten und mitbestimmenden Faktor im Gesamtdasein der Nation tritt die Idee des politischen Klassenkampfes, der Verkrümmung der gesamten Gesellschaftsordnung in den Vordergrund.

Daher wird, allerdings erfolglos, auf dem Berliner Arbeiterkongreß von 1868 die beantragte Gründung von Gewerkschaften mit dem Einwand bekämpft, „es sei falsch, Organisationen zu schaffen, die sich auf den Boden der bestehenden Wirtschaftsordnung stellten, die man doch grundsätzlich stürzen wolle“.

Während die Hirsch-Dunczerschen Gewerkschaften, weil sie gegen „eine zentralistische Organisation ... zur Organisation

des sozialen Krieges“ stimmen, ausgeschlossen werden, wird als die Hauptaufgabe der neuen „freien“ Gewerkschaften „die planmäßige, zusammenhängende Organisation der Streiks durch ganz Deutschland“ bezeichnet. Der Gedanke, durch Selbsthilfe die „Unterkonsumtion“ und durch organischen Wirtschaftsplan wie in England die „Planlosigkeit der Wirtschaft“ zu bekämpfen, tritt völlig zurück.

Die furchtbare Not der Arbeitslosigkeit, die auf die Scheinblüte der „Gründerzeit“ in der Krise des Herbstes 1873 folgte, führte ungeheure Mengen der Arbeiter der sozialistischen Par-

tei zu, die sich durch den Anschluß an die Londoner „Internationale Arbeiterassoziation“ gänzlich von der nationalen Wirtschaftsgemeinschaft losgesagt hatte.

Auch die Gewerkschaften werden nicht Ständesvertretungen in der Gemeinschaft der nationalen Volkswirtschaft, sondern politische Kampforganisationen. Nur langsam setzen sich daneben zwei fruchtbare Gedanken zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch: die Schaffung von Arbeitsnachweisen und die Forderung von Tarifverträgen.

Energischer als durch die sozialistische Arbeiterbewegung wurde der Kampf für den Aufstieg der arbeitenden Klassen im Rahmen der nationalen Wertgemeinschaft von dem 1873 gegründeten „Verein für Sozialpolitik“ unter Führung von Gustav Schmoller — zunächst theoretisch — aufgenommen.

Hier wird der Sinn der Arbeiterbewegung in der Forderung staatlicher Sozialpolitik endlich wieder positiv gestaltet. An die Stelle der schrankenlosen Freiheit soll aus menschlichen, nationalen und religiösen Gründen die Idee des „Gemeingeistes“ treten, die der Staat durch

„ausgleichende Gerechtigkeit“ verwirklichen soll.

Der polizeiliche Charakter der Armenfürsorge soll durch das Prinzip der Gegenseitigkeit mit staatlichem Zwang, durch den vom Staat finanziell unterbauten Versicherungsgedanken ersetzt werden.

Noch wichtiger erscheint die Erhaltung der Arbeitsfähigkeit als der Grundlage des Wirtschaftsplanes, also die vorbeugende Abwehr sozialer Schäden.

Praktisch unterstützt wird diese Bewegung von den katholischen Gewerkschaften und den aus der „evangelisch-sozialen“ Bewegung hervorgegangenen „christlichen Arbeitervereinen“.

Diese hoffnungsvollen Ansätze schienen verkümmern zu sollen, als die Attentate auf Kaiser Wilhelm I. 1878 die Wirkung der immer brutaler auftretenden staatsfeindlichen Agitation durch Bebel und Liebknecht grell beleuchteten. Jetzt griff Bismarck mit rücksichtsloser Strenge ein und versuchte, durch das Sozialistengesetz den „Stier bei den Hörnern zu packen“.



Erntearbeiter.

Aus dem Zyklus „Arbeit“ von Carl Haniel, Dresden.

Die Geschichte des sozialen Fortschritts wird Bismarck unter die großen sozialen Reformatoren rechnen, so sehr das der heutigen Gedankenwelt der Arbeiterschaft auch noch widersprechen mag.

Bismarck war durchdrungen von der „Pflicht der Krone, die Armen zu schützen“. In ihm lebte der Gedanke des sozialen Königtums in seltener Reinheit. Er wollte (1871) „die sozialistische Bewegung dadurch in heilsamere Wege leiten, daß man realisiert, was in ihren Forderungen als berechtigt erscheint und in dem Rahmen der gegenwärtigen Staats- und Gesellschaftsordnung verwirklicht werden kann“. Er sah ein, daß die Unsicherheit der Existenz der „eigentliche Beschwerdepunkt“ der breiten Massen sei, daß ein Mittel gefunden werden müsse, das dem Leben der Arbeiter „die Stetigkeit und Sicherheit gibt, die für alles Menschentum und alle Kultur die unerläßliche Voraussetzung bilden“. Er erkannte, daß der Lohn des Arbeiters allein nicht zu dieser Sicherung ausreiche, und griff mit starker Hand das gewaltige Werk an, das als seine unsterbliche soziale Tat eine weltgeschichtliche Wendung der Sozialpolitik aller Staaten bedeutet. Gegen die kleinlichsten Widerstände von allen Seiten erzwang er die durch das Krankenversicherungs-, das Unfallversicherungs- und das Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetz 1883 bis 1889 verwirklichte deutsche Sozialgesetzgebung. Sie setzt neben die Selbsthilfe die Staats- und Kommunalhilfe, legt den wirtschaftlich stärkeren Klassen Opfer für die Allgemeinheit auf und schweißt Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu einer Notgemeinschaft zur Bekämpfung des sozialen Elends zusammen. Sie wendet sich in gleicher Weise an die Selbstverantwortlichkeit des einzelnen wie an den Gemein Sinn der Gesamtheit und macht in neuzeitlicher Form den altgermanischen Gedanken der Genossenschaftshilfe lebendig.

Der Erfolg war, daß der normale Arbeiter — die „Unwirtschaftlichen“ werden immer der Fürsorge anheimfallen müssen — nur noch in einem Falle wirklicher Not ausgehört erschien: wenn er seine Arbeit verliert.

Die Lösung dieser letzten großen sozialen Frage, der des Schutzes gegen objektive Arbeitslosigkeit, führte jedoch zu keinem Ziele, da das Kernproblem, die Frage der Kontrolle zur Abwehr des unberechtigten Ansturms der Arbeitsunwilligen auf die Versicherungskassen, keine Lösung fand.

Als erste errichteten die Schweizer Sozialisten freiwillige Kassen für eine „sichere und ausreichende Unterstützung unverschuldeter ganz oder teilweise Arbeitsloser“ (Olten 1891, Bern 1893, Basel 1901).

In Deutschland wurde 1896 die „Städtelohnliche Versicherungskasse gegen Arbeitslosigkeit im Winter“ mit städtischer Hilfe gegründet; sie stand in enger Zusammenarbeit mit den Gewerkschaften, die in Deutschland von 1903 bis 1911 selbst 34 500 000 Mk. für Arbeitslosen- und Reiseunterstützung ausgaben, zugleich aber wiederholt die Unterstützung der Arbeitslosenversicherung durch das Reich bei voller Wahrung der gewerkschaftlichen Selbstverwaltung, ohne Einmischen der Behörden, forderten.

Dies Zuschußsystem der Behörden wurde zuerst 1901 in Gent zur Anwendung gebracht und spielt unter dem Namen des „Genter Systems“ noch in den heutigen Kämpfen eine Rolle. Es stärkt jedoch politisch übermäßig die Gewerkschaften und ist ungerecht gegen die unorganisierten Arbeiter, die oft gerade die bedürftigsten sind. Es fördert ferner den Zuzug zu den großen Städten und hindert den Rückzug in landwirtschaftliche und Kleinbetriebe.

Jede lokale Lösung des Problems erwies sich als unzureichend. Den richtigen Weg zeigte das englische Gesetz vom 15. Juli 1912, das die Arbeitslosenversicherung an die Arbeitsnachweise band.

Alle diese Dinge waren in Deutschland noch im Fluß, als 1914 der Weltkrieg jede Theorie über den Haufen warf.

In Deutschland stieg die Arbeitslosenziffer von Juli bis August 1914 von 2,8 % auf 22,4 %, fiel bis Oktober 1914 auf 10 %. Es folgte Arbeitermangel bis 1918, wo das Zurückströmen der Heeresangehörigen, der Vertriebenen, der Wiedereintritt vieler Kriegsverletzter eine solche Welle der Erwerbslosigkeit brachte, daß Ende 1919 allein 1 100 000 Menschen durch die Erwerbslosenfürsorge unterstützt wurden. Übrigens war 1919 die Arbeitslosenziffer nach den Erhebungen des Arbeitsbüros des Völkerbundes gegen das Jahr 1910 in den europäischen Ländern von 8 500 000 auf 26 430 000, in den zwanzig größten Ländern der Erde von 10 835 000 auf 32 680 000 gestiegen. Nach einer kurzen Scheinerholung in der Inflationszeit setzte 1921 eine Weltkrise ein, die in Europa ohne Rußland 4 000 000, auf der Erde etwa 10 000 000 Arbeitslose schuf.

Das Reich hatte während des Krieges die von den Gewerkschaften geforderte Einrichtung von Arbeitsämtern den Ländern überlassen, ein Versäumnis, das die spätere Lösung sehr erschwerte. Indessen erlangte durch die Ländergesetzgebung der öffentlichen Nachweis in ganz Deutschland die Vorherrschaft gegenüber den paritätischen Arbeitgeber- und Arbeitnehmernachweisen.

Eine organische Verbindung der gesamten Arbeitsnachweise schuf die Verfügung der Obersten Heeresleitung vom 29. Januar 1917 in der Organisation der „Hilfsdienststellen“ (kommunale Nachweise) und „Zentralauskunftstellen“ (Verbände). Als im November 1918 diese Organisation zerstört wurde, ging die Lösung der Frage an die Demobilisationsbehörden über. Indessen waren die Verordnungen über die Übernahme von Kriegsbeschädigten in die Wirtschaft und die Bildung der Erwerbslosenfürsorge Notbehelfe. Letztere führte sogar, da jede strenge Kontrolle fehlte, zu Faulheit und Demoralisation.

Auch in die Frage der Arbeitslosenversicherung und des Arbeitsnachweises brachten innerpolitische Gegensätze schwere Kämpfe. Die Arbeitgeberschaft fürchtete von einer Monopolisierung der Arbeitsvermittlung neue, für die Konkurrenzfähigkeit der Betriebe untragbare Einschränkungen der Arbeitsvertragsfreiheit; die Arbeitnehmerschaft wollte dem Arbeitsnachweis den Charakter des Arbeiterschutzes zuerkannt wissen und durch ihn die Arbeitslosen auch gegen den Willen der Arbeitgeber in den Produktionsprozeß einreihen.

So kam erst nach langen, unermüdeten Kämpfen das Arbeitsnachweisgesetz vom 27. Juli 1922 zustande, das die Frage in paritätischem Sinne löste.

Am 1. Oktober 1927 wurde durch die „Reichsanstalt für Arbeitsvermittlung und Arbeitslosenversicherung“ eine organische Verknüpfung des Arbeitsnachweises, der Arbeitsbeschaffung und der Arbeitslosenversicherung geschaffen.

Jedoch hat die deutsche Arbeitslosenversicherung in der überstürzten Art, wie sie in die Welt gesetzt wurde, zu Mißständen geführt, die nicht tragbar sind. Es würde dem darstellenden Charakter dieser Zeilen widersprechen, die heutige Lage des Problems eingehend zu kritisieren. Indessen muß gesagt werden, daß die heutige Handhabung der Arbeitslosenversicherung nicht nur wirtschaftlich auf die Dauer untragbar, sondern vor allem für unsere jüngere Arbeitergeneration moralisch vergiftend ist.

Restlos wird und kann das Problem nicht gelöst werden. Aber es wird die Schicksalsfrage unseres Volkes, ja der Menschheit sein, ob eine Lösung gefunden wird, die der sozial-ethischen Seite gerecht wird. Nur wenn es gelingt, auch hier die Kräfte der Unternehmer mit denen der Arbeiterschaft zum Zusammenwirken in einer echten „Volksgemeinschaft“ zu bringen, können der sozialpolitische Wiederaufbau und die moralische Wiedergeburt die unvermeidlichen Härten der Arbeitslosennot als eines mit dem Los der Kulturmenschheit unlösbar verknüpften Gebrechens mildern.

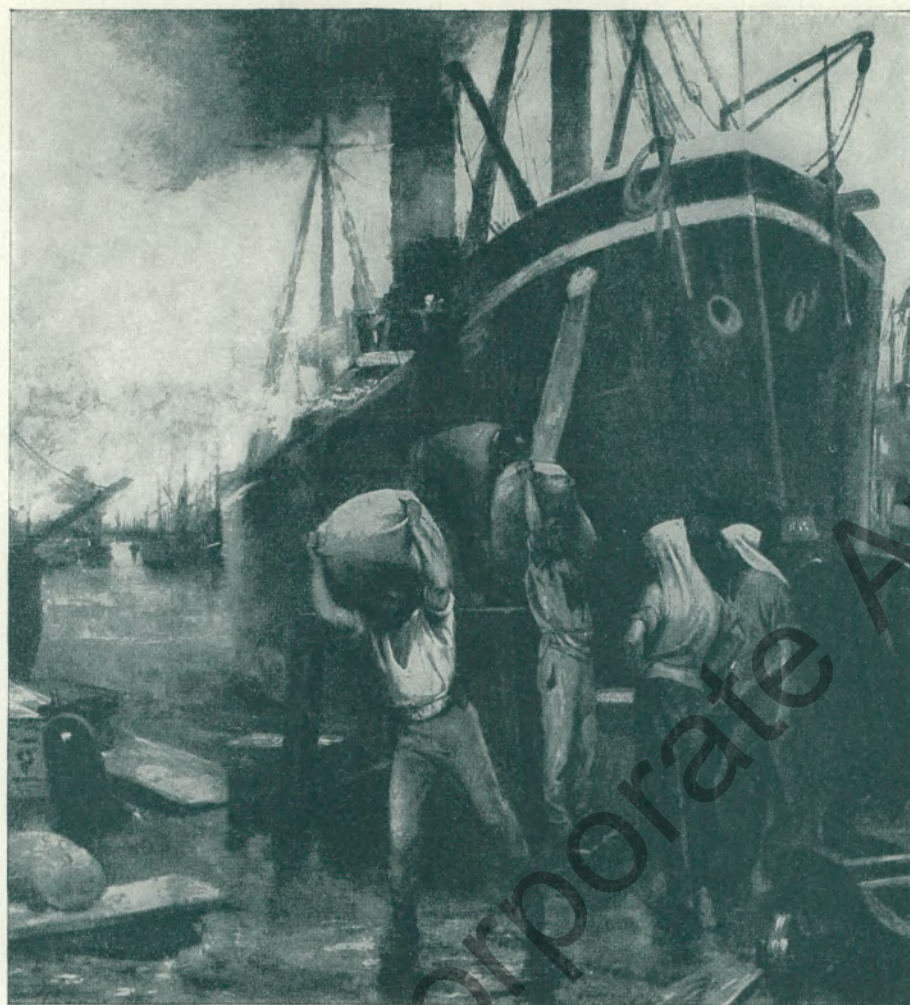


Abb. 1. Constantin Meunier: Entladung eines Dampfers.
Ölgemälde.

Das Schiff in der bildenden Kunst.

Von Dipl.-Ing. Heinrich Hardensfett.

Von Einbaum und Floß ist ein weiter Weg durch viele Jahrtausende bis zum neuzeitlichen Ozeandampfer. Dieser Weg spiegelt sich auch in der Geschichte der bildenden Kunst: Treidelschiffahrt, Ruder-, Segel- und Dampfschiffe; Handels- und Kriegsschiffe; Ueberwasserschiffe und Unterseeboote; das Wachsen der Schiffsabmessungen; der Übergang vom Papyrusbau zum Holzbau und schließlich zum Eisenbau; Fluß-, Küsten- und Überseeschiffahrt — alles das läßt sich auch in der Kunstgeschichte verfolgen. Aber die Darstellung des Schiffes in der bildenden Kunst gibt über die technische Sachgeschichte hinaus auch Einblick in die kulturelle Bedeutung der Schifffahrt, sie liefert einen Beitrag zur allgemeinen Kulturgeschichte und zur Kulturgeschichte der Technik im besonderen. Sie zeigt, welche Rolle die Schifffahrt innerhalb der einzelnen Kulturen spielte, welcher Rang ihr im allgemeinen Leben zustand, ob sie lediglich als praktische Dienerin hingenommen

wurde oder ob sie als Ausdruck der politischen und geschäftlichen Macht Verehrung und Ansehen genoß, ob das Schiff als Nützgerät, als abenteuerliche Lockung oder als religiöses Symbol begriffen wurde, ob man Schiffahren als notwendige Arbeit oder als Vergnügen oder als kosmopolitische Tat betrieb.

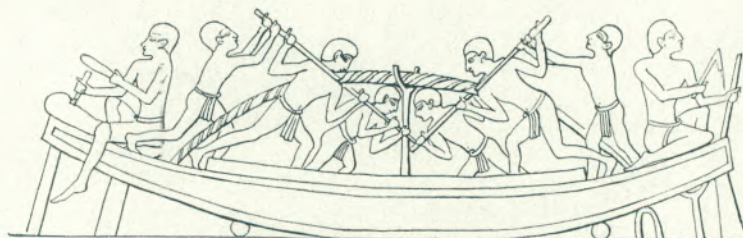


Abb. 2. Krummziehen eines Schiffes.
Relief aus Suiet el Meitin (Mittelägypten).

Vorausberechnung der Nilflut. Dadurch erhielt das ganze Leben feste Regel und Ordnung, es entwickelte sich ein Geist strenger Gesetzmäßigkeit. Arbeit und Geometrie stehen im Mittelpunkt der ägyptischen Welt. So ist es nicht erstaunlich, daß diese erste „technische“ Kultur den Grundgedanken

Die älteste uns bekannte Kultur ist diejenige Ägyptens, die schon im 4. Jahrtausend vor Christo historisch verbürgt und in ihrem tiefsten Wesen durch den Nil und seine jährlichen Ueberschwemmungen bestimmt ist. Diese erzwungen Deich- und Uferbauten, Kanäle, ständige Landvermessung und astronomische

des Maschinenzeichnens vorwegnimmt und Aufriss, Grundriss und Seitenriss in eine Ebene hineinklappt, daß ihre architektonischen Formen sich so sehr mit dem Stil unserer modernen Industriebauten berühren, und daß die Malerei in der Bilderschrift einem praktischen verkehrstechnischen Zweck dienstbar gemacht wurde.

Durch den Nil und die Kanäle entwickelte sich eine lebhafteste Flussschiffahrt. Auf Reliefs und Gemälden — zwischen Relief und Gemälde ist in ägyptischer Kunst kein prinzipieller Unterschied, da beide auf Umrißwirkung und Buntfarbigkeit ausgehen — sehen wir zahlreiche Schiffsbilder und Schiffbaugesenen, Beweis einer lebhaften Schiffahrt und einer hohen Schätzung technischen Könnens. Die kleineren Boote werden aus Papyrusstauden hergestellt, die größeren aus Holz. Der Rumpf ist an den Enden stark aufgewölbt, ähnlich den venezianischen Gondeln, die kleineren an einem Ende fast bis in die Vertikale, um dem stakenden Mann Halt zu geben. Unser



Abb. 3. Ägyptische Schiffswerft.

Relief aus dem Grabe des Ti in Sakkara (Altes Reich, 5. Dynastie).

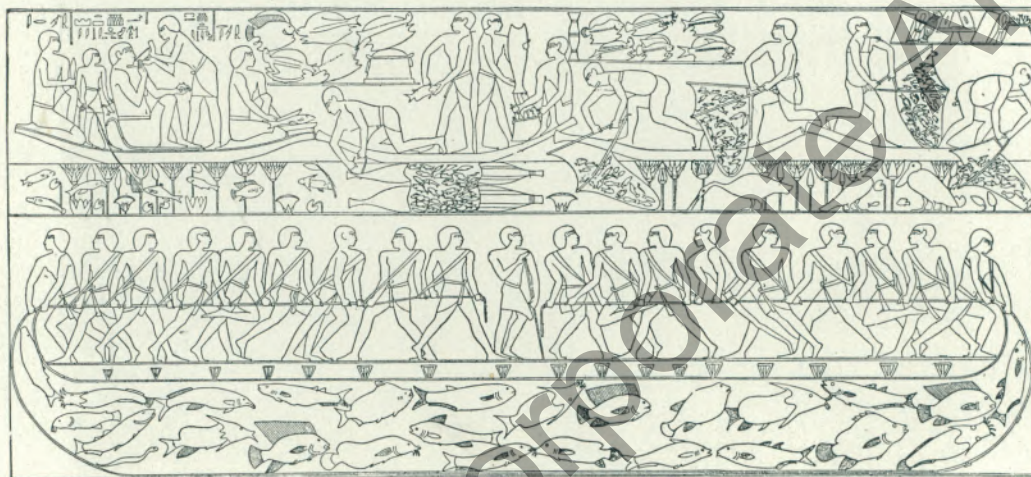


Abb. 4. Fischzug im Nil.

Relief aus dem Grabe des Mera in Sakkara (Altes Reich, 6. Dynastie).

gibt. Die Darstellung der imposanten Expeditionsflotten ist zugleich Ausdruck staatlichen Selbstbewußtseins und stolzen Machtgefühls. Die Erweiterung des Gesichtskreises findet ihren formalen Ausdruck auch im Bild, das nach neuen Ausdrucksformen ringt. Man erstrebt lebendigere Gruppenbildung, das landschaftliche und Stimmungsmäßige wird stärker betont, eine malerische Gesamtwirkung taucht auf, Überschnidungen und Tiefenwirkungen werden versucht. Gleichzeitig mit dieser Wandlung des Raumgefühls und der Ausweitung des seelischen Erlebniskreises durch die Seeschiffahrt tritt in den Grabbauten ein neues Thema auf, nämlich die Höllenfahrt des Verstorbenen, der auf dem Schiff des Sonnengottes nachts



Abb. 5. Römisches Handelsschiff.

Wandmalerei in den Katakomben der Domitilla (Rom).

vor Christo) zeigen den Fischfang vom Boote aus mit Reusen und kleinen und großen Zugnetzen (Abb. 4). Ruderer finden sich erst etwa tausend Jahre später auf einem Relief aus Der-el-Bahri (Neues Reich, 18. Dynastie, seit 1600 vor Christo). Ein Relief im gleichen Tempel zeigt die Expedition der Königin Hatschepsut nach Punt, dem Weihrauchland in Südarabien. Hier sieht man schon eine erstaunliche Flotte, die durch Galeerenruderer und Se-

gel angetrieben wird. Aber ebenso interessant wie der technische Fortschritt vom Staken zum Rudern und Segeln sind die kulturellen Bedingungen und Folgen dieses Fortschritts. Mit dem Übergang von der Flussschiffahrt zur Seeschiffahrt geht parallel das Erstarken der staatlichen Macht, das zu Kriegszügen und Expeditionen in ferne Länder führt und somit Anstoß zu schiffstechnischen Fortschritten

gibt. Die Darstellung der imposanten Expeditionsflotten ist zugleich Ausdruck staatlichen Selbstbewußtseins und stolzen Machtgefühls. Die Erweiterung des Gesichtskreises findet ihren formalen Ausdruck auch im Bild, das nach neuen Ausdrucksformen ringt. Man erstrebt lebendigere Gruppenbildung, das landschaftliche und Stimmungsmäßige wird stärker betont, eine malerische Gesamtwirkung taucht auf, Überschnidungen und Tiefenwirkungen werden versucht. Gleichzeitig mit

dieser Wandlung des Raumgefühls und der Ausweitung des seelischen Erlebniskreises durch die Seeschiffahrt tritt in den Grabbauten ein neues Thema auf, nämlich die Höllenfahrt des Verstorbenen, der auf dem Schiff des Sonnengottes nachts

durch die Unterwelt fährt und allerlei Schrecknisse und Abenteuer erlebt. Vielleicht geht auch diese Bereicherung der religiösen Welt auf die durch die Seeschiffahrt neu erschlossenen Perspektiven zurück.

In Griechenland finden sich nur in der Frühzeit auf schwarzfigurigen Vasen technische Sujets der Bildnerei. Im klassischen Griechenland weicht die freie Arbeit der Sklavenarbeit, das rotfigurige Vasenbild und die Wand- und Tafelmalerie bevorzugten das Sportbild und das mythologische Bild. Schiffsbilder kommen nur in mythologischen Darstellungen vor. Eine schwarzfigurige Schale des Egeias (Mitte des 6. Jahrhunderts vor Christo) zeigt den Dionysus, wie er unter einer Weinlaube mit geblähtem Segel übers Meer fährt; auf der Rekonstruktion eines Wandgemäldes von Polygnot (Einnahme Ilios) sieht man ein stattliches Schiff (erste Hälfte des 5. Jahrhunderts v. Chr.); eine attische Grabvase zeigt Charon, wie er in seinem gestakten Boot Verstorbene abholt; ein unteritalienisches



Abb. 6. Römischer Schiffszimmermann.
Relief aus Ravenna.

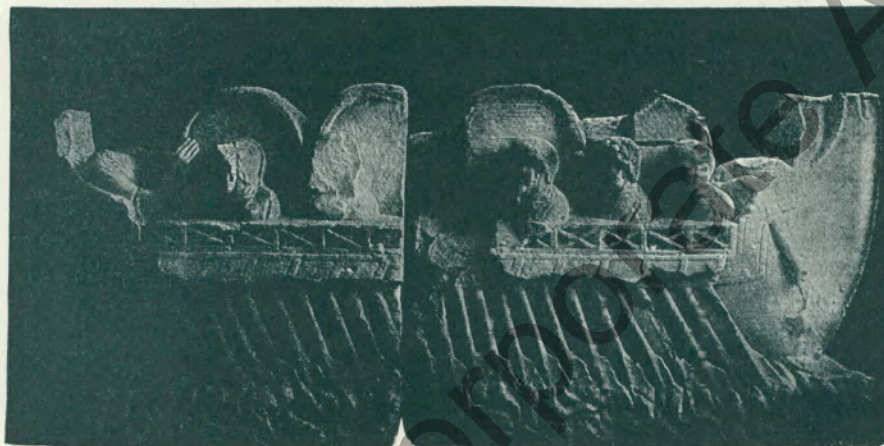


Abb. 7. Römisches Weinschiff auf der Mosel.
Relief aus Neumagen. Provinzialmuseum, Trier

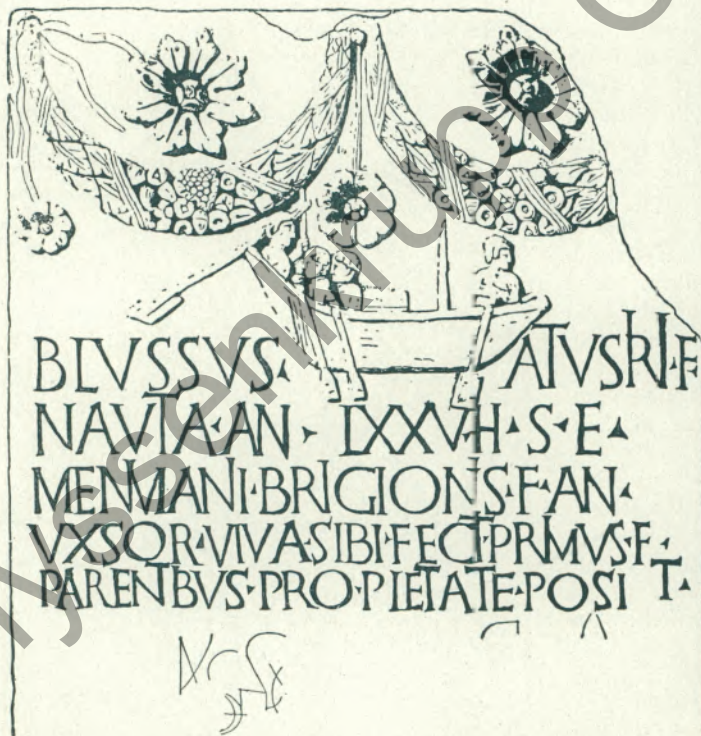


Abb. 8. Grabstein des Schiffers Blussus.
Römisch-germanisches Museum, Mainz.



Abb. 9. Athena und Jason beim Bau der Argo.
Unteritalienisches Terrakottarelief.

Terrakottarelief aus hellenistischer Zeit stellt Athena und Jason beim Bau der segelgetriebenen Argo dar (Abb. 9). Sehr im Gegensatz zu den Ägyptern gewann also der Griechen nur ein mythologisches Verhältnis zum Schiff, wie es auch die großen griechischen Epen bezeugen. Es ist ihm vorwiegend Symbol abenteuerlicher Götter- und Heldentaten.

Auch der freie Römer verachtete die Arbeit. Technische Darstellungen finden sich nur auf Grabsteinen; ihre realistische, mythologisch unbeschwerte Auffassung ist Beweis einer wenn auch nur kleinbürgerlichen Schätzung der Arbeit und eines nüchternen, der Reputation dienenden Grabkultes. Ein Relief aus Ravenna zeigt einen Schiffszimmermann bei der Arbeit (Abb. 6). Der Grabstein des Schiffers Blussus (Röm.-germ. Museum, Mainz) gibt ein Ruderboot wieder, dessen Steuer durch eine bewegliche Stange geführt wird (Abb. 8). Auf dem Grabmal der Sekundier in Tegel bei Trier sieht man eine Treidlerszene. Zwei Knechte, von



Von der archen Noe

Noe der sun lamechs gotlicher ere vñ der gerechtichait ein luebhaber vñ sinneichkait güng vñnd gangker hat
gnad gefunde vñ de herr. dasi diernal der gedanc der mensche zu de ubel berat was do flusse er sich allet
alle mensche zu de gerecht was gesesit. vñ als dz ende alle fleisch nach was do vñ rote in h herr das er solt
machen ein archen vñ gehobelt holz in vñ aufen gelymt die do wer. iij. geometrich elpoget der eint an
sechs gewonlich elpoget urt (als Quasius Zugulimus vñ hugo sprech) langt. i. prayt. vñ. tr. hoh. dz ist vñ de
gründ bis zu de obertit podn vnder de sparte oder latit vñ do solt je in ein elpogit volbrung. vñ darinn kamer
en effstüben. en fenster vñ thür an der seiten vñdite machet alch hat noe nach. c. vñ. tr. iere in de gezimert archē
was zu trost des lebte notdrifig was. getragt. vñ vñ yegliche thien zu enthaltung irs gelyches mählen vñ few
lein mit einander darcin gefestit. vñ dannoch ist er vñ sein sñ. sein vñ seiner sun wabet an etzige tag des monds
epitue himen gegangen. Do nw die sintrus befehcht was vñ h' erte alle fleisch abgenhet her do si vloet mit de
seinen behalen worden. vñ die arch ist gefandē an auff den höhsten pergen armenie. dießelb tag hayst der auf-
gang. Als je nw heraus gegangen warti do sagten je got bacen vñ machten einen aldar vñnd opfferen got.

Abb. 10. Aus Hartmann Schedels Weltchronik.

mythologischem Beiwerk umgeben, ziehen einen Kahn die Mosel aufwärts. Ähnlichen Treidler szenen begegnet man auf der Statue des Überflussgottes (Louvre), einem Grabmal aus dem unteren Rhonetal usw. Auf dem Grabmal eines Mainzer Großkaufmanns und einem Relief aus Salerno sieht man die Entladung eines Schiffes, in Trier ein gerudertes Weinschiff auf der Mosel (Abb. 7). Eine Wandmalerei in den Katakomben der Domitilla (Rom) bringt die Beladung eines Schiffes (Abb. 5) usw. Fischerboote finden sich auf Fischergrabsteinen aus Narbonne. Auf der Trajanssäule, die die Kriegszüge des Kaisers Trajanus (98 bis 117 v. Chr.) gegen die Daker verherrlicht und deren Basis die Gruft des Kaisers barg, sind unter anderem auch der Schiffsbau, Hafenstädte und die Einschiffung Trajans in Sicia (Galeeren) verherrlicht. Diese Kombination von Grabkult, Triumphzug, Militärtechnik und Staatersrepräsentation ist typisch römisch. Das Schiff ist nur bedeutungsvoll als Mittel politischer Macht und als Ausdruck staatlicher Erfolge. Es wird nüchtern und realistisch dargestellt, jede mythologische Erhöhung oder schönheitliche Stimmung liegt dem Römer fern. Das Schiff als Zeugnis handwerklichen Fleißes und Könnens jedoch, als Verkörperung ernster Arbeit darf nur ein bescheidenes Dasein auf kleinbürgerlichen Grabsteinen führen.

Im Zentrum des mittelalterlichen Menschen steht die Gottesidee. So nimmt seine Kunst vorwiegend innerhalb der christlichen Stoffkreise Schiffe zum Vorwurf. Am häufigsten sind Darstellungen des Baues der Arche und des wunderbaren Fischzuges. Unter byzantinischem Einfluß steht der südeuropäische Typus des Archenbaues, der die Arche selbst in den Hintergrund drängt und sie als schwimmendes Holzhaus darstellt. Im Norden dagegen wird die Arche als wirkliches Schiff gestaltet (Abb. 10), das dann die durch die Bibel vorgeschriebenen drei Stockwerke trägt, interessanter Kompromiß zwischen realistischem Sinn und religiöser Tradition. (Beispiele: Relief an der Kathedrale von Wells, englische Miniaturen im St. Johns College in Cambridge [Abb. 12], englisches Psalterium der Münchener Staatsbibliothek, Pergamentblatt in Dresden, ein Mosaik im Dom von Monreale bei Palermo, einer Gründung der Normannen.)

Auch die Bilder von Petri Fischzug, Wandmalerei am Oktogon des Essener Münsters, Reichenauer Fresken u. a. sind hauptsächlich dem religiösen Ereignis zugewandt (Abb. 11). Ein Holzschnitt Michael Wohlgemuts (1434 bis 1519), dem Lehrer Dürers, zeigt schon den Übergang zur Renaissance: „Das religiöse Thema „Christus am Meeresstrand“ gibt Gelegenheit, ein schon ganz weltlich aufgefaktes Segelschiff vorzuführen.

Neben den religiösen Stoffen bieten die Sagenkreise Anlässe zu schiffstechnischen Malereien. So zeigt eine Miniaturmalerei aus dem Jahre 1320 die Landfahrt des Königs Alexander. In einem eisengebundenen Kasten aus durchsichtigen Ochsenhäuten wird der König 30 000 Klafter tief ins Meer gesenkt. „Dort sah er mancherlei Gestalten, die so wild waren und sich so grausamlich stellten, daß er es nicht erzählen konnte.“ Ein Holzschnitt aus Joh. Hartlebs Geschichte des großen Alexanders (1488) gibt bedeutend schwächer den gleichen Vorgang wieder. Auf einem Wandgemälde aus „Tristan und Isolde“ im Schloß Runkelstein bei Bozen sieht man ein großes Segelschiff (Ende des 14. Jahrhunderts). Das Relief „Die Schiffahrt“ am Campanile zu Florenz von A. Pisano († 1349) zeigt ein klares, schönes Ruderboot. Schiffsskizzen von C. Brants „Narrenschiff“ und in Hartmann Schedels Weltchronik leiten schon in die Renaissance über.

Die Renaissance führt noch die mittelalterlichen Stoffkreise fort, ergänzt durch antike Sagen und Mythen. Der Durchbruch zum Weltlichen macht sich in der Malerei unter anderem dadurch bemerkbar, daß die Landschaft nunmehr den Hintergrund füllt und Beobachtung an Stelle der religiösen Bildtradition tritt. Für unser Thema bedeutet das realistischere Schiffswiedergabe und Erfühlen der Schönheit des Schiffes innerhalb der Landschaft, beginnender Sinn für das Stimmungshaften und Erlebnismäßige der Schifffahrt. Hier, wenn auch die Fabel noch religiös und mythologisch gebunden ist. Solche Schiffsbilder finden sich im Anschluß an die Ursulalegende bei B. Carpaccio (1500) und H. Memling († 1494).



Abb. II. Der wunderbare Fischzug.
Aus Drachs Heilspiegel.



Abb. 12. Noa beim Bau der Arche.
Englische Miniatur im St. Johns College in Cambridge.

eine erstaunlich modern empfundene und gesehene Mondscheinfahrt auf Lukas Mosers Magdalenenaltar zu Tiefenbronn (1431), Petri Fischzüge bei R. Wiß (1400) und Raffael (1515), auf den Monatsbildern des Breviarium Grimani (1500), dem herrlichen „Sturz des Ifarus“ von Pieter Brueghel d. Ä. (1550), der „Penelope von den Freiern überrascht“ des Pinturicchio (1500). Den Bau der Arche mit dem Spantengerippe des Schiffes malt Raffael in den Loggien des Vatikans. Seine Kartonzeichnung des Wunderbaren Fischzugs gibt zugunsten der Bildkomposition und der menschlichen Gestalten die Boote viel zu klein — ein charakteristischer Zug der anti-technischen Haltung der Hochrenaissance (Abb. 14).

Die Entdeckung Amerikas und des Seewegs nach Indien bringt eine gewaltige Entwicklung zumal der niederländischen Schifffahrt. Rubens malt als katholischer Gloriant noch einen „Wunderbaren Fischzug“ (Abb. 13), die Holländer aber — Protestanten und Seekriegsfieger gegen England — wenden sich der zeitgenössischen Schifffahrt zu. So entsteht, angebahnt durch die Renaissancekünstler, die Kunstgattung des Seestückes, die Venedig trotz seines bedeutenden Überseehandels nicht zu schaffen vermochte. Es mußten wohl noch die erwachende naturwissenschaftlich-technische Neigung, ein aufkeimendes Naturgefühl und das weltliche Selbstbewußtsein freier Großkaufleute hinzutreten. Die Entwicklung geht vom „Marinehistorienbild“ mit Darstellung von Seeschlachten, Kriegs- und Rauffahrtsschiffen, wobei das „Schiffsporträt“ die Hauptsache ist, zum „Marinestimmungsbild“ (W. v. d. Velde, C. de Vlieger, L. Vae- hunzen, Willaerts, B. Peters, Hollar, Della Bella, Porcellis,



Abb. 13. Peter Paul Rubens: Der wunderbare Fischzug. Mecheln, Liebfrauenkirche.



Abb. 14. Raffael: Der wunderbare Fischzug.

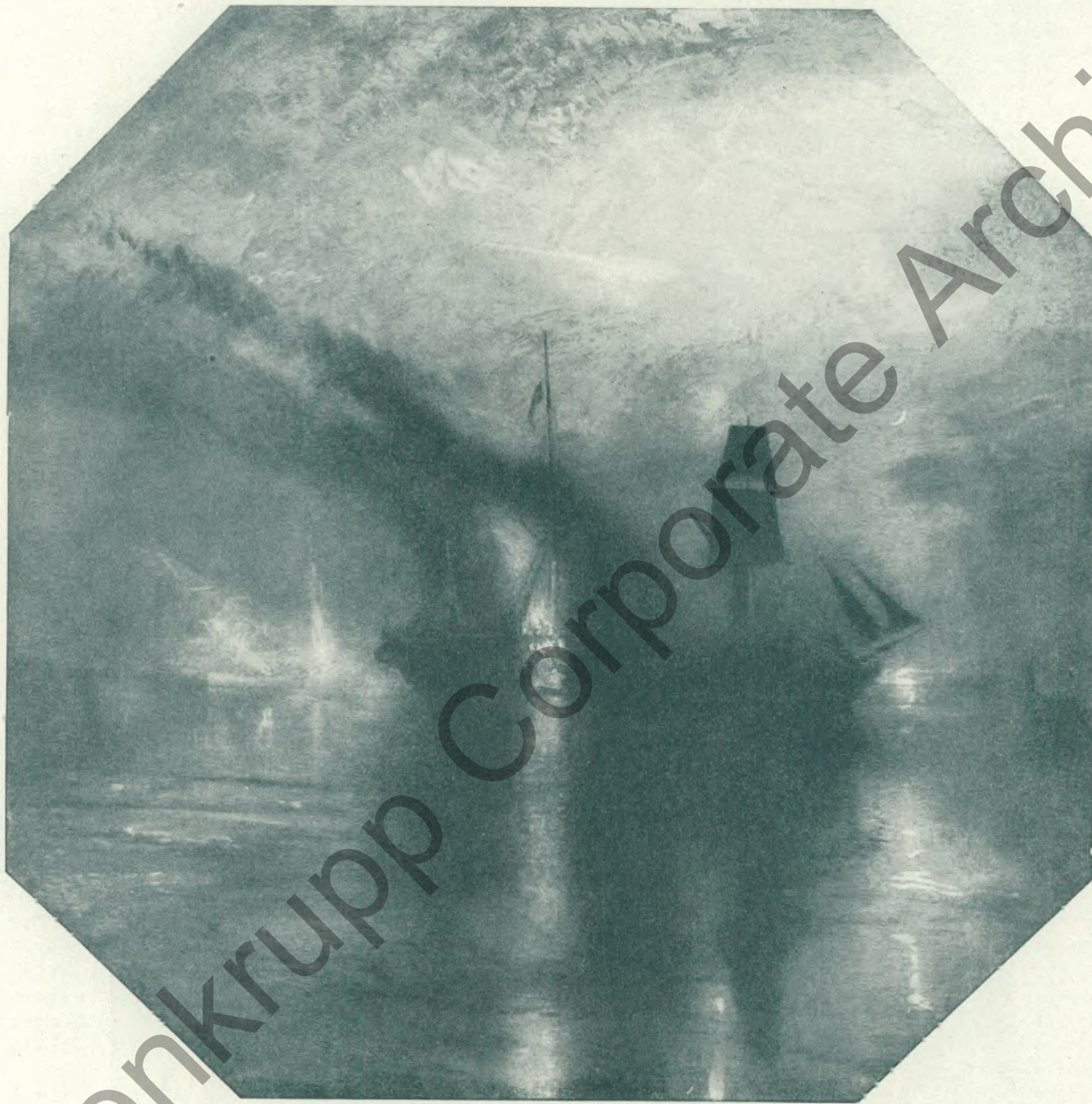
Kartonzeichnung. London, Kensington-Museum.

Anthonißen, Dubbels, v. d. Capelle, v. Sopen, v. Beijeren, J. Og. Wolfgang, R. Jeemann, C. Fokke, L. Borschuijer und andere). Daneben werden Fahren, Kanäle und Flußlandschaften gemalt, außer in den Niederlanden in Venedig von Canaletto. Ein Scheibenriß für einen Schweizer Großkaufmann (1600) zeigt Flußschiffahrtstransporte. In all diesem figuriert das Schiff als Stimmungsträger und als Ausdruck staatlichen und kommerziellen Macht- und Selbstgefühls.

Die soziale-politische Revolution der Franzosen und die gleichzeitig einsetzende technische Revolutionierung gegen Ende des 18. und Anfang des 19. Jahrhunderts zerstören die natürliche Fortentwicklung und die Tradition der Malerei. Die eine große Malerguppe wendet sich in die Vergangenheit zurück (Klassizismus, Romantik, Historizismus), die andere versucht von neuem zu beginnen, indem sie sich unbefangen und ohne Nachahmung alter Stile Natur- und Gegenwartsstudien

hingibt und so die „Moderne“ begründet. Bei den Historizisten und Romantikern findet man wieder mythologische und historische Schiffszenen, wie Leutes „Übergang über den Delaware“, Géricaults „Floß der Medusa“, Delacroix's „Dante und Virgil, über den Acheron fahrend“ und andere. Von Ludwig Richter ist die bekannte romantische

„Überfahrt am Schreckenstein“. Auch die Meer- und Flußbilder der Achenbachs hatten noch in der Romantik. Feuerbachs und Böcklins Schiffszenen sind ebenfalls Schöpfungen zeitabgewandter Geister. Die englischen Präraffaeliten, von denen F. M. Brown eine eindrucksvolle Bordzene „Abschied von England“ schuf, sind auch romantisch orientiert.



J. M. W. Turner: Totenfeier für den Maler Wilkie
bei Gibraltar am 1. Juni 1841.

(Mit freundlicher Genehmigung des Verlages F. Bruckmann A.G., München.)

Die entschiedenen Wegbereiter der „Moderne“ wurden die Engländer Constable und William Turner (1775 bis 1831). England hatte die Niederländer in der Seeherrschaft abgelöst,

seine Maler hatten die Überlieferung der holländischen Kunst gepflegt. So nehmen sie niederländische Tradition auf, gehen ins Freie, bringen die Lichtprobleme voran und malen, vor allem W. Turner (s. S. 13), herrliche Schiffsbilder in glühenden Farb- und Lichtwirkungen. Dabei deutet Turner über das sachliche Interesse und die malerische Meisterschaft hinaus den Vorgang tief symbolisch und in modernem Sinn. Sein „Fighting Téméraire“ steht nicht nur am Beginn einer neuen malerischen Epoche, sondern auch als leuchtendes Symbol am Beginn eines neuen technischen Zeitalters. Der „Téméraire“ (1839), ein altes Kriegsschiff, wird bei prächtigstem Sonnenuntergang von einem kleinen Schleppdampfer ans Land gezogen, um abgetakelt zu werden. Alles ist ver-

gänglich, der Segler weicht dem kleinen, stolz rauchenden Dampfer, drohend und doch neue Welten verheißend zieht die moderne Technik dem kommenden neuen Welttag entgegen. So steht schon an der Wiege moderner Malerei die Überzeugung einer ganz neuen aufsteigenden Kultur, eines technisch-sozialen Weltbildes. Diese Überzeugung bleibt in der neuzeitlichen Malerei stets lebendig, um in der Gegenwart wieder besonders entschieden betont zu werden. — Die Impressionisten, die Licht- und Luftmaler im Anschluß an Constable und Turner, malen der neuen Maltechnik gemäß in außerordentlichen Nuancen,

Helligkeit und Frische. Sie geben die Impression, den Farb-Licht-Eindruck wieder, also die malerische Oberfläche. Sie sind heiter, weltmännisch, elegant, pariserisch. Sie sind nicht

sozial, nicht problematisch, nicht konstruktiv. Sie malen — vor allem Monet (Abb. 15) — immer wieder Boote, Häfen, Kais, Seime- und Meerlandschaften. Das Schiff ist ihnen kein staatspolitischer Ausdruck, kein Zeichen eines neuen technischen Zeitalters, kein religiöses Symbol, sondern Gebilde eines heiteren Lebensminnes. So bevorzugen sie das Segelboot, das sauberer, spielerischer und sozial unproblematischer sich bietet. Die Kleinheit und Unwichtigkeit der Dampfer gegen die Segler wird typisch bis zu den neoimpressionistischen Hafenbildern Sig-

nacs und den niederländischen Kanalbooten May Lieberman. Abseits der großen impressionistischen Schulen geht der Belgier E. Meunier ernst und tief dem sozialen Ge-

halt der modernen Technik nach. Neben seinen bekannten Plastiken schafft er ein Ölgemälde „Entladung eines Dampfers“ (Abb. 16) von einfacher, großer Eindringlichkeit. Der Impressionismus führt dann in der Radierung, durch die aufgelöste Schwarzweißarbeit der Radiernadel begünstigt, zu stimmungsschwachen, technischen Bildern. Diese Entwicklung auch der Schiffsradierung ist durch G. Doré, Whistler, Pennell und Braugwyn charakterisiert.

Damit beginnt der Expressionismus. Er will statt der malerischen und stimmungsmäßigen Oberfläche den tiefen, menschlichen wesentlichen Gehalt wiedergeben, er ist Aufschrei,

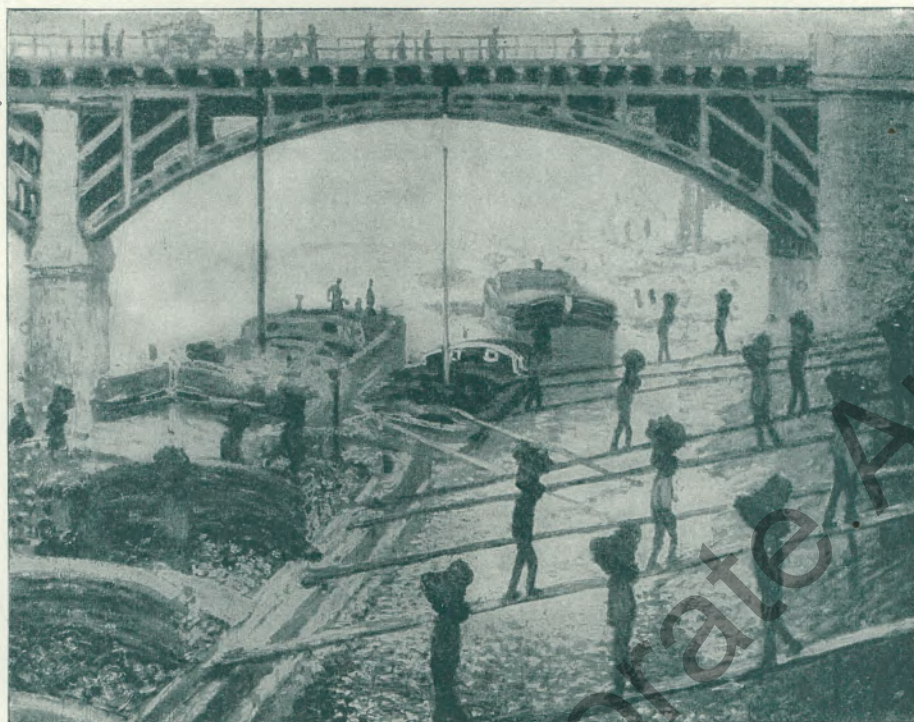


Abb. 15. Claude Monet: Die Auslader.

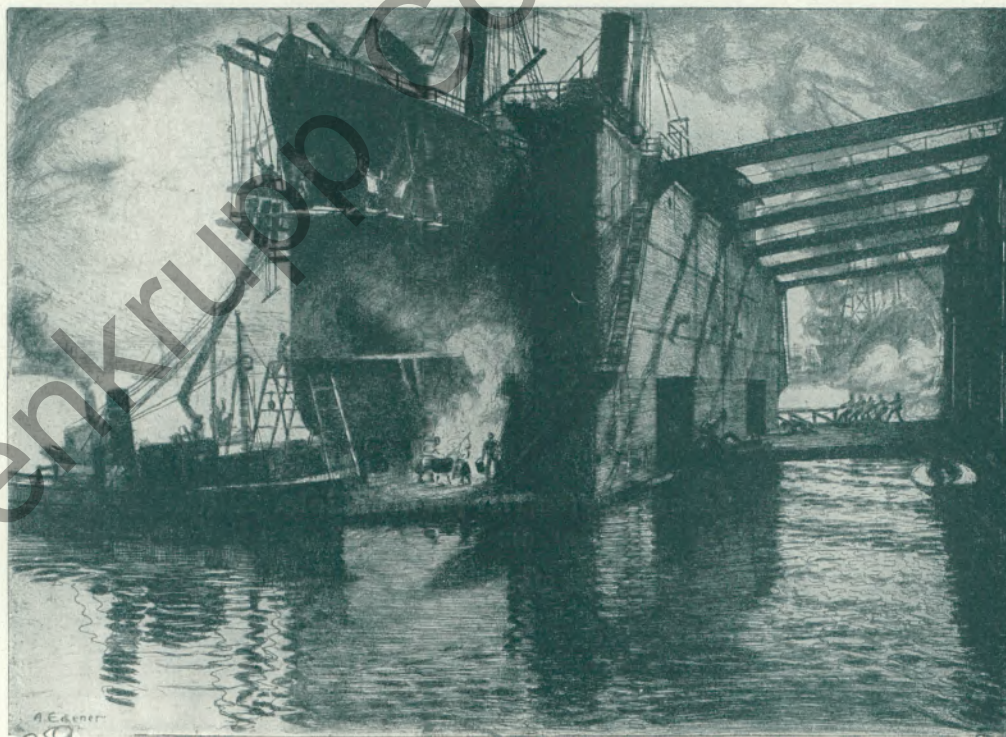


Abb. 16. Alexander Ekener: Das Schwimmdock.

— Die Impressionisten, die Licht- und Luftmaler im Anschluß an Constable und Turner, malen der neuen Maltechnik gemäß in außerordentlichen Nuancen,



Der Hafen.
Holzschnitt von Gustav Ruhnan



Abb. 17. Hans von Marées:
Studie zu den Ruderern der Neapeler Fresken.

Dämonie, Ekstase. Aber er will auch die Welt gestalten, will nicht nur betrachten und Stimmungen haben. So geht ihm eine konstruktive Kunststrichtung parallel, der Kubismus. Beide Richtungen bestimmen in vielfachen Durchdringungen und Abstufungen die zeitgenössische Malerei. Die Betonung des Wesenhaften, des Expressionistischen tritt gegenüber dem Konstruktiven zurück, ist aber noch durchaus fühlbar. Bei der allmählich immer stärker zum Ausdruck kommenden Verschmelzung expressionistischer und konstruktivistischer Ideen wird das Schiff nicht empfunden als ein Stimmungs- und Landschaftswert, nicht als ein Farb-Licht-Wert, sondern als ein Gestaltungswert. Der konstruktive Aufbau, die Wendigkeit und Geschwindigkeit sind künstlerisch wirksam gemacht. Dabei bleibt durchaus das Gefühl eines wesenhaften, tiefen, hintergründigen, kosmischen Vorgangs gewahrt.

Aus der Meerfahrt wird so die Fahrt hinter die Hintergründigkeiten der Welt. Zu neuen

Abenteuern und Wundern, zu neuen Schönheiten und Weiten lockt nach Jahrtausenden immer noch das Schiff. Seit Jahrtausenden fährt es durch die Welt, und immer wieder ist diese Welt neu!

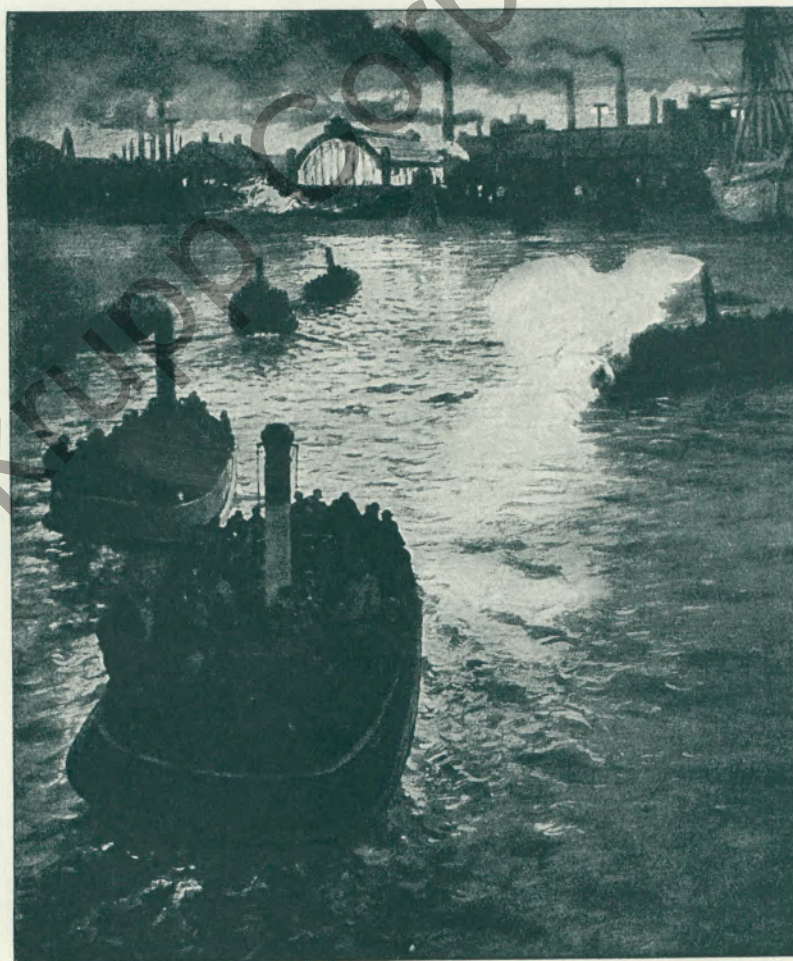


Abb. 18. Friedrich Kallmorgen: Zur Arbeit.

Sämtliche Bilder mit Ausnahme der zwei ganzseitigen Abbildungen auf Seite 13 und 15 entstammen dem zweibändigen Werk „Schaffende Arbeit und bildende Kunst“ von Paul Brand, dessen große Verbreitung (es ist schon in 6. Auflage erschienen) am besten für seinen Wert spricht. Zum ersten Male wird hier die Darstellung der Arbeit zusammenhängend von den ägyptischen Reliefs bis zum modernen Industriebild behandelt.

In zwei Bänden, deren jeder als in sich völlig abgeschlossenes Buch angelegt ist (I. „Altatum und Mittelalter“, 340 Seiten Großoktav mit 460 Abbildungen und 2 Farbentafeln, II. „Vom Mittelalter bis zur Gegenwart“, 364 Seiten Großoktav mit 442 Abbildungen und 8 Farbentafeln, in Ganzleinen gebunden je 18 RM.), läßt der Verfasser unter Mitgabe eines überraschend reichhaltigen, sonst nur schwer zugänglichen Bildmaterials vielseitig und lebendig den gewaltigen Hymnus zum Preise der Arbeit erklingen. Die Genehmigung zur Reproduktion verdanken wir dem Entgegenkommen des Verlages Alfred Kröner in Leipzig.



Strandgut.

Lithographie von Alfred Kubin.

Linden-Verlag, München.

Deutschland und das Weltbild der Gegenwart.

VII.

Die großen Seehäfen der Erde.

Von Dr. Adolf Grabowsky.

Der unbefangene Urteilende stellt sich unter einem Seehafen eine geschützte Meeresbucht vor, die den Schiffen bei Stürmen Unterkunft gewährt. Die Wirklichkeit ist sehr viel mannigfaltiger. Wer sich auf der Karte nach den Seehäfen der Erde umsieht, merkt zunächst, daß gerade die großen Häfen sehr häufig weit vom Meere entfernt sind. Denken wir an Hamburg oder Bremen oder Antwerpen, so liegen diese Häfen tief im Binnenland. Sie können sich dort befinden, weil sie einen großen schiffbaren Fluß zur Seite haben, der weit ins Binnenland hinein für Seeschiffe passierbar ist, ein Verkehrsweg, dem in der Regel auch noch die Flutbewegung zustatten kommt. Meist handelt es sich um das äußerste Ende der Flutbewegung, um den letzten Punkt, bis wohin Seeschiffe größeren Tiefganges noch vordringen können. Diese Stelle ist verkehrsgeographisch von entscheidender Bedeutung, weil sofort im Anschluß an die Seeschifffahrt Flußschifffahrt erfolgen kann. Man denke an Rotterdam, heute der größte Seehafen des kontinentalen Europas nach Hamburg. Es liegt auf beiden Seiten der Maas tief im Binnenland, aber doch so, daß Ebbe und Flut hier noch lebhaft spürbar sind, und es hat hinter sich das riesige holländische Fluß- und Kanalsystem. Wesentlich mehr noch ins Binnenland hineingeschoben ist das belgische Antwerpen. Diesem Vorteil gegenüber: das Fluß- und Kanalsystem im Hintergrund Antwerpens ist längst nicht so ausgebildet wie das hinter Rotterdam, ferner aber gehört die Mündung der Schelde einem anderen Staat. Während der Vorhafen Rotterdams, Hoek van Holland, an der Mündung des Nieuwe Waterweg, sogar nach Rotterdam eingemeindet ist, hat der naturgegebene Vorhafen Antwerpens, das holländische Vlissingen, zu diesem keine nähere Beziehung, hat also, wie wir gleich näher sehen werden, keinen eigentlichen Vorhafencharakter.

Antwerpen liegt am rechten Ufer der Schelde, Rotterdam, wie schon gesagt, auf beiden Ufern der Maas, aber auch Antwerpen hat den Vorzug der guten Passierbarkeit des Stromes; weiter unten ist die Schelde schon nicht mehr leicht zu überqueren. Wir sehen hier ein weiteres Motiv, weshalb man große Stromhäfen tiefer ins Land hinein verlegt: man

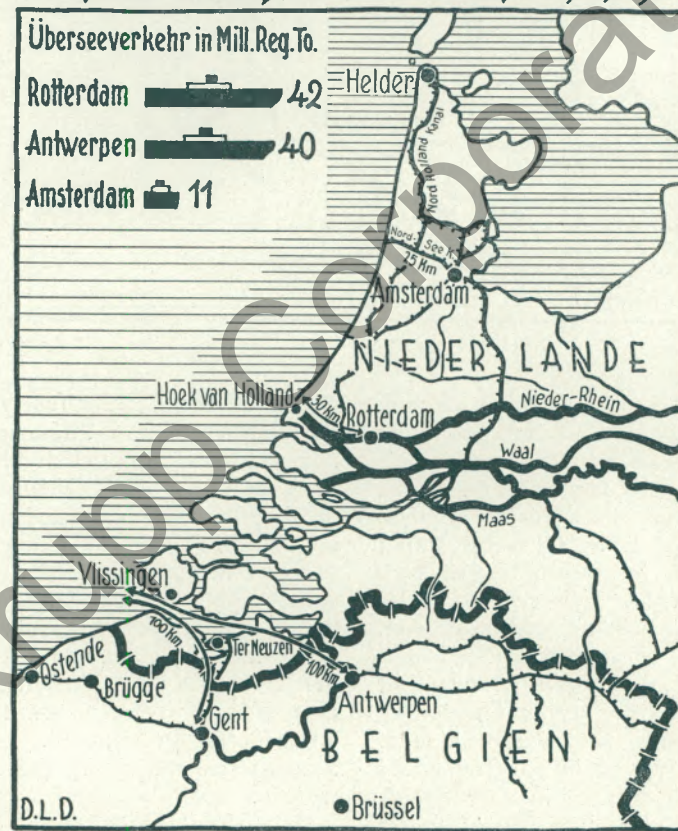
will die Herrschaft über beide Seiten des Stromes. Dazu kommt schließlich das Schutzbedürfnis; ein Hafen, der an der Küste fließt, ist sehr viel leichter dem Angriff von der See aus zugänglich als der vom Meeresteg abgerückte.

Bleiben wir bei Belgien, so bietet Ostende das Beispiel eines reinen Küstenhafens, während der jetzt stark im Ausbau befindliche Hafen von Gent noch wesentlich tiefer ins Land hinein gerückt ist als Antwerpen. Es liegt nicht an einem Strom, hat aber durch den Seekanal Gent-Terneuzen, der für 12 000-Tonnen-Dampfer gebaut ist, direkte Verbindung mit der Scheldemündung. Es kann so durch seine tiefe Binnenlage manche Waren abfangen, die sonst nach Antwerpen gegangen wären, und doch ist der Weg zum offenen Meer nicht länger als der von Antwerpen. Das an die Küste geklebte Ostende dagegen kommt, obwohl es ebenfalls Kanalverbindung mit dem Hinterland hat, sehr viel weniger für das belgische Industriegebiet in Frage; seine Spezialität ist der Verkehr nach England.

Noch tiefer im Lande als Antwerpen liegt der deutsche Haupthafen Hamburg. Er ist 110 Kilometer von der Nordsee entfernt, wogegen Bremen nur 75 Kilometer von der Mündung der Weser in die Nordsee gelegen ist. Da Hamburg gleichzeitig ein Eisenbahnknotenpunkt ersten Ranges ist, kann sich hier nicht nur der Flußverkehr, sondern auch ein ungeheurer Landverkehr an den Seeverkehr anschließen. Weiter fällt Bremen gegenüber ins Gewicht, daß die Elbe ein sehr viel bedeutenderer Fluß ist als die Weser, nicht nur an sich, sondern auch weil ihr Einzugsgebiet wesentlich wichtigere Gegenden bestreicht. Zum Einzugsgebiet der Elbe gehört Berlin, aber auch ganz Böhmen und damit der wesentliche Teil der Tschechoslowakei.

Ein sehr gutes Beispiel für den Sieg des tiefer im Lande gelegenen Hafens gegenüber dem mehr nach der Küste zu gelegenen bietet das Verhältnis Quebec — Montreal. Quebec, die alte Hauptstadt Kanadas, am Beginn des Mündungstrichters des Lorenzstroms gelegen, zudem am Einfluß des St. Charles in den Lorenz, war der kanadische Haupthafen, bis es von dem weiter aufwärts am Lorenz gelegenen Montreal völlig zurückgedrängt wurde, das gegenüber Quebec den Vorteil eines viel größeren Netzes von

Die Haupthäfen Hollands u. Belgiens in ihrem Kampf um die Vorherrschaft



Binnenwasserstraßen aufzuweisen vermag und gleichzeitig Eisenbahnknotenpunkt ist, was Quebec, allzusehr nach der Küste vorgeschoben, niemals sein kann.

Quebec ist daher nicht der Vorhafen, sondern der Konkurrenzhafen von Montreal; denn zum Begriff des Vorhafens gehören Verbundenheit mit dem Haupthafen, Entlastung und Hilfe für ihn. Seitdem der Tonnengehalt der großen Schiffe immer namhafter geworden ist, haben die Vorhäfen immer größere Bedeutung erlangt. Gehört nun der Vorhafen mit dem Haupthafen politisch aufs engste zusammen, so kommt der Verkehr des Vorhafens voll dem Haupthafen zugute. Deshalb hat der Hamburgische Staat seine Hand auf Cuxhaven gelegt, die Freie Stadt Bremen ihre Hand auf Bremerhaven. Damit läßt sich für Vorhafen und Haupthafen eine absolut einheitliche Verkehrspolitik treiben. Freilich ist es der Schmerz Hamburgs — und deshalb nicht zum wenigsten wünscht es ein Groß-Hamburg —, daß Teile des natürlichen Hamburger Hafengebiets auf preußischem Boden liegen, denken wir nur an Altona und an Harburg. In Bremen ist das, soweit der Haupthafen in Frage kommt, nicht der Fall, wohl aber hinsichtlich des Vorhafens; das preußische Geestemünde, unmittelbar neben Bremerhaven gelegen, ist der Hauptfischereihafen Deutschlands.

Übrigens bestand schon im Altertum das Verhältnis Vorhafen zu Haupthafen. Ostia an der Mündung des Tiber war Roms hauptsächlichster Vorhafen (es hatte später auch noch einige andere ohne Flußverbindung, so Civitavecchia und Anzio) und war bezeichnenderweise die älteste Kolonie, die Rom überhaupt angelegt hat. Damals war bei der sehr viel kleineren Schiffstonnage Rom noch ein großer Seehafen, und es ist ja das Geheimnis des Wachstums der Stadt Rom, daß sie, an sich eine Siedlung latiniſcher Bauern, doch von vornherein den Kontakt mit dem Meer hatte. Der Tiber, ein für die schmale Apenninhalbinsel großer Strom, auf dem Seeschiffe bewegt wurden, vermittelte ihn. So war auch Paris ursprünglich eine Seestadt, sein Wappen ist noch heute das Schiff; die Flußflotillen, deren Station es in römischer Zeit war, fuhren auch auf die See hinaus. Aber es gab auch genug Tätigkeit für sie im Flußsystem der Seine, dem für die Schifffahrt geeignetsten in ganz Frankreich. Dann wurde Rouen Vorhafen von Paris; später wurde Rouen der eigentliche Hafen, Le Havre wurde zum Vorhafen, und heute ist die Bedeutung Rouens als Seehafen so gering, daß man Le Havre als den eigentlichen Seehafen der Seine bezeichnen muß.

Dies also ist der erste Typus des Seehafens: Seehafen an einem Strom, Seehafen plus Binnenschiffahrtshafen. Man kann ihm zwei Untertypen angliedern. Zunächst der Seehafen, bei dem — es ist freilich ein seltener Fall — der Strom ersetzt wird durch eine Magistrale des Landverkehrs. Triest, ohne Fluß und umgeben von Gebirgen, hat seine Bedeutung durch die 1859 eröffnete österreichische Südbahn erlangt, zu der 1909 die Tauernbahn hinzukam. Der zweite Untertypus mutet zunächst höchst eigentümlich an. Es sind Seehäfen,

ganz in der Nähe des Stroms, aber doch eben nicht unmittelbar an ihm gelegen, oder nur gelegen an einer kleinen Nebenmündung des Stroms. Zu diesem Typus gehören Marseille, Alexandria, Schanghai, Kalkutta, Saloniki und Danzig. Marseille liegt unweit der Rhonemündung, nicht aber an ihr; Alexandrien wurde von Alexander dem Großen am nordwestlichen Rande des Nildeltas, aber nicht im Delta selber, gegründet; Saloniki liegt im äußersten Osten der Bardarebene, nicht am Vardar selber; an einem Nebenarm des Ganges liegt Kalkutta, des Jangtse Schanghai, und Danzig endlich liegt an der Mottlau und der Toten Weichsel, während die eigentliche Weichselmündung beinahe 20 km östlich sich befindet. Der Grund ist hier überall, daß außerhalb der Strommündungen bessere Hafenbecken vorhanden sind als innerhalb. Die Lage an der Mündung eines großen Stroms ist niemals bequem, denn er läßt sich schwer zügeln; auch strategisch ist es unter Umständen besser, abseits vom Strom zu liegen als an ihm. Freilich muß man doch wieder

so nah an ihm sein, daß man den Strom als Verkehrsstraße benutzen kann. Man kann dann durch Kanäle eine vielleicht viel zuverlässigere Verbindung mit dem Strom herstellen, als wenn man in den Wasser- verhältnissen ungünstigen Unterlauf benutzen müßte. Sehr merkwürdig ist der Fall der beiden Haupt- häfen in Französisch- Westafrika: Saint Louis und Dakar. Beide liegen nicht an der Senegalmündung; Saint Louis etwas

oberhalb davon, Dakar sogar 200 km südlich. Der Senegal hat eine sehr lästige Mündungsbarre, und so bietet es gar keinen Nutzen, unmittelbar am Strom zu liegen; wohl aber ist es wichtig, einen Zusammenhang mit der riesigen Wasser- straße zu haben, die immerhin gegen fünf Monate im Jahre bis Kayes, das tief im Binnenland liegt, schiffbar ist.

Dakar ist am Grünen Vorgebirge unmittelbar an die Küste geklebt und erinnert in seiner Lage an Cherbourg. In Cherbourg besteht auch ungefähr derselbe Zusammenhang mit der Seine wie in Dakar mit dem Senegal. Cherbourg wurde von Ludwig XIV. und später auch von Napoleon künstlich geschaffen als Gegengewicht gegen den nahen englischen Kriegshafen Portsmouth. So war es ursprünglich reiner Kriegshafen und ist erst später auch zum Handelshafen geworden.

Wir sehen hier, daß sich mit den verschiedenen Einteilungs- möglichkeiten der Seehäfen aus dem Gesichtspunkt ihrer topo- graphischen Lage eine andere Einteilungsmöglichkeit kreuzt, die dem Zweck des Hafens entnommen ist. Es gibt reine Handelshäfen und reine Kriegshäfen (womit natürlich nicht gesagt ist, daß hierhin und dorthin nicht auch gelegent- lich Schiffe der anderen Art kommen), und es gibt Häfen, die ein Gemisch sind von Kriegs- und Handelshafen. Der Kriegshafen wird fast stets zugleich auch befestigt sein, aber auch Befestigung von Handelshäfen ist sehr häufig, in Frank- reich sogar die Regel. Ein bemerkenswertes Gemisch von Handelshafen und starker Festung ist Antwerpen — man kann hier nicht von einer Mischung des Kriegshafens mit dem Handelshafen reden, denn eine belgische Flotte existiert nicht.

Die Verdrängung Quebecs durch Montreal



Wir erinnern uns alle noch der Rolle, die Antwerpen im Kriege als Festung spielte.

Insofern läuft nun aber die Einteilung der Häfen nach Zwecken doch wieder mit der nach der geographischen Lage zusammen, als sich aus dem Kriegszweck eines Hafens eine ganz bestimmte geographische Lage ergibt. Kriegshäfen müssen sich an vorgeschobenen Posten befinden, an gedeckten Posten zwar, aber doch an Stellen, von denen Vorstöße ins offene Meer leicht erfolgen können. Der Binnenhandels-hafen, wie in Deutschland Duisburg oder Ludwigshafen, wendet sein Gesicht dem Lande zu; der Seehandelshafen hat einen Januskopf, ein Gesicht zur See, eines ins Binnenland; der Kriegshafen aber ist rein nach der See hin orientiert. Deshalb die angelegte Lage an der Küste, die sehr charakteristisch vorkommt in Pola, dem früheren Hauptkriegshafen Österreich-Ungarns, in Toulon und Biserta, dem tunesischen

Hafen nördlich des alten Karthago. Karthago war Handelshafen und Kriegshafen zugleich, deshalb die für einen reinen Handels-hafen ungünstige Vorsprungslage, die nur einen schmalen Isthmus zum Festlande übrig ließ. Der größte italienische

Kriegshafen, Spezia, ist wegen seiner vorspringenden Lage und seiner mangelhaften Verbindung mit dem Hinterland sogar nur für militärische

Zwecke brauchbar. Um frei mit der Flotte vorstoßen zu können, haben die Kriegshäfen häufig auch Inseln, wobei nur an Malta gedacht sei. Die Inselkriegshäfen vertreten sehr oft — und das ist gerade bei Malta der Fall — den Typus des befestigten überseeischen Stützpunktes und haben insofern nichts mehr mit einem Kriegshafen des Heimatlandes zu tun. Überseeische Stützpunkte, Flottenstationen, Ölstationen, Kabel- und Funkstationen werden häufig mit Rücksicht auf einen guten Hafen angelegt, und dieser wird dann zum Kriegshafen ausgebaut. Das sogenannte Südseeparallelogramm der Vereinigten Staaten mit den Winkelpunkten Panama, Dutch Harbour (auf den Molukken), Manila, Tutuila (auf Samoa) und mit den Diagonalepunkten Guam und Pearl Harbour besteht zum größten Teil aus befestigten Stützpunkten, die Inselkriegshäfen sind. Auf der Linie Panama—Dutch Harbour liegen vor San Francisco die stark befestigten Faralloneinseln. Sie vertreten den Typus des Inselkriegshafens unmittelbar vor der Küste; ein anderes Beispiel dafür ist Kronstadt vor Petersburg. Die Insel Perim vor Aden war ebenso gedacht, aber sie hat den Erwartungen nicht entsprochen. Hierher gehört auch Singapur, oder richtiger gesagt: es wird dahin gehören, wenn erst einmal dieser imposante Handelshafen auf einer Insel vor der Malaiischen Halbinsel ganz auch zum Kriegshafen ausgebaut sein wird.

Die Handelsstadt Singapur wurde vor hundertzehn Jahren

aus Sicherheitsgründen auf der Insel vor dem Festland angelegt, und überhaupt sind aus diesem Motiv auch Handels-häfen oft auf Küsteninseln entstanden. Man denke an Hongkong, an Georgetown auf Pulo Penang, aber vor allem an Petersburg und Newyork, beide auf Flussinseln im Mündungsgebiet. Beide haben sich trotz ihrer vorgeführten Lage wegen der vorzüglichen Verbindungen mit dem Hinterland so glänzend entwickelt. Mit Newyork kann in der Weite des Hinterlandes keine der atlantischen Hafenstädte der Union konkurrieren: durch Hudson, Mohawk und den in eiszeitlicher Schmelzwasserfurche angelegten Erieanal, seit 1918 als New York State Barge Canal für 3000-Tonnen-Schiffe und 3,7 m Tiefgang befahrbar, hängt Newyork mit dem Gebiet der großen Seen unmittelbar zusammen und hat gewissermaßen am anderen Ende des Drahtes Chicago; die Erklärung, warum Chicago parallel mit Newyork wachsen mußte.

Außerdem ist Newyork durch das freilich nicht stark benutzte Champlainkanalsystem auch mit dem Lorenz verbunden. Schließlich fängt es gerade durch seine vorgeschobene Lage den Einwandererstrom auf. Noch weiter nach Europa vorgeschoben ist Boston, und dies zusammen mit seiner ausgezeichneten Lage in der Massachusettsbai und dem stark industriellen Hinterland hat, obgleich kein nen-

nenswerter Fluß vorhanden ist, seine Bedeutung geschaffen.

Die beiden anderen großen atlantischen Seehäfen dagegen, Philadelphia und Baltimore, haben ganz anderen Charakter. Beide liegen tief im Binnenland — Philadelphia 154 km, Baltimore sogar 270 km vom offenen Ozean —, beide liegen an Flüssen, Philadelphia sogar an einem großen Strom, und beide haben, was die Hauptsache bedeutet, tiefe und lange Buchten oder Baien vor sich. Nicht der Fluß spielt hier die entscheidende Rolle, sondern die Bai, es sind Baihäfenstädte. Chesapeakebai wie Delawarebai sind tief genug, um großen Seeschiffen Zutritt zu gewähren, die Delawarebai hat ihre Tiefe freilich erst durch Ausbaggerungen erlangt.

Verwandt mit den Baihäfen sind die Fjordhäfen, Fjord hier im weitesten Sinne als lange schmale Meeresbucht verstanden. Es sind Häfen ohne Fluß oder doch ohne schiffbaren Fluß. Der nordische Fjord ist entweder das alte Bett eines eiszeitlichen Talgletschers, beim südlichen ist in der Regel ein Flußtal durch Eindringen des Meeres ertrunken. Den nordischen Fjord sehen wir vor allem in Norwegen, den südlichen in Dalmatien; hier und dort vergrößern die vielen vorgelagerten Inseln noch die Menge der Häfen. Während der Küstentypus des Hafens häufig einen künstlichen Hafen bedeutet — siehe das schon genannte Cherbourg, wogegen allerdings das nahe gelegene Brest, das ebenfalls an der Küste klebt, einen ausgezeichneten Naturhafen besitzt —, ist der Fjord-

Die Lage New Yorks und die anderen atlantischen Haupthäfen der Union



typus immer natürlicher Art. Diese langen Buchten ersetzen einigermaßen die Flüsse, wenn sie auch darin sehr im Nachteil gegen Flußhäfen sind, daß die Orientierung weiter ins Land hinein fehlt. In Norwegen sowohl wie in Dalmatien ist der Weg ins Land hinein sogar geradezu verammelt durch Gebirge, und das gibt nun allerdings praktisch diesen Fjordhäfen ebenfalls den Charakter des Angeklebten. Das Generalbeispiel eines Fjordhafens ist Cattaro an der Bocche di Cattaro, eine so tiefe Bucht, daß ganze Flotten darin Platz haben. Im hintersten Winkel liegt die Stadt Cattaro, und darüber ragt der schwer befestigte Lovitschen, der die ganze Bucht beherrscht, und der, wie man weiß, im Kriege von großer Bedeutung war. Fjordhäfen (Fördehäfen) haben wir auch an der Ostküste Schleswig-Holsteins; man erinnere sich vor allem der 40 km langen Schlei, an deren Ende sich Schleswig befindet. Freilich ist sie, im Gegensatz zur vorzüglichen Fahrinne der Kieler Förde, nur kleineren Schiffen zugänglich. Auch die schottische Küste, die Westküste sowohl wie die Ostküste, hat Fjordcharakter, Fjord heißt hier Firth.

Die Fjordhäfen haben den Nachteil, daß sie immer in Massen auftreten; die gesamte Küste hat Fjordnatur, und so macht ein Hafen dem anderen Konkurrenz. Es geht hier ebenso wie bei den Pässen: gibt es in einem Gebirge allzu viele Pässe, so kann keiner sich richtig entwickeln, denn keiner wird genügend durch das Hinterland gespeist. Wenn in Dalmatien kein einziger der vielen vortrefflichen Häfen wirklich groß geworden ist, so liegt das nicht nur an ihrer mangelnden Verbindung mit dem Hinterland, sondern auch an ihrer Überfülle. Wie das Binnenland fehlt, das den einzelnen Hafen beschickt, so vermag umgekehrt der Hafen das Binnenland vom Meer aus auch nicht richtig zu gliedern.

Denn das ist eine weitere sehr bedeutende Eigenschaft der großen Häfen: indem sie vom Lande her gespeist werden, gliedern sie auch das Land. Dies gilt selbstverständlich nur für die Handelshäfen; die Kriegshäfen führen in dieser Hinsicht ein ziemlich isoliertes Dasein. Zu Hamburg — wir erwähnten es schon — gehört in Deutschland und sogar außerhalb Deutschlands ein ganz bestimmter Rayon, ebenso zu Bremen oder zu Emden, Stettin oder Königsberg. Ähnliches gilt für die Häfen der Vereinigten Staaten, namentlich für die an der atlantischen Seite. Natürlich überschneiden sich diese Gebiete und verändern sich auch dadurch fortwährend, daß jeder Hafen versucht, dem anderen Hinterland abspenstig zu machen. Das führt zu einer sehr gesunden Konkurrenz und bildet einen großen Vorzug der ausgesprochenen Hafenländer gegenüber Nichthafenländern. Ausgesprochene Hafenländer sind mehr als nur Länder mit Seeküste, es sind Staaten, deren Maritimität schon einen bestimmten Grad erreicht hat. Aber der Begriff „ausgesprochene Hafenländer“ ist nun nicht etwa iden-

tisch mit den höheren Stufen der Maritimität, wie sie von Cupan aufgestellt worden sind (Binnenstaaten gar keine Maritimität, Mittelstaaten geringe, Rand-, Halbinsel-, isoliert im Meere liegende Staaten fortschreitend höhere Maritimität), oder wie sie sich aus dem bloßen Verhältnis von Meer zu Landgrenzen ergibt. Ich habe äußere Maritimität als einer, der man mit solchen äußeren Merkmalen beikommen kann, von innerer Maritimität unterschieden, die die wirkliche Seegeltung eines Staates betrifft. Ausgesprochene Hafenländer sind Länder mit Seegeltung, wobei man freilich die wirtschaftliche und die militärische Geltung noch unterscheiden muß. Da

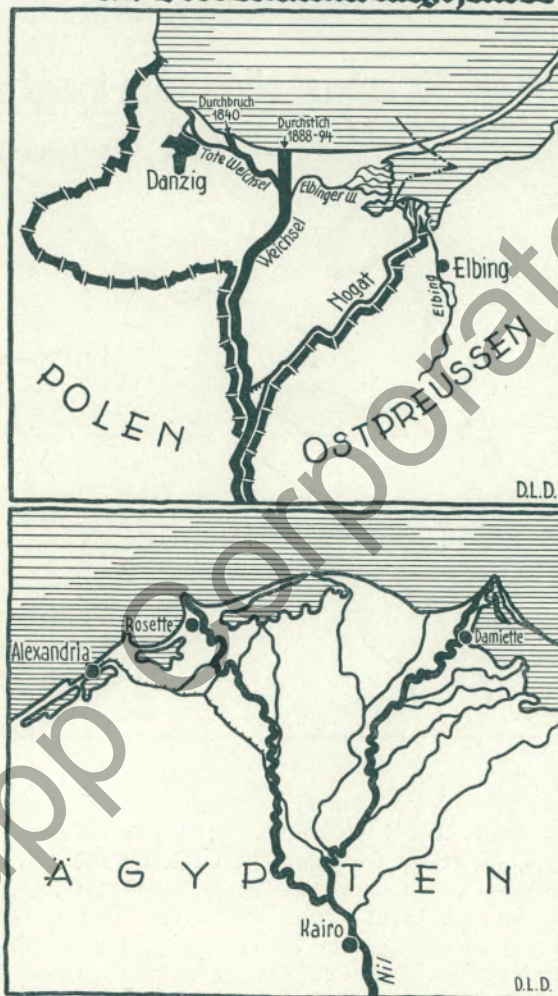
Norwegen neben seinen vielen miteinander konkurrierenden Fjordhäfen doch noch einige besonders ausgezeichnete hat, ausgezeichnet durch das Hafenbecken und durch die geopolitische Lage, wie Oslo, Bergen, Trondheim oder Kristiansund, so wird man es als ausgesprochenes Hafenland bezeichnen können im Gegensatz zu Dalmatien, das trotz seiner vielen Häfen doch eben keinen ausgesprochenen Hafencharakter besitzt. Nur das ausgesprochene Hafenland wird wahrhaft durch seine Häfen gegliedert, nur hier strahlen die Häfen wirklich ins Land hinein, strahlen den Abglanz des Meeres in das Binnenland.

Deutschland ist in dieser Beziehung gut gestellt; es ist schlecht mit Küste bedacht — seine lange Ostseeküste grenzt doch nur an ein Meer zweiten Ranges, und seine Nordseeküste ist in der Hauptsache Gestade an einem zurückgezogenen Teil der Nordsee, der Deutschen Bucht —, aber es ist vortrefflich mit Häfen versehen, an der Nordsee mit nicht zu vielen, aber um so besseren Häfen. Und gerade was ihm strategisch schadet, daß es nur die Deutsche Bucht berührt, und was ihm auch wegen der Länge des Weges zum Ozean nicht von Vorteil ist, nützt ihm wirtschaftlich, nützt ihm vom Standpunkt des reinen Handelshafens aus. Die Deutsche Bucht nämlich, die so tief das Meer in das Land hineinfluten läßt,

erlaubt an sich schon dem Seehandel, weit ins Land vorzudringen, und dazu kommt nun noch die schon bekante Erscheinung der großen Ströme mit ihren tiefen Mündungstrichtern. Was Deutschland an äußerer Maritimität fehlt, das ersetzt es bis zu einem gewissen Grade durch seinen Charakter als ausgesprochenes Hafenland, und man darf deshalb sagen, daß es an innerer Maritimität größer ist als an äußerer: eine sehr bedeutsame Erkenntnis, die wir uns immer vorhalten müssen, wenn uns maritime Minderwertigkeitsgefühle beschleichen.

Beim Typus des ausgesprochenen Hafenlandes werden die Häfen meist durch große Ströme gespeist werden. Ein Land mit bloß angeklebten Häfen hat natürlich längst nicht so Hafencharakter wie eines, dessen Ströme vom Land nach den Häfen weisen und umgekehrt von den Häfen nach dem Binnenland. Wir erwähnten bereits, daß der angeklebte Hafen, in

Danzig und Alexandrien als Nebenmündungsstädte



der Regel ein Kriegshafen, verhältnismäßig isoliert ist. Man hat oft behauptet, die Grundlage der Maritimität müsse ein ausgedehnter Seehandel sein; hier erkennen wir die Richtigkeit dieser Aussage. Baut sich auf einem Seehandel eine Flotte auf, so werden viel solidere maritime Zustände herrschen, als wenn die Flotte das Erste ist und nun erst einen Seehandel hervorrufen soll. Die Handelshäfen nämlich, in der Regel Häfen an Strömen oder in der Nähe von Strömen, haben bereits den Seegedanken in das Binnenland getragen, und die Flotte ist nur der letzte Ausdruck dieser maritimen Idee, während der isolierte Kriegshafen eine Ausstrahlung des Ozeans ins Binnenland und damit einen Seegedanken nicht recht erzeugen kann. Bei Mächten ohne großen Seehandel ist der maritime Gedanke häufig nichts anderes als Prestigesache. Frankreich etwa, an sich so begünstigt als Zweimeerstaat, als Staat zwischen zwei nahen Meeren, hat doch den Seegedanken nicht eigentlich in seine Staatsidee aufgenommen; wie es überhaupt so häufig aus Prestigerücksichten handelt, so gerade auch hier. Es hat vorzugsweise angelegte Häfen oder, genauer gesagt, es hat zwar einige sehr gute Stromhäfen, darunter in erster Linie Bordeaux, aber diese Häfen liegen mehr im Süden des Landes, also fern dem eigentlichen Industriegebiet, während der Norden durch die Häfen des Küstentypus beherrscht wird, zu dem namentlich die drei nördlichsten Häfen Boulogne, Calais und Dünkirchen gehören.

Deutschland als Hafenland hat noch darin einen besonderen Vorzug, daß durch das Kanalsystem sein größter Hafen Hamburg an zwei Meeren liegt. Durch den Elbe-Trave-Kanal hat die Elbe eine zweite Mündung erhalten, die über Lübeck auch den Ostseeverkehr nach Hamburg zieht, und ähnlich wirkt auch der Nordostseekanal. Darüber hinaus aber darf man sagen, daß durch das Kanalsystem, das die Weichsel mit der Oder und die Oder mit der Elbe verbindet, auch Oder und Weichsel an Hamburg angeschlossen sind, wie umgekehrt schließlich auch Stettin oder Danzig in gewissem Maße Nordseehäfen sind, eines der wichtigsten Argumente übrigens für den untrennbaren Zusammenhang Danzigs mit dem übrigen Deutschland. Wir haben gewiß längst nicht genug für den Ausbau der künstlichen Wasserstraßen getan, aber diese enge Verknüpfung zwischen Nordsee und Ostsee ist doch erreicht worden, wobei der Lauf der Urstromtäler die natürliche Unterlage bot. Dadurch ist die Gliederung Deutschlands auf Basis seiner großen Häfen noch verstärkt: noch mehr schieben sich die Hinterländer der Häfen ineinander und ergeben zusammen ein überaus bewegtes Bild von Überschnidungen, die die wirtschaftliche Lebendigkeit des Ganzen erhöhen und die Einstrahlung der See noch intensiver machen.

In einem früheren Aufsatz wurde über die Schicksalseiten des Staates gesprochen. Dies Problem hat auch mit unserem heutigen Thema zu tun. Sehr oft wird die Schicksalseite eines Staates durch einen großen Hafen noch weiter betont, oder umgekehrt wird eine Schicksalseite geschaffen, weil ein Hafen zur Größe angewachsen ist. Auch das schon erörterte Problem der Hauptstadt ragt hier hinein. Häufig macht ein großer Hafen in seiner nationalen Bedeutung der Hauptstadt schärfste Konkurrenz, konzentriert Kräfte, die eigentlich der Hauptstadt zuschießen müßten, häufig ist aber auch der Haupthafen oder doch ein bedeutender Hafen mit der Hauptstadt identisch.

Für diese Thesen bietet Schweden ein vorzügliches Beispiel. Schwedens Schicksalseite war — wir sahen es früher schon — in der Zeit, da es um die Vorherrschaft im Baltischen Meer kämpfte, nach der Ostsee hin verlagert. Die an Skagerrak und Kattegatt grenzenden Küstenprovinzen Bohus und Halland wurden erst 1658 durch den Frieden von Roskilde von Dänemark erobert, vorher allerdings war schon Gote-

burg (1619) durch Gustav Adolf gegründet worden. Nunmehr verschob sich die schwedische Schicksalseite immer mehr nach dem Westen zu, und die Hafenstadt Goteburg wurde gegenüber Stockholm immer wichtiger; sie ist heute als Handels- und Ausfuhrplatz größer als die Hauptstadt. An sich war nach der Ermattung der Ostseeschicksalseite die neue nach der Nordsee hin gegeben, zumal in der nun einsetzenden ozeanischen Epoche; aber durch den vortrefflichen, immer eisfreien Hafen von Goteburg wurde diese Schicksalseite noch gesteigert. Goteburg liegt an der östlichen Mündung des Götaelf und hat den 1832 eröffneten Göta Kanal und damit die Verbindung zur Ostsee hinter sich; es ist Nordseestadt, aber durch den Kanal auch Hafen der Ostsee und mußte deshalb Stockholm außerordentlich schädigen. Vordem war die schwedische Hauptstadt zugleich Haupthafen, jetzt sind Haupthafen und Hauptstadt auf verschiedene Städte verteilt. In Dänemark jedoch decken sich Haupthafen und Hauptstadt, ebenso in Norwegen und Finnland, Lettland und Estland. In Holland herrscht dasselbe Verhältnis wie in Schweden: Amsterdam war, bevor sich Rotterdam so glänzend entwickelte, Haupthafen und Hauptstadt; jetzt sind die beiden Eigenschaften auf verschiedene Städte verteilt, obwohl Amsterdam in zwei Etappen, zunächst durch den in den zwanziger Jahren des 19. Jahrhunderts gebauten Nordholländischen Kanal, später durch den Nordseekanal, die größten Anstrengungen gemacht hat, um seine Stellung als erster Hafen des Landes wiederzugewinnen.

Besonders interessant ist die Lage in England. London, ein vorzüglicher Stromhafen an einem für die schmale britische Insel großen Fluß und auch verhältnismäßig tief ins Land gerückt, war der gegebene Hauptplatz des Landes zu einer Zeit, da der Kontinent im Vordergrund der englischen Interessen lag. In der ozeanischen Epoche jedoch mußte neben die Ostseeschicksalseite (nicht an ihre Stelle, denn England behielt starke kontinentale Interessen) die Westseeschicksalseite treten, und hier entwickelte sich nun Liverpool zum ersten Hafen, da es vor dem Industriegebiet von Lancashire liegt. Seine Ausfuhr beträgt heute im Wert beinahe das Doppelte der Londons, während allerdings in der Einfuhr London noch an erster Stelle steht. Man darf auch hier sagen, daß durch die gewaltige Wirtschaftskraft Liverpools sich die Ostseeschicksalseite immer mehr verstärkte, daß der riesige Hafen dieser Schicksalseite die entscheidende Note gab. Zu berücksichtigen ist auch, daß seine Reederei größer ist als die Londons oder Glasgows. Haupthafen und Hauptstadt decken sich also auch in England nicht mehr, aber es ist hier allerdings gänzlich ausgeschlossen, daß Liverpool jemals zur Hauptstadt wird, einmal weil London schon durch seine Bevölkerungszahl den Haupthafen um ein Vielfaches überragt, dann aber vor allem, weil die englische Kulturkraft, die eben doch im wesentlichen kontinentalen Charakter trägt, nach wie vor die Hauptstadt an der kontinentalen Schicksalseite erfordert.

Im großen Seehafen hat sich das Meer im Land konzentriert, das Meer ist zum Land gekommen, und das Land umfaßt den Ozean oder doch den Abkömmling des Ozeans. Bei der überragenden Bedeutung des Meeres für die Entwicklung der Staaten und Völker muß deshalb auch der große Hafen maßgebenden Anteil haben am geschichtlichen Prozeß. Und da der große Hafen nicht nur dem eigenen Staat angehört, sondern der Welt, so ist er von eminent weltgeschichtlichem und damit auch selbstverständlich weltpolitischem und weltwirtschaftlichem Interesse. Mit Recht spricht man von Welthäfen. Ihrem Wesen nachzuspüren ist eine der reizvollsten und dankbarsten Aufgaben der jungen Wissenschaft der Geopolitik.

Ein Monumentalwerk deutscher Schmiedegeschichte.

Von Professor Dr. Michael Birkenbihl (München).

Das Verständnis für die Schönheit und technischen Werte alter Schmiedearbeiten ist noch verhältnismäßig jung. Das Zeitalter Goethes besaß es noch nicht. Der erste, der sich liebevoll in diese Kunstwerke versenkte und sie der Öffentlichkeit im Bilde vorführte, war Jakob Heinrich von Hefner-Alteneck. Dieser hochverdiente Kulturhistoriker, der als Einarmiger (er verlor früh den rechten Arm) auch in seinen Zeichnungen Bewundernswertes geleistet hat, begann 1861 mit den Arbeiten zu seinem Buch „Eisenwerke oder Ornamentik der Schmiedekunst des Mittelalters und der Renaissance“ (2 Bde., Frankfurt 1862 bis 1883). Das Werk

reicht bis 1760. Als Ergänzung erschien F. Ehemann „Kunstschmiedearbeiten aus dem 16. bis 18. Jahrhundert“ (Berlin 1884). Reicher waren die neunziger Jahre an Monographien. Neben dem „Musterbuch für Kunstschlosser“ (Stuttgart, Engelhorn) erschienen 1894 die „Kunstschmiedearbeiten“ von Gustav E. Pazaurek, 1895 „Geschmiedete Gitter des 16. bis 18. Jahrhunderts aus Süddeutschland“ von Adalbert Roeper und Hans Bosh, 1896 von den gleichen Herausgebern „Deutsche Schmiedearbeiten aus fünf Jahrhunderten“. Wie diese letzteren Werke gingen auch Hans Ehemanns „Meisterwerke der Kunst und des Kunstgewerbes vom Mittelalter bis zur Zeit des Rokoko“ (Lübeck 1905) aus den Anregungen des Germanischen Museums hervor. Österreichs alte Schmiedekunst war durch Albert Jlg und Heinrich Rabdebo „Wiener Schmiedewerk des 17. und 18. Jahrhunderts“ (Dresden 1883), und die „Altiroler Kunstwerke des 15. und 16. Jahrhunderts“ (Innsbruck 1905) anschaulich dargestellt worden. Dazu wurde noch manches in den kunstgewerblichen Fachzeitschriften veröffentlicht; auch August Ortweins „Deutsche Renaissance“ (Leipzig 1871) und „Deutsche Renaissance in Österreich“ berücksichtigten die Schmiedekunst.

Bei all diesen Veröffentlichungen ruhte der Schwerpunkt einseitig auf den Bildtafeln. Die Einleitungen waren gediegen, aber aphoristisch. Der Hauptmangel bestand darin, daß eingehende Analysen der publizierten Schmiedearbeiten fehlten. Die liebevolle Sorgfalt, welche die deutsche Keramik in fachmännischer Beschreibung gefunden hat (ich erinnere nur an das Prachtwerk „Eduard Fuchs — Paul Heiland: Deutsche Fayence-Kultur“, München [1925]), fehlt den Schmiedearbeiten heute noch. Daß wir aber doch einen großen Schritt vorwärtsgekommen sind, verdanken wir der Arbeit von Ferdinand Stuttmann: „Deutsche Schmiedeeisenkunst“ (München, Delphin-Verlag). Sie ist das Standardwerk über die deutsche Schmiedekunst, neben Brünings-Knappers „Schmiedekunst seit dem Ende der Renaissance“ und der fragmentarischen „Kunstgeschichte der unedlen Metalle“ von H. Lür (1905) die einzige brauchbare systematische Darstellung des ungeheuren Stoffes. Der Verfasser hat ihn auf fünf Bände

verteilt. Der erste behandelt das Mittelalter, der zweite Renaissance und Frühbarock, der dritte das Hochbarock, der vierte das Rokoko mit seinen Ausläufern und der Schlußband die Gegenwart. Der erste Band wurde schon in unserer Zeitschrift besprochen (VII. Jahrg., Heft 11). Der zweite bringt das Zeitalter der Spiralen und Flechtmuster. Er führt uns hauptsächlich nach dem deutschen Süden, aber auch nach Österreich, Westdeutschland und an die Wasserkante.

Das Große und Neue an der Behandlung ist, daß Stuttmann die Werke nicht einzeln betrachtet, sondern Brücken schlägt, Gruppen schafft

und die Schmiedearbeiten aus der Gesamtschau der Epoche heraus beurteilt. Zur Darstellung dieses viel zu wenig beachteten Kunstzweiges hat der Verfasser aus dem gesamten deutschen Sprachgebiet ein Anschauungsmaterial herangezogen, wie es bisher noch nie verwendet wurde. Bei den vier ersten Bänden konnte er sich auf seine Vorläufer stützen, und er hat es getan. Der fünfte Band, der das Suchen nach der neuen Form aufdeckt, ist dagegen sein ausschließliches Eigentum. Und gerade hier zeigen sich der feine Geschmack und die sichere Hand in der Auswahl. Stuttmann weiß, wo heute die bedeutendsten Eisenkünstler wohnen. Neben dem Ausführenden kommt auch der entwerfende Architekt zu Wort. Er berücksichtigt ferner den Einfluß der modernen Hilfsmittel, wie der autogenen Schweißung, auf die heutige Kunstschmiederei. Die modernen Meisterarbeiten verteilen sich in erster Linie auf München und Berlin; dann auf Köln, Stuttgart, Dortmund, Hamburg, Wien, Breslau usw. Merkwürdig erscheint, daß die alte Schmiedestadt Lübeck übergangen wurde. Wie in dem Gesamtwerk, nimmt das große Gitter wieder den breitesten Raum ein; aber auch die Kleinkunst ist mit Kerzenleuchtern, Kassetten, Feuerbecken, Ehrenschildern, Türdrückern, Plastiken, Ampeln, Schloßkasten usw. stattlich vertreten. Gaben die früheren Bände vor allem dem Kunsthistoriker und dem Liebhaber wertvolle, oft wenig bekannte Einzelheiten, so strömt aus dem Schlußband ein breiter Strom wertvollster Anregungen auf den schaffenden Kunsthandwerker ein. Das Werk ist deshalb auch für



Gittertür mit geschmiedetem figürlichem Schmuck.

Entwurf: Professor J. Bonka, Breslau.

(Aus: Stuttmann „Deutsche Schmiedeeisenkunst“ Bd. 5.)

alle Stätten, wo man den jungen Künstlernachwuchs heranzieht, unentbehrlich. Dem Liebhaber wird es manche Stunde stillen Genusses bringen, dem deutschen Volke ist es ein Ehrenbuch. Ein Ehrenbuch deutscher Arbeit, d. h. der Arbeit um der Sache willen, und der Kunstbegabung seiner schaffenden Schichten.

Möge das Werk in weiteren Kreisen die Erinnerung daran wachrufen, daß der deutsche Schmied eine Geschichte hat wie kein anderer Handwerker, und daß er mit dem deutschen Volksleben (auch als Heilkundiger) immer aufs innigste verbunden war! Den deutschen Schmieden zu Ehren und Vorbild möge das monumentale Werk weithin künden und Nutzen stiften!

OZEANIA

von HANS RICHTER

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

21.

8. Fortsetzung.

Wieder einmal war Luisa allein, wie es ihr am liebsten war, in die Steppe hinausgeritten, dem Gaucho entgegen, der die Post für Santa Isabel holen sollte. Nach dem Uebermaß von Geselligkeit der ersten Wochen war die Reaktion bei ihr eingetreten, ein Überdruß, der sie das Alleinsein suchen ließ. In dem sie mit sich und ihren Gedanken fertig werden konnte. Seit Friz Geisenheim Buenos Aires verlassen hatte, war keine Nachricht von ihm gekommen, und sie hatte ja auch niemanden, mit dem sie über ihn sprechen konnte.

Die Tante war seit ihrer Ankunft auf der Hacienda kränklich, sie lag viel in ihrem Zimmer, das verdunkelt gehalten werden mußte, und duldete nur ihre alte Jose um sich, die seit Jahren den Dienst bei Doña Margareta kannte. Versuchte Luisa, ihr Gesellschaft zu leisten, dann wurde sie abweisend.

„Junge Leute gehören nicht in Krankenzimmer, sondern unter Jugend. Lade dir Freunde ein, reite nach Doña Francisca hinüber, aber laß mich, ich habe zu tun.“

„Ich habe dir doch in Buenos Aires Gesellschaft leisten dürfen.“

„Santa Isabel ist nicht Buenos Aires.“ Es war, als plagten Gedanken und Erinnerungen sie, die erst hier aufgewacht waren.

Luisa wurde energisch. „Dir bekommt die Luft von Santa Isabel nicht, Tante.“

„So, so, die Luft! Das haben die Menschen herausgefunden, damit sie die Menschen immerzu herumschicken können. Wenn eine alte Frau tagelang im Wagen gesessen hat, dann hat sie das gute Recht, sich von den Strapazen auszuruhen.“

Das hinderte sie aber nicht, mit dem Mayordomo Jordano stundenlang über Büchern und Abrechnungen zu sitzen. Während dieser Konferenzen klang ihre Stimme oft sehr energisch und die des Beamten recht kleinlaut. Vicente Jordano rächte sich dann an dem Capataz, an den Gauchos und an den Peonen, wenn er wieder herauskam.

In der Ferne tauchte ein kleiner Punkt auf, der rasch näher kam. Der Postreiter. Auch Luisa setzte ihr Pferd in Galopp. „Hallo, Domingo!“

„Señorita?“

„Sachen für mich?“

Der Mann lachte über sein ganzes braunes Gesicht. „Mehr als man in einem ganzen Jahr lesen kann, Doña Luisa.“

Meist schrieben Freunde aus Buenos Aires, aber deshalb ritt Luisa nicht, nur des einen wegen. Und eben dieser eine hatte noch nichts von sich hören lassen.

Aber dieses Mal war es anders. Ein Brief aus Deutschland mit dem Stempel der kleinen Stadt, von der er so oft gesprochen hatte, ein Pack Zeitschriften, die Adresse auch von seiner Hand geschrieben. Luisa sprang aus dem Sattel, das Pferd durfte grasen.

„Man hat mich hier empfangen, daß ich beschämt bin. Denke dir, Luisa, ich komme nicht nur mit unserem ersten Schiff nach Amerika, ich bin sein Kommandant geworden, ich führe es. Du weißt vielleicht nicht, was es für einen Deutschen bedeutet, wenn er an dem neuen Aufstieg seines Vaterlandes tatkräftig mitarbeiten kann. Wir, die wir es verlassen haben,

taten das ja nur, weil wir an uns und unseren Volksgenossen verzweifelden. Wir hatten zuviel geglaubt und meinten, nun nicht mehr glauben zu können.“

Schrieb er denn immer nur von seinen Pflichten, gab es denn gar nichts anderes? Sie überflog die Zeilen. Endlich, da: „Wenn ich aber an das denke, was nun kommen wird, dann geschieht es in dem gemeinsamen Gedanken an dich und mich. Ich muß dich ja erst gewinnen, denn als ich in das Haus deiner Tante kam, tat ich's mit leeren Händen. Zwei haben an mich geglaubt, du und Udenhof. Dir und ihm will ich diesen Glauben lohnen. Ich warte auf ein Wort von dir, deine Telegramme —“

Das Blut schoß ihr in die Stirn, sie hatte ihm nicht telegraphiert.

— deine Telegramme klangen kühl, aber gerade wir Menschen des technischen Zeitalters müssen uns wohl mit gewissen Mängeln, die unserer Zeit anhaften, abfinden. Ein Wort, das der Mund spricht, das die eigene Hand schreibt, ist anders.“

Nachdenklich ließ sie das Blatt sinken. Die Tante? Sie stand auf, um nach Santa Isabel zurückzureiten, um sofort mit der Tante zu sprechen. Aber nein, zuerst wollte sie diese Stunde, die ihre und seine Stunde ganz allein war, auskosten.

Und während das Tier weiter um sie graste, las sie seinen Brief, breitete die Zeitschriften um sich aus, die Bilder des Luftschiffes enthielten.

„Du sollst doch sehen, an was für einem Riesenwerk ich mitarbeiten darf.“

Luisa hatte keine technischen Augen, aber der Riese, den das Bild zeigte, imponierte ihr doch. Sie sah das Schiff als mächtigen Gerüstkörper, sie sah die Gondeln, die Maschinen, und vorn im Führerstand, hinter den großen Scheiben, die wie riesige Augen den Beschauer anstarrten, sah ihre Phantasie mehr, als das Bild zeigte:

Ihn.

Seine energischen Züge, die schlanke Gestalt, die Hand, die kraftvoll auf den Hebeln lag, und die Stirn, hinter der die Gedanken kreisten, die all das beherrschten.

An der Tür des Herrenhauses empfing sie der Mayordomo. „Don José Ribera ist gekommen, Doña Luisa.“

„Ich kann ihn heute nicht sehen.“

„Die Señora hat befohlen, ihn sofort zu melden.“

„Gut, gut!“ Wie sie war, im Reittkleid, ging sie in den großen Salon, in dem der Nachbar wartete. „Guten Tag, José, Sie haben lange gewartet, ließ es sich nicht mit der Tante erledigen?“

„Ich habe bereits mit der Doña Margareta gesprochen.“ „Sie müssen mich heute entschuldigen, Briefe und Zeitungen —“

„Briefe und Zeitungen sind den Damen doch sonst nicht so wichtig.“

„Diese sind's.“

Er verbeugte sich. „Ich habe keine gute Zeit für meine Bitte gefunden, Doña Luisa.“ Erst jetzt bemerkte sie, daß er noch stand. „Ich werde wiederkommen.“

„Eine Bitte? Nein, sprechen Sie jetzt!“

„Es ist ein alter Wunsch meines Vaters und des verstorbenen Don Marco Souza, Ihres Onkels, ein Wunsch, den ich nie gewagt hätte auszusprechen, wenn Sie, Luisa, nicht auf Santa Isabel erschienen wären. Wir haben Ritte miteinander gemacht, Feste gefeiert, und ich denke, wir haben einander kennengelernt.“

Eine Handbewegung unterbrach ihn. „Haben Sie — ehe Sie auf mich warteten — mit Doña Margareta auch gesprochen?“

„Das tat ich.“ Sein Gesicht drückte Erstaunen aus. „Ich hätte sonst nie gewagt —“

„Und meine Tante — Doña Margareta, meine ich — hat Ihnen nichts davon gesagt, daß ich verlobt bin?“

„Nein.“

„Mit einem Deutschen.“

„Doña Margareta hat meine Werbung begünstigt, glauben Sie mir.“

„Ich muß sie fragen!“ Luisa war aufgesprungen. Aber dann bezwang sie sich und gab ihm die Hand. „Wir sind gute Freunde geworden, José, lassen Sie das genug sein. Die Klarheit, die ich haben will, muß ich selbst gewinnen. Glauben Sie mir, ich kam nach Santa Isabel, und ich ritt und lachte mit Ihnen und den anderen, weil es eine Befreiung für mich war nach den Jahren in Buenos Aires. Ich bin nicht gekommen, um einen Mann zu finden.“

„Soll ich jetzt reiten, Doña Luisa?“

Er tat ihr leid, er war ein so guter Kamerad gewesen. „Das, was jetzt zu besprechen ist, muß ich wohl allein besprechen“, sagte sie fest.

Als er fort war, ließ sie sich bei der Tante melden. Die saß aufrecht in ihrem Lehnstuhl, ein Winck scheuchte die Dienerin hinaus.

„Setze dich, Luisa!“

„Tante —“

„Laß mich reden!“ Ihre Stimme klang abgehackt, mühsam. „José Ribera war bei mir, er hat auch mit dir gesprochen. Was du ihm geantwortet hast, weiß ich, ohne daß du es mir sagst. Aber du sollst nicht an Intrigen und solch dummes Zeug denken. Liebe habe ich nie sehr hoch eingeschätzt und Blutmischungen sind mir verhaßt, besonders wenn es sich um romanisches und germanisches Blut handelt. Aber ich habe auch gesehen, daß man niemanden zwingen kann. In meinem Alter zwingt man nicht, man wartet ab. Deshalb bin ich mit dir hierher nach Santa Isabel gegangen und habe dir den Besitz gezeigt, den dein Vater nicht halten konnte und den dein Onkel wieder groß gemacht hat. Ich habe gedacht, deine Heimat würde dich wieder gefangen nehmen, deshalb habe ich dich nicht stören lassen und habe zugeesehen. Ich habe gewußt, daß der Deutsche telegraphieren würde, der Mayordomo hatte deine Antwort da. Aber er ist ein Dummkopf, er hat dreimal dasselbe telegraphiert. Ich weiß das jetzt. Und du weißt es auch. Dummheit war gegen die Verabredung. Ich habe dich hier beobachtet und habe gewußt, daß die Entscheidung kommen mußte, wenn der erste Brief aus Deutschland kam. Das ist heute geschehen, du hast José Ribera abgewiesen, ich weiß nun genug.“

„Warum hast du nicht einmal mit mir gesprochen, Tante?“

„Weil ich nichts aufzählen wollte. Laß mich jetzt, du wirst ihm schreiben wollen, es ist so bei verliebten Leuten, und ich muß erst mit einem Gedanken fertig werden, der mir vorläufig noch nicht gefällt.“

In der Nacht schlief Luisa unruhig, ihr war, als wäre Lärm im Hause und im Hofe, als würde ein Wagen herausgezogen, als tömme ein Motor, aber dann war alles wieder still, und sie schlief ein. Erst am anderen Morgen erfuhr sie, daß die Tante die Röhle der Nacht benußt habe, um eine Reise anzutreten. Die Jose war mitgefahren, und der Mayordomo

mußte nur, daß die Señorita in wenigen Tagen wieder auf Santa Isabel eintreffen würde.

So blieb Luisa nichts übrig, als zu warten. Ein paar Tage später klapperte ein brüchiges Auto auf den Hof, dem ein älterer Herr entstieg, der sich tief vor ihr verbeugte.

„Señorita Souza?“

„Die bin ich.“

„Ich heiße Faustino Roca und bin der Advokat Ihrer Tante in Bahia blanca.“ Er brachte das alles langsam und umständlich heraus. „Doña Margareta hätte mich wohl hierher nach Santa Isabel rufen können, aber ihre Entschlüsse waren in den letzten Jahren oft eigenartig. So hat sie sich selbst auf den Weg gemacht, um mich in der Stadt aufzusuchen. Solche Reisen sind im Alter der Señora immer ein Wagnis.“

Luisa unterbrach ihn. „Ist die Tante kränker? Reden Sie doch!“

Ein vorwurfsvoller Blick traf sie. „Ich rede, Señorita. Die Reise war sehr anstrengend, Doña Margareta hätte neben dem Advokaten wohl auch den Arzt konsultieren müssen, sie ist kurz vor Bahia blanca sehr krank geworden. Man hat mich gerufen, und wir haben eine Überführung der Kranken in unser Hospital durchgeführt. Dort hat Doña Margareta sich entgegen der ärztlichen Vorschriften viel mit geschäftlichen Dingen beschäftigt und einen langen Schriftsatz aufsetzen lassen, den ich auf ihren Wunsch beglaubigt habe, und den ich für den Fall des Ablebens der Señora Ihnen zu überreichen habe.“ Er verbeugte sich. „Hier ist er.“

Luisa schrie auf. „Heißt das . . .?“

Wieder eine Verbeugung. „Doña Margareta Souza ist in der nächsten Nacht sanft nach Empfang der Sterbesakramente entschlafen.“

„Ich — ich will zu ihr!“

„Das ist nicht möglich. Die Señora hat mit erstaunlicher Umsicht an alles gedacht und für jeden Fall ihre Bestimmungen im Voraus getroffen. Soweit diese Bestimmungen ihre eigenen sterblichen Überreste betrafen, sind sie bereits durchgeführt worden. Der Körper wird in einem verzinkten Sarg zu Schiff nach Buenos Aires übergeführt werden und dort beigesetzt. Es war ein ausdrücklicher Wunsch der Toten, daß Sie, Señorita, das Schriftstück sofort lesen sollten.“

„Ich kann jetzt nicht“, schluchzte Luisa, sie fühlte sich plötzlich so schrecklich allein.

„Ich werde mich zurückziehen, bis Sie mich rufen werden.“

Und der starke Wille der Toten zwang.

„Du sollst nicht denken, daß ich das Ende gewünscht habe, deshalb schreibe ich dies zuerst. Alle Menschen hängen am Leben, wenn es erfolgreich war. Das meine war erfolgreich, aber ich fühle, daß es zu Ende geht. Ich fuhr nach Bahia blanca, um meine Dinge zu ordnen, ich habe noch Zeit dazu, aber nicht mehr viel. Was deine Heimat nicht konnte, wird auch meine Wille nicht vermögen, ich gebe den Widerstand gegen deine Heirat auf. Nicht nur das, zugleich mit der Anzeige meines Ablebens geht die deiner Verlobung hinaus. Und ich bestimme zum Hochzeitstag den der Ankunft des Deutschen mit seinem Luftschiff in Argentinien. Du wirst dich dem nicht widersetzen, denn es ist ja auch dein Wille. Gelingt ihm die Fahrt nicht, dann denke daran, daß Reichtum und Erfolg sich wohl paaren können, aber nicht Reichtum und Armut. Und prüfe dich nochmals. Ich will nicht, daß die Trauerzeit deine Hochzeit verschiebe, deshalb setze ich den Termin selbst fest. Man wird sich gegen diese meine Bestimmung nicht auflehnen. Ich habe Zeit gehabt, die Schriften über das Luftschiff des Deutschen zu lesen, er wird eine neue Zeit bringen, die ich nicht mehr verstehe. Meine Pläne für dich wurzeln in der alten. Deshalb gebe ich sie auf, wenn er siegt. Nach meinem Sinn wäre eine andere Entwicklung gewesen, mein Sinn braucht nicht der rechte zu sein. Du erbst mein Ver-



Herbststurm.

Lichtbildstudie von Aug. Rupp.

mögen. Eine Generation hat gekämpft, um es zu erwerben, eine hat es erhalten und vermehrt, zweimal hat es in dem Dienst einer wachsenden Zeit gestanden, Sorge, daß es das zum drittenmal tut. Tu, was du für recht hältst, und laß dich nicht beirren."

Eine Unterschrift darunter, das Siegel des Advokaten.

Der stand wieder in der Tür, feierlich und gemessen. „Es liegt ein Kaufangebot auf die Hacienda Santa Isabel vor, Don Ribera bewirbt sich darum."

„Nicht jetzt", wehrte Luisa ab.

„Don Ribera wird warten."

„Ich will in die Stadt zurück."

„Es sind Plätze in dem Pullmannzug belegt, Senorita, ich habe Ihren Wunsch geahnt. Mein Wagen wird Sie zur Station bringen."

So fuhr Luisa Souza nach dem Norden zurück.

22.

Erst als sie in Buenos Aires in dem großen Hause stand, das ihr nun plötzlich so leer erschien, fühlte Luisa ihre ganze Einsamkeit. Immer wieder glaubte sie, die Stimme der Tante zu hören, immer wieder das Aufstoßen der Gummizwinge des Stocdes zu vernehmen. Aber alles blieb ruhig. Die Angestellten des Hauses waren stets zuvorkommend und höflich gewesen, jetzt, nachdem sie in ihr die Herrin sahen, verstärkte sich diese Dienstbeflissenheit noch.

War der Tod Margareta Souzas ein Ereignis gewesen, noch mehr war es die Verlobungsanzeige, die die alte Dame selbst noch in die Welt hinausgeschickt hatte und deren eigen tümliche Form reichen Gesprächsstoff gab. Die wenigsten erinnerten sich, diesen Kapitän Friedrich Geisenheim, so war sein Name zu lesen, jemals gesehen zu haben. Erst als der Chef der Militärfliegerei unter den Trauergästen erschien, be-

gann sich das Geheimnis zu lüften. Auch die Zeitungen taten das ihre. Viele hörten bei dieser Gelegenheit zum ersten Male von den Plänen der Sociedad Atlántica Hispano-Argentina, Bilder von dem Landungsmast, der bereits aufgestellt war, wurden herumgezeigt, die Aussichten besprochen.

Eine Verbindung Europa—Argentinien? Man war geneigt, das vorläufig noch für eine Phantasie zu halten, und man verstand nicht, wie Doña Margareta, diese Frau mit dem klaren, nüchternen Blick, ihre Nichte einem Manne geben konnte, der sich in solch haltlose Utopien verlor.

Gedanken, die die Presse der Franco-Argentina geschickt aufgriff. Es wurde merkwürdig viel über Fliegerei und Luftverkehr in diesen Tagen in Buenos Aires gesprochen. Die Franco-Argentina brachte Streckenkarten ihres Luftverkehrs, Zahlen, die bewiesen, wie sehr die Kombination Flugzeug-Zerstörer über die Cap Verden jetzt schon die Beförderungsdaten der Schiffslinien drückte, Artikel, die den regelmäßigen Verkehr, den man bereits eingerichtet hatte; in den Himmel hoben, und den phantastischen Plan der spanisch-argentinischen Gruppe verdammt. Luis Alvarez, der zufällig in Rio war, wo die Verhandlungen wieder einmal an der Paciencia der brasilianischen Behörden zu stocken drohten, eilte mit einer der Maschinen des Kondor-Syndikats nach Buenos Aires. Er fand die Stimmung sehr zugunsten seines Unternehmens umgeschlagen, das argentinische Großkapital, das sich bisher kühl ablehnend verhalten hatte, schien plötzlich Zuhörung nehmen zu wollen. Der Einfluß des Namens Souza war unverkennbar, vorläufig unkontrollierbare Gerüchte schwirrten durch die ganze Stadt.

Und die, die all das mit einem Federstrich angeregt hatte, lag starr und steif in der Kathedrale, und die eintönigen Gebete der Geistlichkeit klangen durch den Raum. Vor dem Sarg kniete Luisa Souza, tief verschleiert, die alten Diener

des Hauses Souza hielten sich im Hintergrund. Reichtum, Regierung und Diplomatie Argentiniens, flüsterten sich die Namen der Größen zu, deren Wagen vorfuhren, und waren kaum von dem Riesenaufgebot Verittener zurückzuhalten.

Das ist Geisenheim, wollte einer wissen, als Sir James Hardange durch das Portal schritt, aber Wissende belehrten ihn. „Geisenheim ist in Europa, er wird bald mit einem Luftschiff kommen.“

Zeitungsblätter knisterten, Luftschiffbilder wurden herumgegeben, konnten aber diesen Menschen, die noch nie etwas Ähnliches sahen, kaum etwas bedeuten.

„Es ist wie ein Ozeanflug, wie sie ihn jetzt immer nach den Staaten machen“, wurde erklärt.

„Nein, hier ist's anders.“

„Was weißt du?“

„Ich weiß, daß sie regelmäßig fahren wollen, daß sie Passagiere mitnehmen werden und Briefe. Man kann in vier Tagen von Buenos Aires nach Europa schreiben.“

„Das geht nicht!“

Der Präsident der Republik fuhr vor, lebhaft begrüßt von seinen Anhängern, Botschafter fremder Mächte, bekannte Politiker. Die acht Kappen des Leichenwagens stampften ungeduldig und schüttelten ihre schwarzen Behänge.

Drinne begann die Einsegnung der Toten. Mit ihrem Ehrgeiz hatte sie immer der Allgemeinheit gehört, mit ihrem Denken und Sinnen war sie stets allein gewesen. Und wie ein Symbol war es, daß sie auch jetzt allein stand, während die Allgemeinheit ihre Rechte zum letzten Male an sie geltend machte.

Der Erzbischof sprach nicht nur geistliche Worte, er ließ einen Teil der Geschichte Argentiniens wiederaufleben, deren Trägerin auch diese Tote gewesen war. Die Spanne eines Menschenlebens bedeutete viel in diesem rasend wachsenden Lande. Viele von den Weißköpfen, die jetzt hier standen, die Palais und unermesslichen Grundbesitz ihr eigen nannten, waren in ihrer Jugend wie Margareta Souza im Sattel durch das Land geritten, hatten in einfachen Häusern gewohnt, stets bedroht von noch ungezähmten Stämmen der noch nicht zurückgedrängten Indios, heunruhigt von Raubgesindel, hatten Bürgerkriege und Umwälzungen mitgemacht, die für das heutige Geschlecht nur noch Legende waren. Und viele dachten daran, daß mit Margareta Souza eine alte Zeit zu Grabe getragen wurde, und es wurde ihnen klar, daß das junge Weib, das dort vorn kniete, die Zukunft war.

Und daß durch sie eine neue Idee in das Land kommen würde.

Und Luísa Souza mußte immer wieder ihre Gedanken zu der Toten zurückführen, diese Gedanken, die sich in Weiten verlieren wollten, in Gebiete, die ihr noch unbekannt waren. Zum zweiten Male in ihrem Leben war sie allein. Damals, als der Vater starb, war sie noch ein Kind gewesen, und die Tante hatte sie aufgenommen. Der ungebundenen Freiheit von Santa Isabel folgte der Zwang der Stadt: Schule, Freundinnen, Geselligkeit — alles Dinge, die die kleine Luísa nicht kannte. Und an die sie sich hatte gewöhnen müssen, ebenso wie an die Art der alten Dame, die dem Kinde erst schwerverständlich war.

Wieder wollte sie ihr Schicksal jetzt in andere Hände legen, und alles Vertrauen stütze sie, das sie Friedrich Geisenheim entgegenbrachte. Nun gerade jetzt hätte sie ihn sich neben sich gewünscht, jetzt hätte er da sein mögen. Aber ein ganzer Ozean trennte sie voneinander.

Jedes Wort seines Briefes mußte sie auswendig, an keiner Stelle war ein Zweifel zu lesen gewesen, jede Zeile atmete Glauben und Selbstverständlichkeit. Aber die zitternde Angst des Weibes um den Mann, den es liebt, ließ sie nicht zur Ruhe kommen. Hatte die Tote das geahnt, und hatte sie ihr das ersparen wollen?

Nein, Margareta Souza war selbst eine Kämpferin gewesen, einlullende Sicherheit war nicht ihre Art. Und sie, Luísa, mußte um den Glauben an die Tat, für die er sich einsetzte, kämpfen. Damals, an jenem letzten Tage, hatte er es ja ausgesprochen, den Beruf würde er nicht aufgeben, der Beruf war ihm alles.

Eine Klarheit stieg in ihr auf, daß es nicht Sache des Weibes ist, mit Ängsten den Mann von seinen großen Aufgaben zurückzuhalten. Daß Männer mit einem großen Willen Frauen mit starkem Herzen neben sich brauchen. Frauen, die lächeln können, wenn es in ihnen zuckt, die dem Manne das Letzte geben.

Den unerschütterlichen Glauben.

J irgendwo sang ein Chor, der Erzbischof betete, und mit ihm knieten die Geistlichen, die Chorknaben schwingen ihre Räucherfässer. Ein Luftzug drang in die Kirche. Jetzt traten die alten Diener des Hauses an den Sarg, hoben ihn, leise schwankend setzte er sich in Bewegung.

Sie trugen Margareta Souza zu Grabe.

23

Und am gleichen Tage taufte man am Bodensee das neue Schiff.

Geheimnisse kannte das kleine alte Städtchen nicht, und so war Geisenheim bald als der neue Kommandant eine der bekanntesten Persönlichkeiten geworden.

Eines Tages saßen sie in Udenhofs Villa am See, so wie sie oft zusammensaßen. Baumeister, sonst ein getreuer Anhänger des kleinen Kreises, fehlte. Frau Hedwig hatte sich in die Sofaecke eingekuschelt — es war immer noch kalt, und sie froh leicht — und hörte, wie das ihre Art war, zu.

Der Professor sprach von Zukunftsplänen und von den Gründen, die ihn veranlaßt hatten, das Kommando des Luftschiffs in Geisenheims Hand zu legen.

„Sehen Sie mal, man bildet sich oft ein, viel erreicht zu haben, aber man steht doch immer wieder am Anfang. Manche mögen ja sagen, das, was wir jetzt wollen, hätten wir schon einmal erreicht, damals, als die ‚Bodensee‘ und die ‚Schwaben‘ und die ‚Hansa‘ ihre regelmäßigen Fahrten über Deutschland machten. Aber im Verhältnis zu dem, was wir erreichen müssen, waren das Kahnfahrten auf dem Goldfischteich. Ernster gesprochen, es waren Versuche, denn jede Entwicklung geht langsam, stufenartig vor sich. Eine große Stufe war der Krieg, da haben wir unserer Luftflotte viel zugemutet, und der Name des Grafen war auch niemals so populär wie damals, als unsere Schiffe über England standen. Diese Popularität haben wir erst einmal wieder verloren und müssen sie neu schaffen.“

„An Besuchern fehlt es uns nicht“, seufzte Geisenheim und dachte daran, wie oft er am Tage in seinen nautischen Arbeiten gestört wurde, um irgendeinen besonders prominenten Gast durch das Werk zu begleiten, wie oft sie an Abenden, die sie besser verwenden konnten, im Kurgartenhotel bei Essen sitzen mußten. Er zählte auf: „Vorgestern die Hoteliers aus Württemberg, dreißig Autos — einen Tag früher der Bayerische Autoklub, fünfzig Wagen — das Gymnasium Lindau, die japanische Kommission, die englische —“

Der Professor lachte. „Lassen Sie nur, hat Ihnen übrigens König von den Japanern erzählt, die in seinem Museum waren?“

Das Museum war ein Hauptattraktionspunkt. Alles, was für den Luftschiffbau wertvoll war, wurde dort pietätvoll aufbewahrt, Beobachterkörbe, die sie im Kriege an dünnen Trossen hinuntergelassen hatten, und in deren lustigen Sitz mancher stundenlang hatte ausharren müssen, Motorenmodelle, ein Kommandostrand und eine vollständige Bombenabwurfvorrichtung mit Lastatur und eisernen Gewichten, die an Ketten hingen und herunterfielen.

Die Vorrichtung hatte es dem einen Japaner angetan. Und das wieder ärgerte König. Wie zufällig spielten seine Finger an den Tasten, während er einen mit vielen gelehrten Worten gespielten Vortrag über den Wert der Vorrichtung im Kriege hielt, und ebenfalls wie zufällig fielen die Gewichte immer dicht an der Nase des allzu Neugierigen vorbei. Daß eins von ihnen die Nase sogar wirklich traf, war Pech, führte aber nicht zu diplomatischen Verwicklungen.

„Eine Fahrt lassen Sie mich noch mit Ihnen im Führerstand stehen“, sagte der Professor. „Wir wollen uns auf ihr im langen Flug bei all den deutschen Städten bedanken, die uns die Fortführung unseres Baues ermöglicht haben. Das zu tun halte ich für meine Ehrenpflicht. Zugleich ist's die große Probe aufs Exempel, dann aber —“ er holte tief Atem — „dann beginnt die neue Zeit, die der Weltflüge.“

Frau Hedwig sah ihn mit lustigen Augen an. „Bei denen mein Ernstel bestimmt nicht zu Hause bleibt.“

„Habe ich das etwa gesagt?“ polterte Udenhof. „Nichts habe ich gesagt! Aber die Arbeit machen dann andere. Ich setze mich in eine der schönen Kabinen oder in den großen Speisesaal und höre zu, wie die Passagiere flugschnacken.“

Geisenheim fühlte, daß der Entschluß dem Professor nicht leicht geworden war, kannten doch alle Luftschiffer nichts Schöneres als zu fahren. Wohin man auch kam, überall saßen in der Stadt in den Weinstuben die Angehörigen der Besatzung, die Fahrmeister, die Ballonmeister, die Steuerleute, die Nachrichtensoffiziere, und erzählten einem stauend zuhörenden Kreise. „Und unser erster großer Flug geht nach Argentinien“, sagte er.

Udenhof horchte auf. „Zieht Sie etwas nach Buenos Aires, Geisenheim?“

Aber Frau Hedwig mahnte. „So etwas sollte man nicht fragen, Ernst, Geisenheim wird wissen, wann er uns etwas zu sagen oder wie lange er es zu verschweigen hat.“ Ihre klugen Frauenaugen hatten längst beobachtet, daß sich im Wesen des neuen Kommandanten etwas veränderte, wenn von Buenos Aires gesprochen wurde.

„Du bist ein kluges Weib“, sagte er anerkennend.

Doch Geisenheim schien der Zeitpunkt gekommen zu sein, an dem er sprechen durfte, nein, an dem er sprechen mußte, um sich und Luisa nicht in ein falsches Licht zu setzen. „Ich habe mich, ehe ich abfuhr, mit Luisa Souza verlobt.“

„Die also ist's, die rotblonde Argentinierin! Und die will mir nun meinen ersten Kommandanten nehmen?“

„Sie will die Frau des ersten Kommandanten sein“, verbesserte Geisenheim.

Aber der Professor schüttelte den Kopf. „Dieses Fräulein Souza ist sehr reich.“

„Deshalb habe ich nicht um sie geworben.“

„Das weiß ich. Sie gehören zu den merkwürdigen Menschen, für die Reichtum ein Hinderungsgrund ist. Aber der Reichtum der Souzas ist, wenn ich recht unterrichtet bin, so groß, daß er verpflichtet.“

„Nicht einen Menschen, der höhere Pflichten hat.“

Frau Hedwig nickte ruhig mit dem Kopf.

Udenhof sah es. „Was willst du sagen, Hede?“

„Geisenheim weiß, um was es geht. Du hast vorhin von Stufen gesprochen, über die die Entwicklung aufwärts geht.“

Ihr hebt gerade den Fuß, um eine solche Stufe zu erklimmen. Der regelmäßige Transoceanverkehr mit Luftschiffen wird eine neue Era für Handel und Verkehr bringen. Pionier dieser Idee zu sein ist mehr wert als Reichtum.“

„Man muß eine Frau haben, damit die alles, was man sagen möchte, viel schöner in Worte kleidet“, nickte Udenhof.

Draußen am Zaun piff jemand ein Signal.

„Das ist Baumeister.“

„Bitte, nichts von dem, was wir eben besprachen“, bat Geisenheim.

„Ich bin kein Schwäger“, knurrte Udenhof, piff seinem Hunde, der verschlafen in der Ecke saß, und ging, um dem späten Besucher zu öffnen.

„Ich sah noch Licht hier“, Baumeister musterte befriedigt das Etikett der Flasche, die auf dem Tisch stand. „Es hat also gelohnt.“

„Materialist!“

„Um Gotteslohn mühen sich die Dummen. Ich bin eben noch einmal bei den Motoren gewesen.“

„Na, und?“

„Sie sind richtig eingebaut.“

„Und das wollten Sie uns erzählen?“

„Wenn sie falsch eingebaut wären, hätte ich nicht kommen können, dann säße ich noch im Luftschiff.“

„Sie sollten an Ihre Frau denken, Baumeister“, mahnte Frau Hede, „sie sitzt den ganzen Tag allein.“

„Das ist besser, als wenn die Leute zu ihr gelaufen kämen und sagten, ihr Mann hätte seine Arbeit nicht richtig gemacht. Dreitausend Pferde wollen im Zaum gehalten werden.“

„Er redet wie Ben Hur.“

„Pah, mit vier Pferden im Kreise fahren, ist keine Kunst!“ Von klassischer Weisheit hielt Baumeister nicht viel.

Am liebsten hätte Udenhof die Indienststellung des Schiffes in aller Stille vorgenommen, aber das propagandistische Moment durfte nicht außer acht gelassen werden. So waren Einladungen an die Staatsbehörden, an die Presse, an finanziell interessierte Kreise und an viele andere ergangen, der



Feuerwerk.

Lichtbildstudie von H. R. v. Rietschoten.

Laufe des Luftschiffes beizumohnen, mit der, wenn das Wetter es gestattete, die erste Fahrt verbunden werden sollte.

Am Tage vor dem großen Ereignis war Hilde Geisenheim angekommen.

Sie stand mit dem Bruder im Führerstand des Schiffes. „Manchmal bedauert man doch, daß man als Weiblein zur Welt gekommen ist“, seufzte sie.

„Frauen haben ihre anderen Aufgaben.“

Sie sah ihn von der Seite an. „Seit wann beschäftigt sich mein Brüderchen denn mit Frauenfragen?“

Ein Bote stand unten in der Halle, „Herr Kapitän!“

„Ja?“

„Ein Telegramm.“

Es war ein langes, langes Telegramm aus Argentinien, in dem viel stand. Luisa telegraphierte den Tod der Tante, die Änderung der Verhältnisse, Telegrammworte versuchten ein Mißverständnis zu klären. Über allem aber stand die Sehnsucht des Weibes nach dem geliebten Manne.

„Ich warte von Tag zu Tag auf den Augenblick deiner Ankunft.“

Geisenheim hielt der Schwester die Blätter hin. „Jetzt sollst du's auch wissen.“

Es war lange still zwischen ihnen. Endlich Hilde: „Ist sie tapfer, deine Luisa?“

„Warum fragst du danach zuerst?“

„Weil nur eine tapferere Frau neben einem Manne stehen kann, der sich einsetzt, nicht nur mit seinem Namen, mit seinem Leben.“

„Das haben Millionen Menschen im Kriege getan.“

Ihre Augen wurden feucht. „Und aus den Millionen haben wir Frauen uns immer nur einen herausgesucht, um den wir gebangt haben, und der unsere Sorge nicht einmal hat merken dürfen. Ihr Männer habt mitten in den Ereignissen gestanden, wir Frauen in Ungewißheit nebenbei. Es kann schwerer sein übrigzubleiben, als zu sterben.“

„Hildelein?“

„Ich möchte deine Braut sehen, Fritz.“

„Und was willst du ihr sagen?“

„Gar nichts! Ich glaube, ich brauche ihr nur in die Augen zu sehen, dann weiß ich, was sie ist. Darf denn eine Schwester nicht eifersüchtig über ihren Bruder wachen und ihn nur der Besten gönnen?“

Auch andere sprachen von Luisa Souza und Geisenheim. Der soeben unter Beförderung zum Legationsrat nach Berlin versetzte Felipe Castillo fuhr mit seiner jungen Frau Consuelo an den Bodensee, um den argentinischen Botschafter bei den Feierlichkeiten würdig zu vertreten.

„Die arme Luisa wird sehr allein sein“, die mitfühlende Consuelo zerdrückte eine Träne. „Es ist ja nicht immer leicht gewesen, mit Doña Margareta auszukommen, aber gut hat es Luisa immer gehabt. Und nun die Merkwürdigkeit mit der Verlobung.“ — Das Kabel war sehr ausführlich gewesen.

„Ich kenne keinen Geisenheim.“

Die Absperungen waren heute besonders streng, um wenigstens den Ehrengästen Platz zu halten. Die Hallen waren noch geschlossen, aber auf dem Rasen lagerten bereits Arbeiter, die die Haltefaue nehmen sollten. Dieses Mal wollte man noch in der alten Art starten, für spätere Aufstiege war eine Schienenbahn vorgesehen, die die Ausfahrt mechanisch leitete.

Die ganze Nacht war gearbeitet worden, Baumeister hatte die Übernahme von Brennstoff beaufsichtigt, Geisenheim das Abwiegen geleitet, jetzt, in der letzten Stunde standen alle auf ihren Posten, Geisenheim im Führerstand, die Mechaniker in den Motorengondeln, die Funker im Funkraum, die Steuerleute an ihren Hebeln.

Nur eine Fläche vorn an der Spitze war noch verhängt. Erst in der Nacht hatten Maler den Namen angepinselt, der

nun enthüllt werden sollte, und der bald in aller Munde sein würde.

Jetzt gingen die Türen auf, die Ehrengäste traten ein, die Mannschaft salutierte.

Consuelo Castillo-Manzoni hatte zuerst kopfschüttelnd das lange Schiff betrachtet, dann aber, als sie mit den anderen die Treppe hinaufstieg, um die Räume für die Passagiere zu besichtigen, wurde sie befriedigter.

„Das gefällt mir.“

Als Consuelo in den Führerstand trat, in dem Geisenheim noch immer stand, stieß sie einen Schrei aus. „Das ist doch —“

Auch der hatte sie erkannt. „Der Chauffeur“, lächelte er.

„Wissen Sie, daß Luisa heiraten wird?“ Consuelo fühlte, daß sie etwas sehr Lorchtes sagte, aber die Ideen verbanden sich bei ihr so.

„Ich weiß es.“

„Sie hören noch von ihr?“

„Oft!“

„Geisenheim“, rief Professor Udenhof, „es ist Zeit, lassen Sie das Schiff frei machen!“

„Sie heißen Geisenheim?“

„Zu dienen!“

Indessen hatten Arbeiter des Werkes ein hohes Gerüst vor die Spitze gefahren, das betrat Udenhof nun und hob die Hand.

Es wurde still in der Halle.

„Ich stelle dieses erste Luftschiff nach dem Weltkriege, das Deutschland baut und nützt, in den Dienst des deutschen Gedankens, in den Dienst des Weltverkehrs, in den Dienst der Vereinigung der Kontinente, der Überbrückung der Ozeane. Ich taufe es „Dzeania.“

Die Hüllen fielen, und während das traditionelle Taufwasser aller Schiffe, der Segt, von der Hülle perlte, leuchteten die schwarzen Buchstaben des Namens im Sonnenlicht.

Und gleichzeitig stieg am Heck die deutsche Flagge auf.

Ein paar rasche Meldungen: Windrichtung günstig — Windstärke günstig — Motoren klar — Ballast klar — Ballons klar — dann bestieg Udenhof mit den ausgewählten Gästen, unter denen sich auch Frau Consuelo befand, da ja Argentinien ein besonderes Unrecht an das Schiff hatte, die Kabine. Die Türen schlossen sich und die mächtigen Tore gingen auf.

Langsam glitt der Riese aus der Halle und badete seinen hellen Leib im Sonnenlicht.

Geisenheim sah alles wie im Traum, die Menge, die in weitem Umkreis den Flugplatz umlagerte, die Alpenkette im Hintergrund, den Wald, die Berge.

Udenhof trat neben ihn. „Und wir denken an den Mann“, sagte er leise, „dessen Geist wir lebendig erhalten wollen. Es werden heute abend viele Reden auf ihn und auf uns gehalten werden, in diesem Augenblick gehört er uns allein.“

Er preßte seinem Mitarbeiter die Hand.

Geisenheim war jetzt ganz Kommandant, die letzte Meldung mußte vom Offizier vom Dienst jeden Augenblick kommen.

„Schiff klar von der Halle!“

Ein Blick zu den Steuerleuten, eine Orientierung nach unten. „Trossen frei!“ Ein Druck auf die Taste. „Luftschiff marsch! Höhensteuer ziehen!“

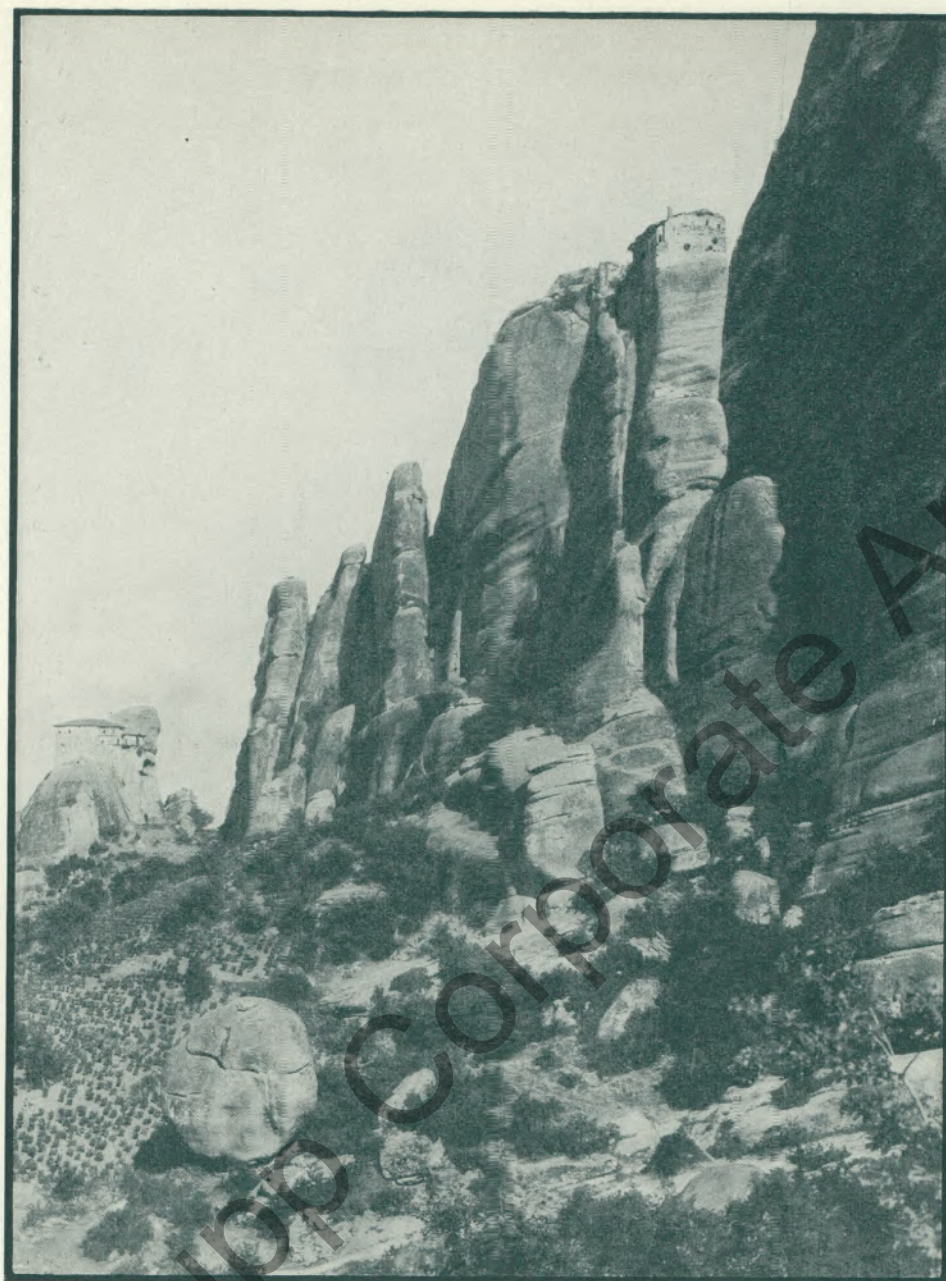
Langsam und majestätisch hob sich die Dzeania in die Lüfte, stieg, fuhr eine langsame Schleife, und dann, als die Fahrtrichtung gewonnen war, als Stadt und See wie aus der Spielschachtel unter ihnen lag, donnerten plötzlich alle fünf Motoren. Dreitausend Pferdestärken griffen an, der Riese zitterte, gehorchte.

Dem einen Kopf, dem einen Willen.

Eine Bank zog von Westen heran und entzog das Schiff den Nachschauenden.

Mit dreitausend Pferdestärken donnerte die Dzeania dem Segau zu. —

(Fortsetzung folgt.)



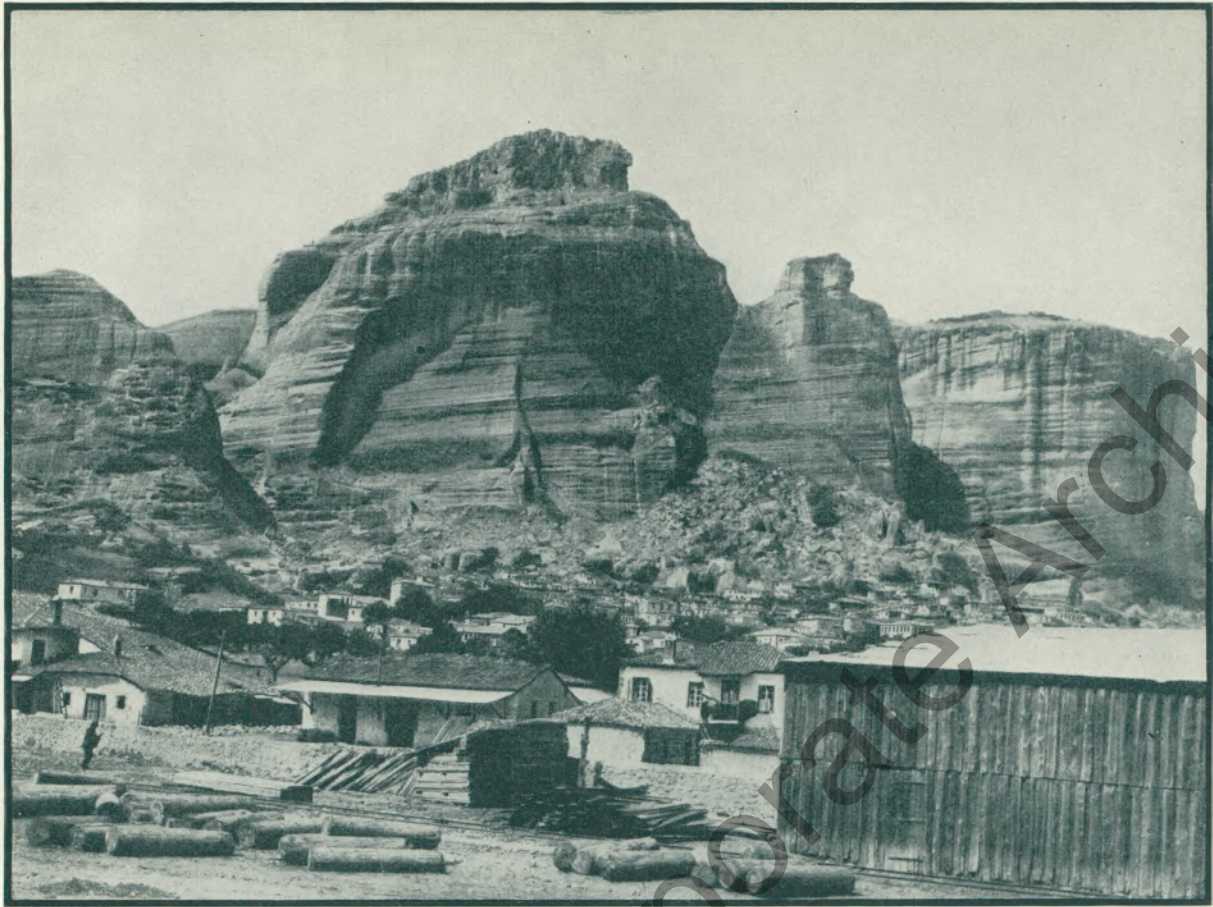
„Wie Adlerhorste hocken die Metéora-Klöster auf den Felskuppen“.
Eine der schönsten Partien der Metéora-Landschaft mit den beiden Klöstern St. Etienne und St. Trizias.

Klöster, die in der Luft schweben.

Von H. R. van Riezschoten, Berlin.

Griechenland besuchen heißt für die Mehrzahl der Touristen, die aus dem klassischen Altertum bekannten Kultstätten aufzusuchen, und schließt die fehlende Kenntnis des mittelalterlichen thessalischen Griechenlands und damit eine wirklich geschlossene Vorstellung von der Kultur-entwicklung dieses Landes aus. Dabei bietet dieser, dem gewöhnlichen Hellasfahrer unbekannte Teil der südbalkanischen Landschaft nach der Übersättigung mit dem „Geist der Antike“ eine erfrischende Abwechslung. Als Verweis diene anstatt eines Ausfluges zur Akropolis oder zu den allbekannten Ruinen des Parthenontempels eine allerdings etwas beschwerlichere Fahrt ins Herz Thessaliens, zur Metéora-Felslandschaft mit ihren Klöstern.

Es ist etwas Merkwürdiges um die Metéora. Von dem einst geformten Sandsteingebirge, auf dem unser Weg, von der Ostküste kommend, nach Kalabáka führt, springt mit immer erschreckenden Gewalt eine mächtige, oben tafelförmig abgeschnittene Felsmasse von etwa 300 m Mächtigkeit wie eine gigantische Halbinsel in die Ebene Thessaliens hinein. Dieser Wall wird durch zahlreiche enge, wie mit scharfen Werkzeugen eingeschnittene Erosionsrisse in eine Unzahl breit gelagerter Klöfe, schmaler Mauern, schlanker Türme und Pfeiler aufgelöst, die entweder senkrecht oder gar überhängend abstürzen. Die Bilder können nur in einem bescheidenen Umfange den Eindruck vermitteln, den diese mit Ufergewalt auf den Beschauer eindringenden Felsriesen zum



Kalabáka mit einer typischen Felsengruppe.

Links oben ist die Turmspitze eines Klosters zu erkennen, der alleinstehende Felsen halbrechts trägt ebenfalls ein Kloster.

erstermal auslösen. Auch den beherztesten Menschen überkommt ein Furchtgefühl, wenn er von den herabgestürzten häusergroßen Blöcken, die bis in die letzten Wohnviertel von Kalabáka hinein liegen, hinauf zu der von Wetterumbilden abgeriebenen, scheinbar morschen Pfeiler- und Turmwelt sieht, die im nächsten Augenblick niederzuprasseln droht. Und dennoch, solange Menschengedenken zurückreicht, niemals hörte man davon, daß herabstürzende Steine in Kalabáka Unheil angerichtet haben.

Unbedingt kann man die Felslandschaft der Meteóra zu den eigenartigsten auf der Welt zählen. Der Eindruck wird um so gewaltiger, je mehr man sich von Kalabáka entfernt. Bald entfaltet sich vor unserem Blick ein wahres Labyrinth enger, steil abfallender Schluchten mit immer neuen, mannigfaltig geformten Gebilden, dazu gleichsam als idyllische Beigabe, wo sich auch nur ein Plätzchen Erde befindet, eine üppige Vegetation. Beim Ausblick auf die Ebene breiten sich spielzeugartig Ackerfluren und Maulbeerhaine aus. Tiefe Einsamkeit umgibt uns, nur ganz von fernher scheint ein märchenhaftes Glockenklängen zu kommen, das den Wanderer an die hoch oben auf den Spitzen starrer Felsmassen errichteten Wohnstätten erinnert. Ansehnliche Gebäude, Kirchen, Türme, Erker und Wandelgänge: es sind die Klöster der Meteóra. Hier hat sich gleich den Klöstern des Berges Athos das Mönchtum des Mittelalters unverfälscht erhalten. Diese in der Luft schwebenden Klöster inmitten einer landschaftlich einzigartigen Umgebung bieten dem Touristen so viel Sehenswertes, Eigentümliches und Merkwürdiges, wie es kaum an einem anderen Ort Europas, der sich aufzusuchen lohnt, der Fall ist. Auf der Plattform vieler Felsen sind frische, grüne Wiesen, die zuweilen an die saftig-grünen Matten unserer Alpenwelt erinnern. Tief unten dehnt sich die weite, frucht-

bare Ebene Thessaliens, die mit ihren in frischen Farben schimmernden Ackerfeldern und dunkelgrünen Maulbeerhainen einen reizvollen Gegensatz zu den schneebedeckten Höhen des Pindos bilden, aus.

Die wenig gastlich anmutenden Wohnsitze hoch oben auf den Felsen wurden in einer wilden und gewaltigen Zeit, im frühen Mittelalter, gegründet, in der menschenfeindliche Fanatiker oder auch politisch Geächtete auf den unzugänglichen Felsen sichere Zufluchtsstätten suchten. Als eine der ersten Gründungen ist das von Johannes Kantakouzenos gegen 1350 erbaute Kloster des Heiligen Stephanos im Nordosten von Kalabáka zu nennen. Im Vergleich zu den übrigen Siedlungen ist das letztgenannte Kloster leicht zugänglich. Der Fels, auf dessen Plattform sich dieses Kloster erhebt, ist von dem nächstliegenden größeren Hügel nur durch eine schmale Kluft getrennt, die leicht überbrückt werden konnte. In allen anderen Fällen kann man sich kaum erklären, auf welche Weise die ersten Ersteiger auf die Felsen gelangten. So kann man nach den Klöstern Trias, Barlemi und Meteoron nur mit Hilfe eines netzartigen Sackes gelangen, dessen Maschen durch eiserne Haken miteinander verbunden werden. Das Netz mit dem Inzassen wird durch eine von kräftigen Mönchen gehandhabte Winde an der senkrechten, fahlen Felswand hinaufgezogen. Bewohnt werden zur Zeit nur noch einige wenige Klöster. In der Blütezeit bestanden etwa 23 Klostersiedlungen, von denen allerdings im 16. Jahrhundert nahezu die Hälfte wieder einging. Heute sind nur noch fünf Klöster bewohnt; auch ihr Bestehen ist bedroht, zumal die wirtschaftliche Existenz durch die staatliche Beschlagnahme ihrer ehemals ausgedehnten Besitztümer sehr in Frage gestellt ist. Das Leben der bedürfnislosen Mönche mag zwar fast frei von Sorge sein, doch ist es noch weniger beneidenswert als



Der „Schrstuhl“ wird heruntergelassen.

Kalabáka, im Altertum Aeginion und im Mittelalter mit dem byzantinischen Stagus oder Stagi bezeichnet, hat infolge seines natürlichen Schutzes durch die unbezwingbare Festung der Metéora besonders im Altertum große strategische Bedeutung, gleichsam als Wächter des Einfalltores in die thessalische Ebene. Hier war es auch, wo Cäsar in den römisch-mazedonischen Kriegen nach Thessalien einrückte, während zu gleicher Zeit Scipio durch den Paß von Thyrnavos sich nach Thessalien Eintritt verschaffte. Im Mittelalter wurde Kalabáka zu einem Brennpunkt religiösen Lebens. Hier residierte ein Metropolit; Kaiser Andronikos III. erbaute die jetzt noch vorhandene Kathedrale — Metropolis —, die als eine der ältesten Kirchen Griechenlands ausgegeben wird. — Doch alle aus Menschenhand geschaffenen Zeugen des klassischen



Die Aufahrt ist nur Schwindelfreien zu empfehlen.

das ihrer Brüder vom Berge Athos. Im Vergleich zu den geschäftstüchtigen Mönchen auf Athos leben die Metéoramonche ganz ihren auf die Ewigkeit gerichteten Pflichten.

Altertums und des Mittelalters verblaffen gegenüber diesen gewaltigen Felsgebilden, auf denen die Mönche, hoch über dem Treiben der Welt, auf ihre Weise der Gottheit dienen.



Besuch im Kloster.

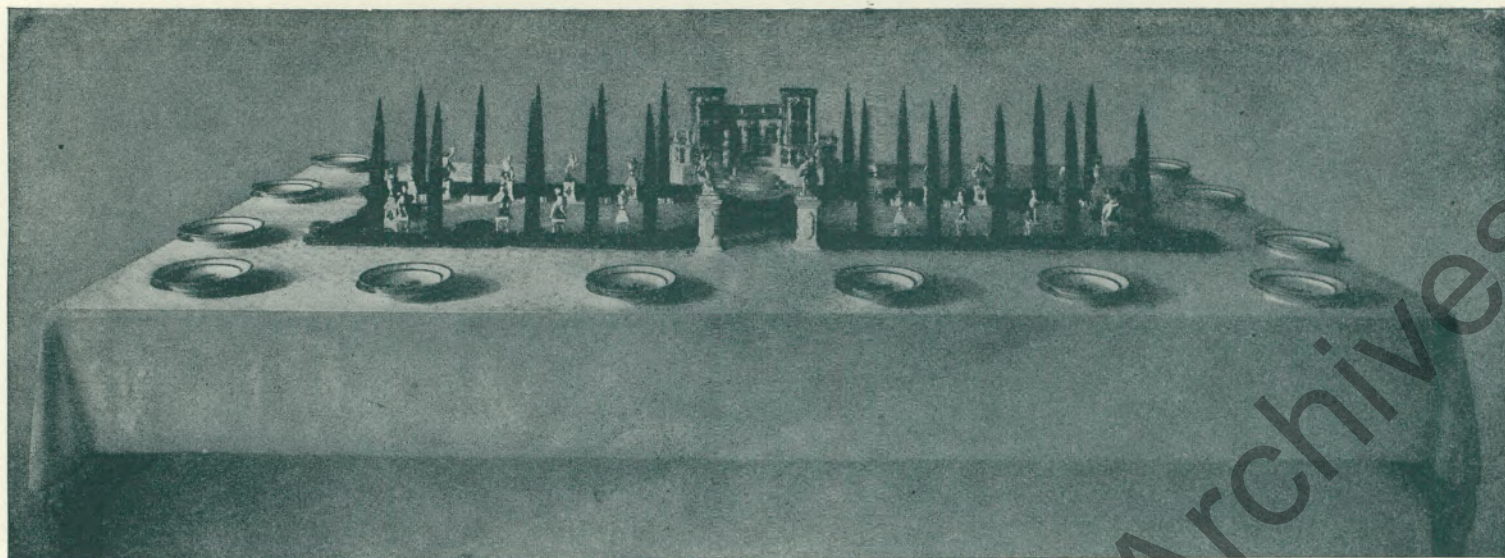


Abb. 1. Das erste Erzeugnis der Nymphenburger Porzellanmanufaktur.
Tafelschmuck nach gartenbaulichen Motiven von Josef Vohnhauser.

Nymphenburg.

Eine kunstgeschichtliche Betrachtung von Dr. R. Schupp.

Die Staatliche Porzellanmanufaktur in München als Kunstinstitut besonderer Art zeigt in ihrer wechselvollen Geschichte ein interessantes Bild der mannigfaltigen geistigen und künstlerischen Zeitströmungen des 18. und 19. Jahrhunderts.

Die ersten Versuche zur Herstellung von Porzellan in München gehen auf den Glasermeister Elias Vater zurück, der, wie so viele Keramikervaganten jener Zeit, dem Kurfürsten im Jahre 1729 für den Ankauf des Arkanums, d. h. der Geheimrezepte zur Porzellanbereitung, Geld zu entlocken versuchte. Seine Angaben erwiesen sich freilich bald als Schwindel. Erst zwei Jahrzehnte später gelang es dem Münchener Hafnermeister Franz Ignaz Niedermayer, einige Porzellangeschirre zu brennen. Den eigentlichen Anlaß zur Gründung der Münchener Porzellanmanufaktur hat aber wohl die im Jahre 1747 in der bayerischen Residenzstadt stattgefundene Hochzeit des Kurfürsten Maximilian III. Joseph von Bayern mit der Tochter des Kurfürsten August Friedrich II. von Sachsen, Königs von Polen, gegeben, da diese kunstliebende Prinzessin in ihrer Vorliebe für Porzellan alle Bestrebungen begünstigte, die die Errichtung einer Manufaktur in München zum Ziele hatten. Die nach verschiedenen Seiten geführten Verhandlungen hatten den Erfolg, daß der Kurfürst im Herbst des Jahres 1747 drei Wiener „Fabrikanten“ verpflichtete. Für die Anlage der Fabrik stellte der Fürst das unbewohnte Lustschloß Neudeck zur Verfügung.

Als Gründungstag der Manufaktur kann wohl der 1. November 1747 angesehen werden. Während die Produktion in den Manufakturen von Meissen und Wien unter der Ägide erfahrener „Chymici“ und genialer Künstler in dieser Epoche bereits zu höchster Blüte entwickelt war, glückte es der Münchener Porzellanmanufaktur nach zahllosen Versuchen jedoch erst im Jahre 1749, im fabrikmäßigen Betriebe Porzellan herzustellen. Die Schwierigkeiten konnten aber trotz aller Anstrengungen nicht bezwungen werden, so daß die Fabrikation bis zum Jahre 1750 nicht das geringste wirtschaftliche Erträgnis abwarf. Durch diesen Mißerfolg verstimmt, ordnete der Kurfürst die Stilllegung der Fabrik an — das Ende der ersten Münchener Porzellanmanufaktur war damit nach kaum dreijährigem Bestehen gekommen.

Ein entscheidender Umschwung trat erst ein, als der Kurfürst in glücklicher Wahl den Grafen Sigmund von Haimhausen mit der Leitung des bayerischen Bergwesens beauftragte. Graf Haimhausen griff mit sicherer Hand die Porzellanmanufaktur wieder auf und führte im Verein mit geeigneten Mitarbeitern die Münchener Porzellanmanufaktur in wenigen Jahren zu glanzvoller Entfaltung. Unter Verwendung von Passauer Erde, einer Mischung von Kaolin und

Feldspat, gelang es ihm, ein hochwertiges weißes Porzellan herzustellen und durch diesen Erfolg den Kurfürsten im Jahre 1752 zur Wiedereröffnung der Fabrik zu bestimmen. Blieben



Abb. 2. Pferd mit Mohrenknaben.
Figur von Prof. Joseph Wackerle.



Abb. 3. Der eifersüchtige Kavalier.
(Franz Anton Bustelli.)

diesen Versuchen Rückschläge auch nicht erspart, so wandte sich doch das Glück, als in der Mitte des Jahres 1753 der nachmals als Organisator mehrerer Porzellanmanufakturen berühmt gewordene Wiener Arkanist Jakob Ringler nach München kam und eine bedeutsame Verbesserung der Brennöfen durchführte. Welchen Aufschwung der Betrieb in kurzer Zeit nahm, mag daraus ersehen werden, daß die Fabrik bereits zwei Jahre später einen Personalstand von 30 Mann aufwies. Über der künstlerischen Produktion dieser ersten Periode liegt freilich ein gewisses Dunkel, da aus dieser Zeit nur einige wenige Plastiken erhalten geblieben sind.

Aber noch fehlte den Erzeugnissen der Manufaktur der die Formgedanken des Rokokos so einzigartig interpretierende genial-künstlerische Schwung, lassen die Schöpfungen der ersten Arkanisten doch noch die von aller Befangenheit losgelöste Formfeinheit vermissen. Gleich den anderen führenden Manufakturen des Kontinents erstand aber auch der Münchener Porzellanmanufaktur in dieser Frühperiode der Kunstentfaltung in Franz Anton Bustelli der Rokokokünstler großen Stils. Bustelli, ein geborener Tefliner, tauchte 1754 in München auf und fand in der Neudecker Fabrik als Figurist Anstellung. In den mannigfaltigen Werken von

seiner Hand, Figürchen und plastischen Darstellungen von unerhörter Feinheit, offenbart sich eine künstlerische Formbeherrschung, die die Gestaltungsmöglichkeiten des Porzellans restlos erschöpft (Abb. 3, 4 und 5).

Wie die Fabrikchronik meldet, wurde im Jahre 1755 „unter göttlicher Obhut der Anfang des Verschleißes gemacht“, wobei bei der Fabrik von fürstlicher und bischöflicher Seite namhafte Bestellungen zusfloßen. 1757 wurden in München in dem Kurfürstlichen „Fabriehaus“ am Rindermarkt und zwei Jahre später auch in der Residenz in dem sogenannten „Porzellankasten“ Verkaufsniederlagen errichtet. Daneben erstanden an verschiedenen auswärtigen Plätzen Verkaufsfilialen, die im Verein mit jährlich vorgenommenen Lotterien einen umfangreichen Absatz sicherten.

Auseinandersetzungen mit dem Paulanererkloster in München, zu dessen Besitz der Neudecker Garten gehörte, ließen beim Kurfürsten den Plan reifen, die Fabrik nach Schloß Nymphenburg zu verlegen. Nach eingehender Beratung entschloß sich der Fürst, die Manufaktur in den Nordtrakt des von dem Hofbaumeister Eßner meisterhaft entworfenen Schloßrondells zu verlegen, dessen südlicher Teil bereits unter Kurfürst Karl Albert erbaut worden war. 1758 begann

der Bau der Verwaltung- und Fabrikgebäude, die durch die Rondellmauer des Schlosses zu einem einheitlichen Ganzen vereinigt wurden.

Nach drei Jahren konnte bereits der Einzug in die neue Fabrik erfolgen, deren Personal im Jahre 1761 schon auf 171 Köpfe angewachsen war.

Mitten in diesem glänzenden Aufschwung traf die Fabrik freilich ein schwerer Verlust. Bustelli, dessen nie wieder erreichtes Künstlertum der Manufaktur in 8 1/2-jähriger, rastloser Schaffenszeit über 150 Werke



Abb. 4. Chinesischer Gelehrter mit Schüler.
(Franz Anton Bustelli.)



Abb. 5. Farbige Rokokoterrine.
(Franz Anton Bustelli.)

geschenkt hatte, wurde am 18. April 1763 jäh aus dem Leben gerissen. Das verwaißte Modellmeisteramt wurde 1764 dem aus Böhmen stammenden Bildhauer Dominikus Auliczek d. Ä. übertragen, der jedoch in seinen Arbeiten für die Manufaktur trotz verschiedenen höchst anerkennenswerten Schöpfungen in

keiner Weise mehr die begnadete Künstlerphantasie seines Vorgängers erreichte. Zweifellos dürfen wir aber heute für viele der fein modellierten allegorischen Darstellungen und Gesellschaftsgruppen, wie der reizenden Tierstücke des Meisters, die in ihrer Blüte von den kühleren Gedanken der Louis-XVI.-Zeit getrennt werden, dankbar sein (Abb. 7).

Als zu früh schloß Maximilian III. Joseph, der Gründer und besorgte Gönner der Manufaktur, am 30. Dezember 1777 die Augen. Sein Tod bedeutete für das fernere Schicksal der Fabrik den Annäherung neuer schwerer Zeiten. Sein Nachfolger, Kurfürst Karl Theodor aus der Pfälzer Linie, brachte der Nymphenburger Anstalt wenig Sympathie entgegen, da er die Erzeugnisse seiner heimatischen Manufaktur in Frankenthal bevorzugte. Schwere Erschütterungen, die in ihrer Rückwirkung auf Handel und Gewerbe auch für die Münchener Fabrik nicht ohne Folgen blieben, löste ferner der jäh entflammte bayerische Erbfolgekrieg in den Jahren 1778/79 aus. An Stelle des hochverdienten Grafen von Haimhausen, der nach einem arbeitsreichen und erfolgsgekrönten Leben am 16. Januar 1793 starb, übernahm im gleichen Jahre August Graf von Törring auf fürstlichen Befehl die Fabrik. Mit sicherer Hand führte Graf Törring in den nächsten Jahren eine völlige Neuordnung des Betriebes durch, liquidierte durch Versteigerungen die alten Lagerbestände und schuf in verschiedenen Städten neue Verkaufsniederlagen. Die rasch steigende Nachfrage machte eine Vergrößerung des Personals erforderlich und ließ in den Werkstätten neues Leben entstehen. Eine wertvolle Kraft gewann die Fabrik in dieser Periode in dem Modellmeister Johann Peter Melchior, der die Frankenthaler Porzellanmanufaktur durch seine hervorragenden Schöpfungen auf dem Gebiete der Porträt- und Reliefplastik zu hoher Blüte geführt hatte.

Unter der Inspektion einer neuernannten Generallandesdirektion vollzog sich im Jahre der Jahrhundertwende mit einem vielversprechenden Aufsatze die Vereinigung der aufgelösten Porzellanmanufaktur Frankenthal, die durch die

Invasion der französischen Armee im Jahre 1794 an Frankreich gefallen war, mit Nymphenburg. Eigenartigerweise blieben jedoch die mit der Verschmelzung der beiden Anstalten in künstlerischer und wirtschaftlicher Beziehung gehegten Erwartungen unerfüllt. Bei der künstlerischen Produktion dieser

Ära, etwa bis zum Jahre 1835, war der Klassizismus der vorherrschende Stil, der bei der Plastik vor allem durch die formvollendeten Schöpfungen Johann Peter Melchior's, Franz Schwanthaler's und Franz Eberhards und bei der zu besonderer Bedeutung gelangten Malerei durch die feinen Arbeiten Paul Böhmgen's und Christian Adlers charakterisiert wird. In seinem Interesse für die Fabrik suchte der inzwischen zur Mitregierung gelangte Kronprinz Ludwig die Manufaktur durch Förderung der Porzellanmalerei zu einer „Kunstanstalt“ besonderer Art zu heben. 1810 gab

der Prinz ein Service in Auftrag, das in Kopien die besten Gemälde der königlichen Galerie vereinigen sollte. Trotz laufender großer Bestellungen — 1827 gab der inzwischen zum König proklamierte Ludwig I. den Auftrag, die Meistergemälde der von ihm geschaffenen Pinakothek auf Porzellan-

platten zu kopieren — erfuhr die günstige wirtschaftliche Lage der Fabrik jedoch wieder einen Rückgang. Unter dem Einfluß der Zeitströmungen des ausklingenden Empires und der zur Herrschaft gelangten Formideen des schlichten Wiedermeiers gewann mit dem Stilgedanken des sogenannten „bürgerlichen Realismus“ eine Geschmackssrichtung die Oberhand, die in den folgenden Jahrzehnten auf dem Gebiete des

Porzellans eine künstlerisch vollkommen unfruchtbare Ära einleitete.

Fruchtbare Neuland gewann die Manufaktur erst wieder unter der Ära des vor kurzem verstorbenen Pächters, Geheimen Kommerzienrats Albert Bäuml, der mit der Übernahme des Betriebes am 1. Januar 1888 faktisch die alte Tradition der Fabrik als Kunstanstalt aufgriff und mit großem Geschick eine Modernisierung der Produktionsmethoden vornahm. Dabei darf nicht übersehen werden, daß diese Re-



Abb. 6. Die Schnitterin.
(Prof. Joseph Wackerle.)



Abb. 7. Löwenhaß.
(Dominikus Auliczek der Ältere.)

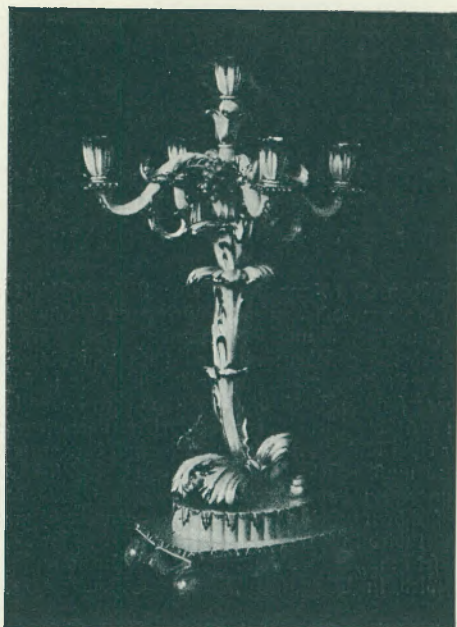


Abb. 8. Leuchter im Rokokostil.
(Prof. Joseph Wackerle.)

zeugung Schritt haltende Vergrößerung, wobei aus dieser Periode vor allem der Geschirrpastiker Professor Adalbert Niemeyer Erwähnung verdient.

Die neue Zeit nach der Jahrhundertwende führte mit einem sichtlich steigenden Kunst- und Luxusbedürfnis die aufstrebende Entwicklung harmonisch fort, zumal die neuzeitlich fortentwickelten Formideen des Rokokos wie die späteren Ansätze zu expressionistisch-stilisierten Darstellung der Porzellan- und Kunstreiche Entfaltungsmöglichkeiten boten. Als ein besonders glücklicher Griff der Fabrikleitung darf wohl das Anerbieten zur Mitarbeit an Professor Joseph Wackerle bezeichnet werden, das den Künstler im Jahre 1905 in Rom erreichte. In Wackerle hat die Manufaktur fraglos einen Plastiker



Abb. 9. Vase im Stil des Klassizismus.
(Prof. Friedrich Gärtner.)

organisationsversuche in eine denkbar ungünstige Zeit fielen. Spricht aus den Kunstanschauungen der Epoche von 1850 bis etwa 1880 noch eine epigonenhaft-romantische Nachblüte der Formideen des Barocks und Rokokos, so drängen um diese Wende schon wieder neue geistige Strömungen zu künstlerischer Gestaltung. Die Zeit der achtziger und neunziger Jahre stellte mit der zunehmenden

Industrialisierung in einer eigenartigen Verständnislosigkeit für künstlerische Wertfragen die rein maschinelle Massenarbeit in den Vordergrund des Interesses. Geriet dabei auch die Kunst unter der Führung des sogenannten

„Jugendstiles“ auf abwegige Bahnen, so kann doch erfreulicherweise festgestellt werden, daß diese unfruchtbaren

Ideen in der Manufaktur nur wenig Eingang fanden. Das Personal, das 1880 bis auf 33 Köpfe zusammengeschmolzen war, erfuhr durch die Gewinnung zahlreicher künstlerischer Mitarbeiter eine mit der Erhöhung der Er-

gefunden, dessen beschwingter Formsinn sowohl das Sägürliche als auch die Geschirrpastik zu neuer Höhe geführt hat (Abb. 2, 6 und 8). Nicht geringer dürfen auch die von meisterhafter Naturbeobachtung zeugenden Tierplastiken der Professoren Willy Riegel und Hans Behrens veranschlagt werden. Unter den Malern der neuen Epoche ragen

neben Professor Rudolf Sieck, dessen zarte Blumen- und Landschaftskompositionen fast eine lyrische Sprache führen, die Gebrüder Hugo und Arthur Dehne hervor, die in ihren vielseitigen Entwürfen für die Manufaktur eine wundervolle Einfühlung in das Wesen des Porzellans verraten. Die zielbewußte geschäftliche

Führung von Geheimrat Bäuml, der den Betrieb durch die schicksalsschweren Zeiten des Welt-

krieges erfolgreich hindurchzusteuern mußte, sicherte der Manufaktur in steter Aufwärtsentwicklung eine neue glanzvolle Blüte.



Abb. 10. Bemalte Henkelvase und durchbrochener Korb.
(Prof. Adalbert Niemeyer.)

Wer sich von seiner Hände Arbeit nährt, der glaubt kaum, daß Geistesarbeit den gleichen Schweiß kosten könne, er ahnt nicht, daß der Geistesarbeiter inwendig schwitzt; umgekehrt achtet der Mann des geistigen Berufes die Mühen des Handwerkers oft viel zu klein. So erwächst dort Neid, hier Hoffart, überall aber ein höchst ungerechtes Urteil über die Ehre fremder Arbeit.

W. H. Riehl.

O Mensch, nicht deine Werke, die alle vergänglich und unendlich klein sind, können Wert und Dauer haben, sondern nur der Geist, in dem du wirktest, in dem du sie vollbrachttest.

Carlyle.

Unsere Zeit im Buch.

Von Dr. Karl Fuß.

Otto Bräus: „Jupp Brand“ (Bühnenvolksbund-Verlag, Weinw. 7 RM.). — Wilhelm Weigand: „Die ewige Scholle“ (Horen-Verlag, Berlin, Weinw. 8 RM.). — Oskar A. H. Schmitz: „Melusine“ (Georg-Müller-Verlag, München, Weinw. 8 RM.). — Franz Herwig: „Eingeengt“ (Rösel & Pustet-Verlag, München, Weinw. 9 RM.).

Ich habe an dieser Stelle gelegentlich ausgeführt, daß es das Wesen der Kunst verkennen heißt, ihr „Aufgaben“ zuzuweisen, etwa die, „aktuelle“ Probleme zu gestalten. Kunst ist organische Entfaltung, und es ist gleichgültig, an welchem Objekte, an der Historie oder der Gegenwart, an der Heimat oder der großen Welt, sich der schöpferische Funke entzündet. Gleichwohl ist es begreiflich, wenn Bücher aus unserer unmittelbaren Gegenwart heraus besonderes Interesse finden. Einige solcher Romane, in denen das Nachkriegs-Deutschland mit seiner Not und Verwirrung im Mittelpunkt steht, seien hier angezeigt.

Da hat der junge Kölner Otto Bräus einen Roman „Jupp Brand“ geschrieben, der diese deutsche Not im Spiegel eines Einzelschicksals gestaltet. Jupp Brand, der Held des Buches, ein Kölner, ist Heimkehrer aus dem großen Kriege; hart bedrängen ihn äußere und innere Not der Heimat, für die er jahrelang im Felde stand. Als kleiner Buchhalter ist er nach seiner Rückkehr auf einem Werk der Großindustrie untergeschlüpft und leidet an sich und seinem Volke, denn ihm und Deutschland ist die Zukunft dunkel. Ein kleiner, der Jugendbewegung zugehöriger Kreis von jungen Männern und Mädchen schart sich um ihn, die gleich ihm von den Fiebern einer neuen Zeit durchrüttelt werden; auch ihre hellen und düsteren Lese schlingen sich als Arabesken um die Haupthandlung, um Jupp. Dem verhilft der Zufall zu der Möglichkeit, ein Jahr lang, zuerst mit seiner jungen Frau, dann allein, deutsches Land zu durchziehen. In dieser Zeit, von dieser bewußten Schau deutschen Lebens, erhofft er sich innere Läuterung und Klärung, Erkenntnis auch, wie Deutschland wieder aufzuhelfen, denn nur der Wissende kann heilen. Und nun wachsen ihm auf dieser Fahrt alle die brennenden deutschen Probleme zu, alle Gegensätzlichkeiten deutscher Existenz; alle muß er erleben, erleiden. Er erkennt die große Spaltung der Kirchen in ihrer tragischen Auswirkung; bitter zeigen sich ihm die Erscheinungen des zerklüfteten Parteiwesens, wo jeder nur auf seine Fahne schwört, indes im oberschlesischen Abstimmungsbezirk die ganze Welt in einer Front gegen Deutschland intrigiert. In Berlin erlebt er staunend die geistlose vergnügungssüchtige Mentalität der auf Vorkampf und Sechstagerennen Verseßenen, empört beobachtet er aus nächster Nähe politischen Kuhhandel. Bestie und Heiland erlebt er in den Menschen, die ihm in Person oder aus den Erzählungen anderer gegenüberstehen; ewige Friedenssehnsucht und ewigen Blutrausch steht er eng verschwistert. Die soziale Frage, das Problem der Erziehung bedrängen ihn, kommunistische Siedlungsschwärmer und egozentrische Sonderlinge kreuzen seinen Weg, und erschüttert erkennt er das Janusantlitz alles Lebens: Jeder hat für sich recht, jeder hat unrecht, alle sind sie vom besten Willen beseelt, diese Welt besser zu machen.

Als Jupp Brand zurückkehrt, da muß er gestehen, daß er nicht fand, was er suchte. Da erinnert ihn ein Greis auf dem Sterbebett an ein Wort seines, Jupps, längst verstorbenen Vaters: „Wir wollen den kleinen Alltag durchstrahlen, dann ordnet sich das Große von selbst.“ — „Haben wir also unser Bestes von den Vätern?“ fragt sich Jupp Brand. Und „Der fromme Alltag“ ist der letzte Abschnitt überschrieben, der den Helden als Gatten und Vater und wieder als kleinen Beamten mitten im Alltagsgetriebe zeigt — er hat gelernt, daß die lautere Gesinnung und froh getane Tagesarbeit Bausteine sind für das große Werk: Deutschlands Wiederaufbau.

So ist denn „Jupp Brand“ wahrlich ein Buch der Zeit, aus ihr herausgewachsen, ihr Wege weisend, Bekenntnis jener jungen Generation, denen der Krieg nicht nur festes Abenteuer bedeutete, sondern Schicksalswende: Besinnung auf das Selbst und auf das Volkstum. Dieser ethische Impuls, der das Buch durchzieht, hebt es heraus aus dem Glanzland der Alltagsliteratur, stellt es, um seine Art in etwa anzudeuten, neben Burtens „Wiltseher“. Das Antlitz des Königsberger Weisen, der den kategorischen Imperativ der Pflicht predigte, schaut über die Blätter von „Jupp Brand“ herein.

Es ist überaus bezeichnend und ehrt den Dichter Wilhelm Weigand, daß auch er, fast ein Siebziger, Meister des kulturhistorischen Romans (besonders aus der Umwelt des alten Frankreich), in einem seiner letzten Werke „Die ewige Scholle“, getrieben vom Verantwortungsbewußtsein des echten Künstlers, von der Sorge um sein Volk, sich mit der unmittelbaren Gegenwart beschäftigt. Der Held seines Romans, Hauptmann Bättner, in dem Phantasie und Latkraft gleichermaßen leben, erkennt nach der Heimkehr aus dem Kriege das deutsche Kernproblem: Mangel an Lebensraum. So wird er, der Kriegsblinde, zum Gründer einer Siedlung, die ein Dugend Frontkämpfer und ihre Familien wieder für die Scholle gewinnen soll. Trotz aller Widerwärtigkeiten setzt er sich und sein Werk durch, erlebt auch das Glück, seines Augenlichtes wieder teilhaftig zu werden. Neben dieser scharf gesehenen und konsequent

durchgeführten sozialpolitischen Handlung läuft eine Liebesgeschichte: Erwin Bättner erobert sich Herz und Hand der Prinzessin Erdmüthe, Tochter des fränkischen Feudalherrn und Großgrundbesizers, Fürsten Weinigen. — Ich muß ehrlich gestehen: nicht alles an dem Roman scheint mir gelingen. Die politischen Erörterungen sind mitunter zu sehr Abhandlung, und die Liebesgeschichte streift bisweilen das Sentimentale; auch ist alles ein bißchen weitschweifig. Aber die Vorzüge überwiegen: der Grundgedanke von der ewig bindenden Scholle, zu der sich der deutsche Mensch wieder zurückfinden muß, erstet in seiner ganzen schicksalhaften Größe, desgleichen ein ungemein buntes und eindrucksvolles Bild der verschiedenen Gesellschaftsschichten und der damit verbundenen Probleme; besonders der fränkische Adel wird in einprägsamen Typen vorgeführt. — Was Hans Grimm in seinem „Volk ohne Raum“ sozusagen außenpolitisch gestaltete, das wird in Weigands „Ewiger Scholle“ innerpolitisch aufgezeigt.

Revolution und Nachkriegslust wehen auch in Oskar A. H. Schmitz' Roman eines Staatsmannes „Melusine“. Schmitz ist ein amüsanter und kluger Plauderer zugleich, ein geistvoller Essayist, in dem gallischer Esprit und deutscher Größelsinn leben. Ein großer Gestalter ist er nicht. So darf man auch seine „Melusine“ nicht eigentlich als Roman, als epische Darstellung eines symbolhaft tiefen Lebenslaufes genießen. Man muß sich mehr die einzelnen Feinheiten und die feinen Einzelheiten herauspicken. Schmitz läßt die Handlung in einem Phantasierich abrollen, das er zwischen Österreich und Bayern lokalisiert, in einem Luxemburg ähnlichen Staatsgebilde. Helden sind die beiden Brüder Holthoff und Melusine, die baltische Geigerin, die beiden zum großen Erlebnis und beinahe zum Verhängnis wird. Erich Holthoff, der ältere Bruder, ist als überlegen staatsmännischer Kopf gezeichnet, und wenn etwas stört, so ist es die ihm verliehene Vollkommenheit, die die Wahrscheinlichkeit beeinträchtigt. Sein Bruder Ferdinand ist eine Künstlernatur, unparteiisch, dem politischen Leben abgewandt, beschaulich dem „Wu-Wei“ der Chinesen, das ist dem Nicht-Handeln, ergeben. Es gehört mit zum Besten, wie der Dichter das Jugenderlebnis beider Brüder als Quelle aller späteren Konflikte darstellt. Melusine, die Frau, seltsam schillernd wie ihr Urbild aus dem Märchen, wird durch Erichs Einfluß zu ihrem vollen Frauentum erweckt, um sich aber schließlich doch Ferdinand, dem Hilfsbedürftigeren, zuzuneigen. Das eigentlich Politische des Romans ist mit ein paar Worten nicht leicht zu umschreiben: man wird manche geschichtliche Reminiszenz aus dem letzten Jahrzehnt finden, aus deutschen, speziell bayrischen Verhältnissen, vom Dichter in sein utopisches Reich verpflanzt; in anderen Partien wieder ist der frei erfindenden Phantasie Raum gegeben. Selbstverständlich bei Schmitz, daß manch kluges und grazioses Wort über politische Dinge fällt — einen Katechismus des werdenden Staatsmannes darf man freilich in der Melusine nicht erwarten. Aber das Buch fesselt von der ersten bis zur letzten Seite.

Am heftigsten pulst unsere Zeit in der Großstadt. Der Gegensatz zum Land als Lebensform ist in der Großstadt am ausgeprägtesten, die soziale Frage ist hier am drängendsten. Hauptgefahr: die Quellen des Volkstums werden in der Großstadt verschüttet. Einsichtige Führer bemühen sich, durch planvolle Siedlungspolitik die sozialen Gegensätze zu mindern, den Menschen wieder an die Scholle und damit an den Heimatgedanken zu fesseln, der im modernen Großstadtbetrieb verlorenzugehen droht. Das ist der einzige Damm gegen den „Moloch“ Großstadt: es wäre eine Utopie, an eine Rückwärtsentwicklung zu denken; die Großstadt marschiert, sie „verneinen“ wäre Vogel-Strauß-Politik. Doch dies nebenbei.

In das dunkelste Berlin der Gegenwart führt uns Franz Herwig in seinem Roman „Die Eingeengten“. Man liest das umfangreiche Werk in einem Zug und steht betroffen vor der Wirklichkeitsnähe und der warmen, schönen Menschlichkeit, die über all das Häßliche der Großstadt gebreitet wird. Ein von seinem Dämon umtriebener Musiker ist der Held des Buches; Brutal ist dieses Bild des modernen Berlin N. gezeichnet; und doch: wie weiß der Dichter den Glauben an das Gute auch bei den von der menschlichen Gesellschaft Ausgestoßenen zu wecken! Wie rührend ist Paul, dieser unvergeßliche Typ, dieser Schwärmer und Idealist, ein Christ der Lat, der in Nachfolge des „Sebastians vom Wedding“ sich aufopfert für die vom Schicksal Enterbten und Eingeengten! Was so vielen Dichtern fehlt, das lebt in Herwigs Werk: die Verturzelung in einer sittlichen Idee. Gewiß: ich erkenne nicht, daß manches Verschwommene dabei mit unterfließt, daß einige Szenen ans Nüchternen streifen; aber immer wieder ist man ergriffen von der Gesinnung des Dichters, und so ist die Lektüre der „Eingeengten“ ein bleibendes Erlebnis.

Jupp Brand.

Drei Ausschnitte aus dem gleichnamigen Roman von Otto Bräus.*

I. Bekenntnis.

Am 2. Dezember 1918 wälzte sich die Nachhut des geschlagenen Heeres über den Rhein. Unter dem Dunkel der fünften Morgenstunde bis ins erwachte Licht schüttelte die Brückenrampe unter den knirschenden Karren des Troßes, den Kanonen der Artilleriebrigade. Auf jedem Wagen saß ein Mann und hielt eine Fackel; so stand ein gespenstisch rubinener Schein über der bewegten Masse. Mit gleichmäßig nickenden Köpfen, aber stumpfen Augen klapperten die Pferde dahin; wo eins niederbrach, kappten eifrige Hände die Zugstränge, schleppten das Tier aus der Fahrbahn, ein Schuß knallte hell, und die Fahrt ging weiter. Deichseln knirschten, Achsen ächzten, und wenn ein Karren in den Lichtkreis einer Bogenlampe kam, sah man die schmutzigen Spuren wochenlangen, ununterbrochenen Marsches. Kalt wehte der Wind über den Strom; alle Mäntel waren hochgeklappt, alle Hände gruben sich in die Taschen, und die Fahrer auf dem Boß packten die Zügel bald mit der linken, bald mit der rechten Faust. Die Mannschaft zu Fuß und zu Pferde verhielt sich schweigend; jeder hing seinen eigenen Gedanken nach; auch lastete das Dunkel wie ein Alp auf den Herzen, und in den Augen nistete der Schlaf. Noch gegen acht, als der weiße Tag schon über der Stadt stand, brannten die Fackeln über der Brücke; dann hatte der Troß ein Ende.

Munterer sah sich der Vorbeimarsch der Artillerie an. Die Pferde waren nicht weniger müd, auch hier kreischten die Achsen, und auf der erdfarbenen Bemalung, dem Braun, dem Grün, dem Gelb, krustete der Mulm zermahlter Landstraßen. Aber auf das Beispiel irgendeines ungenannten Soldaten hin, der in der Not der Natur besonders nahe war, hatte die Mannschaft im Kottenforst Rohre, Speichen und Strohlehen, Sättel und Geschirre mit Tannengrün geschmückt; so wanderte der Weihnachtswald mit über den Rhein. Die meisten Leute marschierten neben den Kanonen her, nur die Fußkranken durften sitzen. Hier überschwirrten schon mehr Rufe die Kolonne als vorher beim Train; scherzende, verbissene, gutmütige, boshafte, alle aus ausgewählten Herzen oder angespanntem Sinn. Der volle Tag, der nun golden das Himmelsgewölbe füllte, ließ jede Einzelheit erkennen. Da lag einer, auf dem Rückmarsch verwundet, bleich in dem hin und her geschüttelten Sitz; ein anderer hielt ein Hündchen, das ihm irgendwo an Pfer oder Marne liegengeworden war, sanft streichelnd auf dem Schoß. Ein dritter hatte Reservistenbänder am Luftloch des Stahlhelms befestigt. Wo nur zwei Pferde vor eine Proze geschirrt waren, griffen raube Säufte in die Speichen; die Rampe empor klatschten die Peitschen, die Rampe hinab am Deutzer Ufer zogen knackend die Bremsen an. Wenn auch die Pferde im Schritt gingen, kamen die Batterien schnell vorwärts; stand man hundert Meter stromaufwärts am Ufer, wo der Lärm fast schon verschluckt war und wo die Brückengeländer dem Auge die untere Hälfte der Gestalten und Geräte entzogen, glaubte man, alles würde wie der gleitende Schieber einer Laterna magica von rascher, unsichtbarer Hand vorübergeschoben.

Um Mittag durchquerte die letzte Truppe, eine Jägerdivision, die Stadt. Meist aus jungen Männern zusammengestellt und vom Frieden her mit dem hellen Glanz der Elite

geschmückt, jahrelang an den Stellen der Entscheidung eingesetzt, wußten sie noch im Zusammenbruch das Heldische auch im schönen Schein zu wahren. Gegen den Domplatz hin ordneten sich die Regimenter zum Vorbeimarsch; die Marschordnung zog sich zur Gruppenkolonne auseinander, die Chargen sprangen an die Flügel, Gleichschritt setzte ein und klingen- des Spiel.

Der General hielt zu Pferde vor dem Aufgang zum Dom. Allein, ganz allein. Die zum Gruß an den Helm gehobene Hand blieb unbeweglich dort liegen. Es war, als ob er jede Stirn einzeln aufmeißeln und die Gedanken heraus schlagen wolle. Er saß straff und saß doch gebeugt; als ein Mädchen aus der Menge vorsprang und ihm knirschend einen Busch Immergrün mit der Schleife in den Farben seiner engeren Heimat bot — er war Oberschlesier und hieß von Selb —, nahm er ihn wortlos und ohne den Blick von der Truppe abzuwenden. Kaum war die letzte Kompanie vorüber, stieg er vom Pferd, trippelte mit kurzen Schrittschritten zum Kraftwagen, vor dem ihn sein Adjutant erwartete, und warf sich ins Polster; in dem enteilenden Gefährt wurden die Vorhänge herabgelassen, doch haben manche gesehen, wie der alte Mann sein Taschentuch vor seine Augen hielt.

Die Menge, die lange gejubelt hatte, stand ein paar Herzs schläge still. Dann deckte sie den Raum in wenigen Sekunden zu, Gaffer, Spötter, weinende, lachende Männer, Frauen, Kinder. Nur von fern wehte um den Dom zerfetzte Marschmusik.

Als die letzte Kompanie an der Stelle ankam, an der die Rampe in die Brücke übergeht, löste sich ein Feldwebel vom dritten Zug und lief nach vorn, zu seinem Kompanieführer. Der Leutnant Arvid Kühn, ein kleiner, schmaler Mann mit scharfen Zügen, aber treuen, warmen Augen, lenkte seine Emma, einen braven Fuchs, aus der Kolonne heraus, und nun hielten sich beide, Leutnant und Feldwebel, seitwärts von dem marschierenden Zug.

„Jupp Brand“, sagte der Offizier, „deiner Entlassung steht nichts entgegen, und Köln ist die Stadt deiner Jugend; aber warum bist du der erste, der sich von uns trennt?“

Da sagte Jupp Brand: „Es muß sein. Ich bekenne mich zur Niederlage!“ So, nachdem er schon vorher allen die Hand gedrückt, schieden sie voneinander. Es war vor der Kuppel des Deutzer Bahnhofes.

II. Fahnen in Hildesheim.

Wenige Tage später kamen Jupp und Miefen nach Hildesheim. Neugierig durchstreiften sie die kleinen Gäßchen, stundenlang.

„Welch ein Widerspruch“, sagte Miefen, „man bewundert die Häuslein, in denen man doch nicht wohnen möchte!“

Jedes Sträßchen war ein Schacht mit unregelmäßig behauenen Wänden; Giebel und Erker sprangen vor und zurück, zuweilen warfen sich breite Schleppen Grüns über verwitterte Mauern; Laternen an zierlichem Arm stießen ihren strengen Umriss vor die heitern Fronten.

„Ich will mich nicht einfangen lassen von dem süßen, romantischen Zauber!“ befeuerte Brand.

Pötzlich blieben sie stehen; an einem fernen Himmelswinkel war die Sonne durchgebrochen; nun fiel ihr Licht in breiten Flecken auf die Häuser, dort einen Turm beglänzend, dort ein paar geschnitzte Fenster tieferm Dämmer überantwortend. Ein Fenster flog zur Rechten auf, ein Mädchen, hoch, schmal, blond, stand mitten im Sonnenschein.

* Mit freundlicher Genehmigung des Bühnenvolksbundverlages dem nebenstehend ausführlich besprochenen Werk „Jupp Brand — Der Roman einer jungen Generation“ von Otto Bräus entnommen. Der 390 Seiten starke Band kostet in Halbleinen 7 RM.

„Alter Regietrick!“ knurrte Brand. Dann standen sie auf dem Markt.

Aus gefüllten Körben boten Frauen die Gaben des Landes feil — Gemüse und Früchte leuchteten in der Sonne. Es leuchteten die bunten Schürzen und Tücher der Marktweiber, leuchteten die Sprudelbogen des Brunnens und, vom grellen Mosaik der Bodenzonen wie durch schleiernde Nebel abgehoben, die Stirnen der alten Häuser.

„Fehlt nur noch ein Glockenspiel“, höhnte Brand, da fielen auch schon die zwölf Schläge des vollen Mittags überirdisch dünn auf den Platz hinunter, der sich langsam von Menschen leerte und einen Bodensaß von Kohlblättern und Papier zeigte.

Sie gingen weiter; wieder Gassen, wieder Gäßchen und Giebel und Erker und eine Stille, die geruhsam das Herz besiel.

Dann standen sie im Kreuzgang des Domes. „Kunstgeschichte, Band 2, Seite 319—327“, brollerte Jupp, aber Miefen legte ihm die Hand auf den Mund. „Ich leg’ dir einen Maulkorb“, sagte sie und lachte.

Ungefähr in der Mitte des Vierecks zwischen den langgestreckten um und um wandernden Gängen, deren getrepptes Dach sich breit hinzieht wie die Ebene Niedersachsens, stand schmal und steil, dem Hügel gleich, der diese verwunschene Stadt trägt, die Annenkapelle; sie gibt dem Hof Maß und Gestalt, wie der Rosenstock der Legende ihm geheimen Sinn schenkt.

„Weiß der Teufel!“ sagte Brand, „hier ist der Himmel!“ und er gab sich überwunden.

Jupp und Miefen saßen Hand in Hand auf der Mauer und staunten in das Steingebilde hinab und hinauf, der Friede war durch die Kunst der Formen und Maße hineinverwandelt. Ein Geistlicher schritt nachdenklich vorbei an den steinernen Grabmälern, die, von Efeu wild umspinnen, die enge Fläche des Hofes verwirrend füllten; ein Knabe mit einer Schüssel, von Körnern voll, trat herzu, und nun streute der Gottesmann die Nahrung in einer Ecke des Viertels auf einen Stein. Singvögel und Tauben flatterten wie eine kleine Wolke nieder; unter jeder fünften Schindel, unter jedem Sims und in jedem Fensterbogen schien ein Vogelnest verborgen. So fiel in die Stille hinein ein sanfter Tumult.

Der wuchs und wuchs, denn eine Schulklasse aus Hannover, Tertianer mit roten Mützen, kam den Kreuzgang heraufgestrolcht. Es gab eine kleine Stille der Ehrfurcht, dann aber zwitscherle es mächtiger und lauter als zuvor durch die langen, hallenden Tagfäle.

Plötzlich warf einer der Knaben die Arme wie Wünschelruten hoch in die Luft, daß er in dem Bogen, der seine Gestalt umrahmte, gewaltig stand.

„Der Streit frist in unserer Klasse und schwelt und bohrt; wir müssen uns entscheiden.“ Und er band an einen Fahnenstock eine Flagge, die er aus einem Brotbeutel riß, die Flagge Schwarz-Weiß-Rot, und schwenkte sie über seinem Haupt. Manche entschlossen, manche zögernd, traten zu ihm. Schon stand dem Fahnenchwinger gegenüber ein anderer auf, „Lüders, ich wußte um deinen Plan!“ und schwenkte eine andere Flagge, Schwarz-Rot-Gold. Nun standen sie verbissen sich entgegen, zwei Scharen junger Menschen, und drohten mit den Fäusten übereinander herzufallen.

Brand trat unter die Knaben. Ob sie ohne Lehrer gekommen seien? Nein, riefen einige der Jungmannen, der habe sie vorausgehen heißen. Er hätte einen Beinschuß abbekommen im Felde und humpelte langsam. Er komme nicht ohne seine Frau auf einen Ausflug.

Dem Lehrer wolle er nicht ins Handwerk pfuschen! sagte Brand. Aber so viel wisse er: der tausendjährige Rosenstock da lache über Knaben, die sich hineinzerrren ließen in die Entscheidung des Tages.

In diesem Augenblick schritt der Lehrer am Arm seines Weibes her, und einige der Schüler wollten die Fahnen verdecken. „Nun heißt es bekennen!“ rief Brand, und alle standen wie versteinert. Der Lehrer sah die beiden Gruppen und ihre Zeichen, und wies mit dem Stock, an dem er hinkte, zitternd von einer zur andern. Brand trat zu ihm und erzählte, was er gesehen. „Wissen Sie einen Rat?“ schloß er, „ich weiß ihn nicht!“ Der Lehrer, ein Dr. Bonholz, setzte sich auf einen Treppenstein und hieß alle, ebenso zu tun.

„Ihr seid dumme Jungen!“ sagte er, „aber ich bin ja schließlich dazu da, euch klüger zu machen. Ich will euch eine Geschichte vorerzählen, die ich mir schon zurechtgelegt hatte für den Fall, daß einer von euch mich fragen sollte, auf welche Fahne ich denn schwöre . . .“

„In einem der unermesslichen Länder Asiens, in dem es der tausendjährigen Rosenstöcke unzählig viele gibt, herrschte um die Zeit etwa, in der in England Oliver Cromwell gegen sein Herrscherhaus aufstand, ein König aus uraltem Geschlecht, dessen Blut verderbt war, der gedankenlos sündigte, und an dessen Hof kein wahres und weises Wort, kein Wort der inneren Entscheidung fiel. Das Volk seufzte unter dem Druck der großen Schloßgessenen und Kaufherren, von denen der König Gold um Gold ließ für seine Launen. Den schlechten Eigenschaften hielt keine gute die Waage, und so kam es, daß der schlechte Regent den Widerstand der Bedrückten herausreizte. In einer Nacht des Monats Jgar, in der dieses Land des inneren Asiens in solchem Blühtenrausch steht, daß den Männern die Waffen entfallen und selbst die Gefangenen in den Kerker ihre Leiden vergessen, drang ein junger Offizier der kaiserlichen Garde, Udatto, der in Tapferkeit strahlende Sohn eines Landmanns vom großen Flusse U, in den Palast und nahm den Regenten gefangen. Die Verschwörer jagten den schlechten Anhang des Kaisers, die Schloßgessenen und Kaufherren, über die Grenze und zwangen den Herrscher, unter einen Siegelbrief seinen Namen zu setzen, nach dem Nafis, ein alter, weiser Mann vom Berge Udar, und Udatto, der junge Offizier, jeden Befehl des Regenten gegenzeichnen sollten. Das Volk atmete auf, und als im Monat Toleb eine Heerschau abgehalten wurde, ritt der Kaiser unter dem Jubel der Massen fahnenüberweht auf das große Feld, zu seiner Linken Udatto und hinter ihm in einer Causse Nafis vom Berge Udar.

Zwei Jahre verstrichen, da ließ der Kaiser heimlich seine Freunde über die Grenzen kommen; und im fünfundzwanzigsten Monat nach Udatto's Aufstand wollte sich der Kaiser seiner unterschriebenen Verpflichtung entledigen. Nafis war schon ermordet, an Udatto's Tür standen die Häfcher — doch Udatto's Weib ging mit den Kleidern ihres Mannes hinaus und ließ sich für ihn niederstrecken. Udatto floh vor die Stadt, rief das Volk auf, nahm den Kaiser gefangen und ließ ihn am Ersten des Monats Duralan hinrichten. Den Namen des Kaisers hieß Udatto aus allen Schriften und Büchern auslöschen, und da er auch von denen, die ihn gefaßt hatten, nicht überliefert wurde, war er für die Ewigkeit ausgelöscht.“

Die großen und kleinen Hörer des Dr. Bonholz rückten näher zusammen, begierig, wohin die Erzählung sich wenden würde. Einmal tropften vom Dom dünne Stundenschläge in den Hof.

„Dreimal bot das Volk dem Udatto die Krone an; zuerst, als Udatto fünf Jahre Herrscher war, ohne daß man von einem Fehlurteil, von Laster oder Ungerechtigkeit gehört hätte; zum zweitenmal, als die Bewohner des Landes Erin an der Mündung des großen Flusses U sich freiwillig unter die Herrschaft Udatto's begaben; zum drittenmal, als dem Udatto von einer Schwester seines für ihn gestorbenen Weibes ein Sohn geboren wurde, der für das nächste Geschlecht die Herrschaft hätte sichern können. Er lehnte ab, dreimal, wie Oliver Cromwell in England, lehnte ab, und als er im schneeichsten Alter

starb, konnte keiner von Uldatta sagen, er habe einmal etwas für seinen persönlichen Vorteil getan. Man bestattete ihn in dem Soldatenkleid, in dem er gegen den schlechten Kaiser aufgestanden war; und als man über sein Haupt den stählernen Helm legen wollte, sah man, daß Uldatta doch einmal, ein einziges Mal etwas für sich genommen hatte. Die Krone des um seinen Namen gebrachten Kaisers war aus drei übereinandergebauten Reifen gefügt, auf denen dann das Gebäude aus Juwelen ansehte; den untersten Reifen hatte Uldatta in seinen Kriegshelm schmieden lassen, aus dem er nun golden den Sargträgern entgegenleuchtete. Man gab ihm den Kronenhelm mit ins Grab und auch das Schwert, durch das er einst seine Herrschaft befestigt hatte. Er trug aber, wie, seines Schweigens entbunden, ein Schmied aus sagte, die heimliche Krone von dem Tage an, an dem er den Kaiser hinrichten ließ. Das ist meiner Erzählung erster Teil.“

„Ein Menschenalter später, nachdem noch ein paar weise Männer das Land verwaltet hatten, schwang sich ein Enkel aus dem Blute des schlechten Kaisers zum Herrscher auf, Algyar, d. h. der, der seinen Namen neu schöpft. Algyar überwältigte mit dem Schwert das Land Erin an der Mündung des großen Flusses U, das sich einst freiwillig unter Uldattas Herrschaft begeben hatte und sich nun, als es nicht mehr den vollen Segen eines großen Herrschertums genoß, wieder auf sich selbst stellen wollte. Algyar setzte die Krone auf, die die alten Herrscher getragen hatten; er ließ eine Kette von Burgen um das Land legen und schuf ein gewaltiges Heer. Auf der Höhe seines Lebens überwand er zwei andere Länder am kleinen Flusse U, und dem Mutterreich flossen große Reichtümer zu. Algyar förderte Handel und Wandel, und da er nach Verdienst und nicht nach Gunst seine Ehren austeilte, sich gute Berater hielt und nie eigensinnig auf seiner Meinung bestand, feierten ihn die Säger als die Erneuerer des Vaterlandes.“

Es kam aber einmal der Tag, da näherten sich die Kriecher dem Thron und flüsterten Algyar zu, er solle, wie einst Uldatta den Namen des erlauchten Kaisers ausgetilgt habe, nun den Namen des hochfahrenden Rebellen Uldatta löschen. Da lächelte Algyar und ließ die Schwäger über die Grenze treiben. Vorher aber zog er sein Schwert und zeigte es ihnen; da erkannten sie, daß es Uldattas, des Volksmannes, Schwert war; das hatte Algyar heimlich aus dem Sarkophag heben lassen, mit ihm hatte er Erin am großen U und die beiden andern Länder am kleinen U erobert; und von dieser Stunde an wußten alle, warum Algyar den schmachbedeckten Namen seiner Vorfahren nicht erweckt hatte. So blieb es bis an Algyars Tod.“

Der Doktor Vonholz erhob sich.

„So, ihr dummen Jungs, die einen wollen ein Königtum und die andern einen Volksstaat; die einen diese Farben und die andern jene; dabei kommt es nur darauf an, daß die Uldattas vorhanden sind und die Algyars. So, und nun überlegt euch, was ihr mit euren Flaggen da anfangt!“

Nun standen die buntbemühten Schüler in einem Ring zusammen und berieten. Ein paar hatten die Hände in den Taschen vergraben und piffen durch die Zähne — „Er will uns dumm machen!“ rief von ihnen der Längste. Andere schwiegen. „Wir müssen voreinander die Fahnen senken!“ Lüdgers frogte sich, mit den Zähnen auf der Unterlippe nagend, diese Worte ab.

Aber keines von diesen jungen Menschenkindern wußte sich einen Ausweg. Und die Fahnenträger? Zuerst hielten sie noch trotzig ihre Stangen aufrecht, aber die Spitzen zuckten und zitterten, senkten sich langsam, langsam und krachten schließlich den Steinboden. Pannwitz lehnte schamübergossen an einer Säule des Umgangs, und seine Brust hob und senkte sich im keuchenden Takt seines Atems.

Er zog eine Gardinenkordel aus der Tasche, mit der er Lasso zu spielen pflegte; sie trug am Ende eine zu einer Öse zusammengelegte Stahlkette. Er schnitt ein Stück von der Schnur ab und ließ es schnell um seine Hand kreisen, so daß es leise zischte und piffte. Dann sprang er zu den beiden Fahnenjüngern und riß ihnen die beiden Stangen aus der Hand, legte seine Deutestücke kreuzweis übereinander und schnürte sie so, daß sie nicht ganz einen rechten Winkel ausmachten, mit ruhigem Griff zusammen, und doch schien alles, Sprung, Zugriff und Schnüren, wie der Blitz geschehen. Zuerst hatten einige den Spaßmacher von vordem hindern wollen, indem sie den schnell Entschlüpfenden an der Schulter zu packen suchten; dann begriffen sie und ließen ihn bei seinem Tun. Die Stille, die jetzt in der Wölbung des Kreuzgangs lag, war neu und anders als die vorige; sie konnte bei jedem Pendelschlag der Herzen ein Aufschrei werden. Da packte Rolf Pannwitz die Fahnen an dem Punkt, an dem sie zum Kreuze wurden, und stemmte sie hoch, fast an die höchste Wölbung, und der lang verhaltene Aufschrei entrang sich den schon durch diese Stunde mannbar gewordenen Jüngsten aller jungen Mannschaft. Die vier unter dem Rosenstock, die auf den vielkehligen Jubel hin in den Kreuzgang stürzten, sahen dies:

Dreißig Buben wichen vor einem zurück, der in ihrer Mitte stand und zwei gekreuzte Fahnen über sich hinaushob, schwarzweißrot die eine und die andere schwarzrotgold; dreißig Buben stürzten auf den einen zu, und die, die die ersten waren, wollten ihn auf die Schulter heben; dreißig Schultern sind zu viele, einen einzigen Menschen zu tragen. „Einen Schild!“ rief der lange Lüdgers, „Wir haben keine Schilde mehr!“ der hinter ihm; im Nu wuchsen die dreißig Leiber zu einer Pyramide, deren Gipfel die Doppelflagge war, die aus Brust und Schulter, aus Hand und Haupt, aus dreißig bewegten Leibern zusammenwuchs.

Erst verhiet der Zug noch eine kurze Weile, als ob ihm gegeben sei, sich zu besinnen; dann stieß er über den Gang vor zum Portal und vom Portal an der Nordwand des Domes entlang in den Park und in dem Park vor eine alte Linde; an der Linde war eine kleine Blechmarke über einem großen Nagel und auf diesen Nagel stülpte Rolf Pannwitz sein doppelt beslagtes Kreuz und band es fest, so kräftig er vermochte. Aber die dreißig, die ihn trugen, wollten ihn nicht auf den Boden lassen und hielten ihn in der Schwebel und jubelten und jauchzten, gruppenweis sich ablösend und immer wieder zu dem kleinen Rolf Pannwitz vordringend, bis er mit den Füßen um sich zu treten begann, um nur hinabzugelangen, und bis der Doktor Vonholz ihrem brausenden Marsch nachgehumpelt war. Auch die drei andern aus dem Quartett der Begegnung kamen unter die Linde.

Dr. Vonholz lachte über sein ganzes und gutes Gesicht. „Ich müßt' euch allen in der Geschichte eine Eins geben“, sagte er. „Ihr wißt, die blonden Väter hoben in freier Wahl aus ihrer Mitte einen auf den Schild. Das war der König! Ob wir Alten diesen Weg gehen können, das weiß ich nicht — aber ihr seid uns doch voraus!“ Dann zogen sie ab.

In der Nacht auf diesen Tag lagen Jupp und Miefen im Zimmer an einem offenen Fenster, in das von unten her die erleuchteten Scheiben der kleinen, krausen Stadt hineinschaute, in das der Sonnenduft hineinstrich, und in das von oben mit dem Rauch silberner Winde die milde Glut aller Sterne sank.

„Du Königin!“ sagte Jupp, bettete Miefens Haupt in seine Hände.

„Wenn wir einmal ein Kind haben“, flüsterte Miefen, „es hat deine Augen, deine Stirn, dein Haar und deine Stimme — ist's nicht ein Königssohn? Erbt's nicht das Beste, was du hast?“

„Die Natur ist grausam. Sie spielt und spielt nicht. Wer will das wissen?“

„Erbschaft ist groß. Wahl ist groß. Beides kann verspielt, getilgt werden. Durch den Erben. Durch den Erwählten. Recht hat keiner, eh ihn das Schicksal geprüft!“

Sie standen am Fenster, die Türme standen groß vor dem Mond. Ein Fluß brauste durch die Nacht . . . aber sie sahen ihn nicht blinken. Er war ohne Wasser und ohne Bett . . . aber sie spürten ihn strömen. Er verband Himmel und Erde.

III. Der fromme Alltag.

Jupp Brand war vom Begräbnis des alten In dem Busche heimgekehrt; es fanden sich doch noch einige Bekannte und Patienten ein, so daß der gesellige Mann den Weg zur letzten Ruhe nicht ganz allein zu tun brauchte. Auch Kränze wurden von hier und dort gesandt, unter ihnen als mächtigster der von dem Abgeordneten und Rechtsanwalt Hammer in Berlin. Drei Schollen Erd' auf den Sarg, der schon dem Lebenden Herberge gewesen war, eine straffe Kehrtwendung auf dem Fußballen, einen Händedruck für die zusammengekrümmte Minna Watenpuhl, und dann war Brand nachdenklich heimgegangen. Und saß nun seit einer halben Stunde am Schreibtisch und hielt mit seinen Fäusten den kupfernen Leuchter umklammert; seinen Fuß zu bilden, schoben sich drei Ringe breit übereinander; der machtvolle Stamm schwoll über dem Fußteller an und verjüngte sich dann nach oben. Von dem Kerzenhalter an der Spitze zweigte sich nach beiden Seiten je ein Arm sanftgeschwungen ab. Der Leuchter war so gediegen gearbeitet und so schwer, daß ein Mann ihn zwar leicht umfassen, aber nicht ohne Mühe in die Höhe heben konnte. Dies Stück sorgsamster Schmiedearbeit hielt Jupp Brand nun in seinen Händen, drehte es her und hin, und über dieser Betrachtung hörte er weder Miekens übermütigen Sopran und Annes leuchtenden Alt durch den Garten klingen noch das leise Richern des kleinen Andreas, hörte er eine andere Stimme sprechen. Und zwar jenen Satz, den er zuerst von dem sterbenden In dem Busche vernommen hatte, und den er sich nun umbildete in seines Vaters volle Stimme, wie sie ihm aus Kindertagen und von halbverstandenen Kanzelpredigten her im Ohr und im Erinnern lag, jenen seltsamen Satz der Botenschaft und des Vermächtnisses: „Wir wollen den kleinen Alltags durchstrahlen, dann ordnet sich das Große von selbst!“

Jupp Brand, umhergetrieben durch vier Jahre Krieg und Nachkrieg, das letzte davon in wilder Suche nach dem richtigen Umsturz, stand langsam auf und fragte, nicht etwa leis in sich hinein, sondern in einem lauten Selbstgespräch: „Haben wir also unser Bestes von den Vätern?“

Sie fuhren mit der Straßenbahn an den Rhein, und Brand führte sein Weib auf die Dombrücke. In der Mitte hielt er an, dort, wo der Fährich von Kothow übergetreten war zur großen Armee. „Weißt du noch, Miefen“, sagte Brand, „damals zog ein Heer über den Rhein, einmal, durch kaum drei Wochen, und dann war alles vorüber. Aber schau doch, dieser Anmarsch und dieser Abmarsch hören nimmer auf.“

Viele Menschen gingen über die Brücke, herüber und hinüber, von ihrer Arbeit heimzukehren, Männer mit rissigem Antlitz, Staub und Fett auf der Stirne, die Schnäpfschen in kleinen Säßen mitschleppend, manche langsam und müde, manche schneller und munterer, manche einzeln, manche zu kleinen Gruppen vereint; manche brachten einen lustigen Witz an, manche schleppten sich stumm und stur dahin. Manche waren jung und manche alt, manche beseelt und manche Maschininen, manche verbissen und manche weltfroh. Die Straßenbahnen waren bis auf den letzten Platz besetzt in dieser Stunde, und auch hier sahen Brand und Miefen nur Menschen, die von ihrer Arbeit kamen. Manche plauderten miteinander, manche schlossen sich mit glasigen Blicken von den andern ab, manche lasen, manche falteten ergeben die Hände im Schoß.

Brand aber sah, daß unter der Brücke her, der alten und neuen Stadt vorüber, als ein Sendbote und als ein Gleichnis

der innern Freiheit, der Strom seine Bahn zog, und über den Dächern und Türmen, den Schornsteinen und Masten sah er den blauen, von Schwalben durchschwebten Himmel. Er sagte zu Miefen, obwohl er noch fast zwei Wochen faulenzten dürfe, wolle und werde er am nächsten Tag an seine Arbeitsstätte zurückkehren und sein Wanderjahr also beschließen. Abends saßen sie dann im Garten, Abschied zu nehmen von dem, was außer der Ordnung war, sich einzufügen in den Alltag, den Durchschnitt und das glanzlos und ohne Abenteuer verfließende Leben. Aber Brand jauchzte der großen Probe, jauchzte dem Alltag entgegen.

E sprang am nächsten Morgen aus dem Bett und gab seinem Weibe die Hand, ernst und mit einem forschenden Blick dabei, lief dann ans Fenster und breitete seine Arme, dehnte seine Brust der Sonn' entgegen, einmal und viele noch. Gieß dann das klare und kühle Wasser über seinen Leib, tastete über Fuß und Knie und Schenkel und Rumpf und Brust und Schulter, und fühlte selig das Blut unter der Haut strömen; in einem Takt, der sein war und keines andern Menschen; der ihn mit einer Freude füllte, die unirdisch blieb und ihm gegeben wie den Vögeln des Himmels und den Fischen im Wasser; und zu der er keinen andern Reichtum brauchte als den, der in ihm angehäuft war; im Kreislauf des Blutes, im pumpenden Auf und Ab seiner Lungen, im Zug seiner Muskeln und in der saugenden Kraft seiner Poren. Dann warf er seine Kleider über und lief an den Tisch, an dem Miefen sein mit leuchtendem Auge harrete, aß sein Brot und trank, wobei er seine Zunge lustig genießen ließ, und füllte die Minuten, die ihm noch gegeben waren, mit lauter jungen Worten, durch die sein seliges Morgengefühl klopfte. Denn Morgen war es und falsch und gefährlich, nicht ganz dem Morgen sich hinzugeben, dem wunderbaren Anstieg der Kraft, den er verschenkt.

„Sieh, Miefen“, sagte er, „du mußt nun tun wie ich, deinen Leib bereiten für den Tag, und dann im dampfenden Boden des Gartens die Arbeit tun; denn auch die Pflanzen haben nun ihren Morgen, und nie wird unser Kleiner so mutig zappeln wie durch diese Stunden.“ Brand erhob sich, küßte Miefen, die ihn drängend umklammerte, hob seinen Sohn aus der Wiege und schwenkte ihn, zog den Hut auf, legte ihn wieder auf seinen Platz zurück und ging; Miefen winkte ihm so lange nach, bis er um die Ecke war.

Auf der Straßenbahn setzte sich Jupp Brand bequem in eine der Ecken, so daß er sich doppelt anlehnen konnte, und auch, als er für ein schmales, bleichwangiges Mädchen den Platz räumte, blieb er an die Scheibe lässig angelehnt; schritt dann das letzte Wegstück bis ans Werk so dahin, als ob es gar nicht vorhanden und unter seinen Füßen hingebreitet wäre. Sah nur, sooft er vermochte, zum Himmel auf, schon eingeschlossen in den Gleichschritt der vielen, die mit ihm zu dieser Stunde das Tor des Werkes erreichen wollten. Jupp Brand meldete sich in der Kartei, man gab ihm einige Schriftstücke und den Drucker der Kontrolluhr. Brand stufte; auf ihm war die Nummer 783 eingeschlagen. Und er preßte die Nummer in den Schließ der Uhr.

Dann bog Brand nach rechts über den Hof; noch immer lief zwischen rostigen Gässern eine Gasse auf das Backsteingebäude zu, das vierzehn Fenster in der Front hatte und acht Stockwerke hoch war. Wieder stand am dritten Fenster des siebten Geschosses, von rechts her gezählt, Brands hohes Stehpult. Er bestieg den Aufzug, der bis in das sechste Stockwerk führte, und sprang, je eine Stufe überschlagend, die sich noch einmal wendende Steintreppe hinauf. In der Garderobe schloß er das schmale, hohe Spind auf, das die Nummer 783 trug — auch dies Spind unverändert, und auf seinem Boden, in der rechten hintern Ecke, lag noch immer ein zerknäulter Bogen Butterbrotpapier, den Jupp nie aufgehoben hatte —, dann lief er den langen schmalen Gang hin bis zur Tür des Zimmers 96, wechselte mit dem kleinen grauen Buchhalter

einige Worte und ließ sich das Pensum des Tages zuteilen. Aber ehe Brand zu schreiben begann, hob er das Auge von den weißen Bogen auf und sah genau über die linke, vordere Ecke des Pultes; er suchte und fand zwischen einem andern Flügel des Verwaltungsgebäudes und einem alten, schiefergrauen Kamin eine Wiese, grün, und in ihrem silbernen Atem den Rhein.

Schon spürte Brand, daß ihn der Anmarsch zur Arbeit ein wenig ermüdet hatte; aber er riß das Fenster offen und atmete. Langsam zog er die reinere Luft, die über und um ihn einströmte, hinein in seine Lunge; spannte die Brust, als ob sie zerspringen sollte; atmete aus und verhielt in einer langen Pause. So lang war sie, wie nun sein Wesen klar war und gebändigt, und entsprach in ihrer Dauer der nun erworbenen Ruhe seines Seins. Fröhlich und lachend über das ganze Gesicht, vermochte er nun zu schreiben und schreiben, zu rechnen und rechnen. Wie er nun den Preis von Warenposten zu einzelnen Rechnungen und die Zahlen darauf zu seitelangen Kolonnen zusammentrug und, wenn diese dann aufgerichtet waren, jede Säule in den untereinanderstehenden Ziffern einmal von oben nach unten und dann in umgekehrter Richtung zusammenzählte, stundenlang: geschah ihm, was früher nie geschehen war. Sein Gegenüber und sein Nachbar zur Linken, die bisher und damals gleichgültig und stumpf geblickt hatten, wurden von seiner Frische angeweht und entzündet. Auch jetzt drohte manchmal dem seine stille Schlacht kämpfenden Brand der Kopf auf die Brust zu sinken, auch jetzt, gegen den Mittag hin, schmerzten ihm die Schläfen: aber er gab nicht nach und atmete tief und erspähte mit seinen Augen die grüne Wiese und den Rhein.

Als aber die Glocke durch das Werk schrillte und die Mittagspause anzeigte, tat er nicht, wie damals in den Monaten vor seiner Fahrt: drei Gebäude weiter irgendwo in einem schmalen Raum zu Mittag essen, sondern er lief durch ein Seitentor hinab an den Rhein. Dort springt eine Buhne senkrecht in den Strom; so breit ist ihr Rücken, daß sich ein paar Weiden mit zähen Wurzeln in das klüftige Steinwerk eingegraben haben. Brand zog ein paar Butterbrote, die Miefen ihm mitgegeben hatte, aus der Rocktasche und aß sie langsam und besonnen; dann streckte er sich der Länge nach auf den Boden, schloß einige Minuten die Augen, bis er hinabgetaucht war in die Tiefen des Unterbewußten und Unbewußten, sprang wieder auf und lief in das Werk und seine Arbeitsstätte zurück, gerade zu der Zeit, da die Glocke wieder schrillte, das Ende der Pause anzugeben. Wohl fiel nun ein dumpfer Druck auf Brands Haupt, wohl mußte er sich zwingen, bei einer Sache zu sein, die nur mittelbar ihn und sein Weib und sein Kind anging; aber wissend, was es galt, riß er alle seine Kräfte aus Leib und Seele zusammen. So daß er, als das Tagewerk beendet war, sein Pult mit einem zarten Lächeln verlassen konnte. Als er dann die Treppen hinuntereilte, viel zu munter, um erst den Fahrstuhl zu benutzen, hielt er im Halbdunkel inne und zeigte, unbekümmert um einen Lehrling, der hinter ihm lief, in einer bestimmten Richtung — gegen die blöde, nackte Wand, wie dieser Lehrling bei sich dachte. Aber Brands Arm hatte dahin gezeigt, wo draußen am Himmel die sich nun schon langsam gegen den Abend neigende Sonne stehen mußte. Und Brand wußte, daß es jetzt gälte, den Rest des Tages mit bauenden Stunden lebendig zu füllen.

Einmal drohten ihn Maschine und Maschinerie zu ersticken, das war, als er, unter dem Domchor beim Umsteigen, fast das Viertel einer Stunde auf den Wagen der Straßenbahn warten mußte. Immer mehr Menschen sammelten sich vor der kleinen gläsernen Warfhalle, immer heftiger und hitziger wurde der Ausdruck in ihren Augen. Als dann endlich der erwünschte Wagen kam und Brand bemerkte, wie an dem

Zugwagen eine Frau einen Mann, im ersten Anhänger ein Mann eine Frau derb zurückstieß, um zuerst auf die Plattform oder auf einen Sitzplatz zu kommen, und wie dann Brand sich selbst unter den Stoßenden und Drängenden sah, schrak er zurück und wartete auf den nächsten Wagen seiner Linie. Schnell hüpfte er auf den Stand des Führers, wo ihn die Luft kühl umwehte, und sah schon bald vor sich jene andern Wagen, um die der Tumult entstanden war. Da brachte sich Brand wieder so weit, zu lächeln, und nahm sich selbst das Versprechen ab, nicht wieder in die sinnlose Hast hineinzutreiben. Der Weg dehnte sich anders als am Morgen, aber Brand machte sich's klar und bewußt, daß die Strecke nicht länger und kürzer geworden sein konnte. Und was er sich zu tun geschworen hatte, in den Wochen der Besinnung, die hinter ihm lagen, das tat er nun ohne jeden Aufwand an falschem Willen: er sprang seiner Frau, die bang harrend an der Tür verhielt, mit Lachen entgegen, und wie sie ihn herzte und küßte, und wie er sie fest in den Armen hielt, bis ihr der Atem verging, sagte er das Wort, auf das es ankam und das einzig galt in dieser Stunde: „So jeden Arbeitstag gemeistert, Miefen, und ich bin kein Sklave dieser zerstückelten Gegenwart mehr.“

Nach der Mahlzeit holte Miefen den kleinen Andreas; der zappelte auf dem Rissen und stieß seine noch krummen Beinchen wild von sich. Mit den Händchen griff er nach dem elfenbeinernen Ring, den Jupp an einer Schnur über ihm her und hin fliegen ließ. Das gab ein munteres und feines Krähen! Aber bald lag der übermütige Mann sattgetrunken in der Wiege. Während dann Inne auf dem Harmonium ein Stücklein übte, ihrem Liebsten zu Gefallen, schritten Jupp und Miefen Hand in Hand von ihrem Garten aus querfeldein. Jrgendwo zwischen ein paar verfrühten Kornraden warfen sie sich ins Gras. In den Büschen ringsum flogen die Vögel zu Nest. Zuerst las Jupp Brand aus dem Buch Quecke Quark, der gewalttätige Koch von Ypern, das er in die Tasche gesteckt hatte, dann ergab er sich dem Frieden des Abends. Nicht er hatte das letzte Wort, sondern Miefen, sein Weib. Sie beugte sich über ihn.

„Mein guter Junge“, sprach sie, „jetzt hast du einen frommen Tag hinter dir, und es werden ihrer noch mehr sein. Glaub aber nicht, du habest nun Frieden . . . du wirst noch oft aufbegehren, anders als in diesen Jahren und wilder. Denn du bist ein Mann, Jupp Brand, und dazu bestimmt, in die Irre zu fahren. Wer weiß, ob ich dich halten kann?“

Brand sprang ein wenig auf. Sie drückte ihn wieder ins Gras. Da suchten seine Hände die ihren. — „Aber des einen sind wir nun inne, mein Liebster. Nicht das, was wir wissen, regiert die Welt; sondern das, worum wir nicht wissen. Es gibt Jahre des großen Heldentums und Jahre des kleinen; es ward noch nicht ausgemacht, was von beiden schwerer ist und länger währt. Wer aber die Stunden ausschöpft, dem gehören die Jahre . . .“

Der Mann zog den kühlen Atem des Abends in sich hinein, Licht um Licht stieg herauf; und als Brand und sein Weib heimkehrten, zu schlafen, und die Klinke der Gartentür niederdrückten, stäubten und schwärmten Sternschnuppen in die blaue Nacht.

Um die dritte Stunde erwachte Jupp Brand, lief an seinen Schreibtisch und brachte eine Formel zu Papier. Es handelte sich um einen chemischen Vorgang, den er bei seiner Arbeit im Laboratorium vergeblich darzustellen bemüht war; durch ihn wurde eine Farbe, ein Sepia, waschecht gemacht, die vorher das heiße Wasser nicht vertrug. Der Fund war klein und nicht wichtig im großen Schwunge des Lebens — aber er verband den, der dem Alltag dienen wollte, mit dem Sonntagsgeheimnis der Schöpfung.

Als Brand wieder an sein Bett trat, waren die Sterne noch nicht gewichen.

*Monatliche Auslese besonders beachtenswerter Aufsätze
aus deutschen und ausländischen Zeitschriften.*

Unterwassersehung der Sahara.

Aus einem Artikel von Edwin E. Clifton, Direktor des „Science Service“, Washington, in „Science News-Letter“, Washington.

Etwa 80 km südwestlich von Biskra beginnt eine Reihe von Salzseen und -sümpfen, die sich von Algerien westlich über Tunis fast bis zum Golf von Gabes erstrecken. Ein großer Teil dieses Gebietes liegt unter dem Spiegel des Mittelmeeres, und manche Ingenieure haben in den letzten sechzig Jahren die Möglichkeit erörtert, dem Meer durch Kanäle Zutritt zu verschaffen. Oberst François Roudaire machte von 1870 bis zu seinem Tode im Jahre 1885 für den Plan einer Unterwassersehung der Sahara Propaganda, und der berühmteste französische Ingenieur, Graf Ferdinand de Lesseps, der Erbauer des Suezkanals, erklärte seinen Plan für ausführbar. Man hatte berechnet, daß eine Durchstechung der 22 km breiten und 30 m hohen Landenge, die den Golf von Gabes von dem nächstgelegenen Salzsee, Schott el-Dscherid, trennt, möglich wäre. Die Kosten würden 30 Mill. Dollar betragen, und die Durchführung würde etwa fünf Jahre beanspruchen. Auf diese Weise würde man einen künstlichen See von 80 000 qkm und einer Durchschnittstiefe von 24 m erhalten.

Ein Projekt des New Yorker Ingenieurs Dwight Braman, das der französischen Regierung jetzt vorliegt, sieht die Anlage von drei Kanälen vor, und zwar zwei von 22 km und einen von 6 km, die einen Binnensee von 120 000 qkm (etwa ein Viertel der Größe Deutschlands) schaffen sollen. Ozeandampfer könnten dann in das Herz der Wüste eindringen, und man erwartet, daß es mit der Dürre der den See umgebenden Region, die dort, wo genügend Wasser vorhanden ist, sehr fruchtbar ist, zu Ende kommen würde. Das salzige Seewasser könnte zwar nicht zur Bewässerung benutzt werden, aber man hofft, daß es den Grundwasserstand erhöhen und vielleicht auch die atmosphärischen Niederschläge durch Abkühlung der Atmosphäre infolge Verdunstung aus einem solch großen See vermehren würde. Es ist ferner vorgeschlagen worden, das nördlich von dem neuen See gelegene Gebiet durch die Winterregennengen des Auresgebirges zu bewässern, welche jetzt nach Norden in die See oder nach Süden in die Wüste fließen.

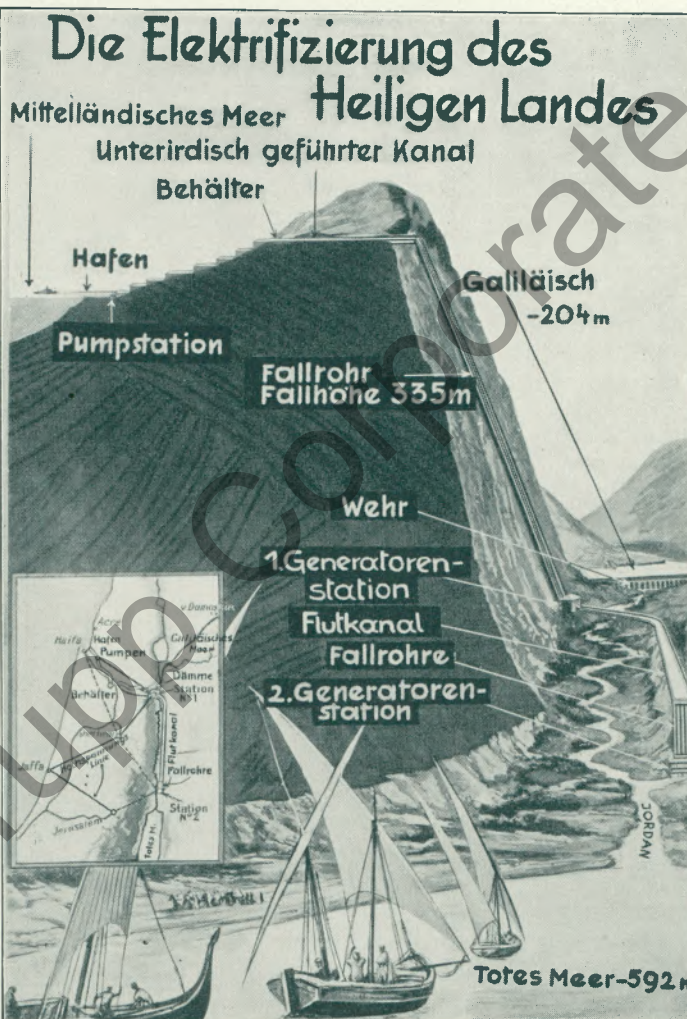
Ein ähnlicher Plan, das Meer in die Sahara zu leiten, ist vor kurzem auf britischer Seite entworfen worden. Dr. John Ball, der Leiter der ägyptischen Wüstenvermessungen, hat festgestellt, daß die Qattara-Quelle, 200 km westlich von Kairo, in einer Depression liegt, die sich an einer Stelle 135 m unter dem Meeresspiegel befindet. Er schlägt den Bau eines Tunnels durch den Höhenzug nach dem Mittelmeer vor, um auf diese Weise nicht nur einen Binnensee von 300 km Länge und 120 km Breite, sondern auch eine dauernde Wasserkraft von 150 000 PS zu erzielen. Ball führt zu diesem Plan aus:

„Niemand könnte den Nutzen verkennen, den Ägypten aus einer solch großen natürlichen Kraftquelle umweit eines dicht bevölkerten Gebietes ziehen würde. Anstatt für die Be- und Entwässerungsanlagen, die Eisenbahnen und Fabriken und die Beleuchtung der Städte auf ausländisches Brennmaterial angewiesen zu sein, könnte das ganze Nildelta mit Kraft aus dieser natürlichen Quelle versorgt werden. Es würde genug Kraft übrigbleiben, um die im nördlichen Teil des Deltas gelegenen 800 000 ha unangebautes Land urbar zu machen, welches das Ministerium für Öffentliche Arbeiten jetzt mit Be- und Entwässerungsanlagen versorgt. Augenblicklich sind es in der Hauptsache die hohen Kosten elektrischer Kraft, die eine Entwicklung heimischer Industrie in Unterägypten verhindern.“

Ein besonderer Vorteil dieses Plans, Ägypten mit Kraft aus Turbinen in der Libyschen Wüste zu versorgen, ist, daß keine Anlagen gebaut zu werden brauchen, um das Wasser, das beständig von dem Meer oben durch den Tunnel fließen wird, abzuleiten. Man rechnet damit, daß die Sonne es von der Oberfläche eines Sees von solchem Ausmaße ebenso schnell aufsaugen wird, wie es hineinfließen kann.

Das Tote Meer liegt ebenfalls unter dem Meeresspiegel, und es ist auch dort die Möglichkeit vorhanden, fortgesetzt elektrische Kraft zu gewinnen, indem man Wasser aus dem Mittelmeer mit derselben Geschwindigkeit hineinflaßt, wie es verdunstet. Mittels dieser künstlichen Wasserkraft könnte die palästinische Wüste in ein fruchtbares Gebiet verwandelt werden.

Ob die Schaffung solcher künstlichen Binnenseen in Palästina, Libyen oder Algerien das Klima der Gegend wesentlich ändern und den Ackerbau fördern würde, ist fraglich. Das Wasser würde natürlich dauernd salziger werden, bis es im Verlauf der Zeit durch Verdunstung zu einem großen Salzbett würde, zu einer Quelle von Chemikalien; einen anderen Wert würde es aber wohl kaum haben.



Industriebericht S. m. b. H.

Das Rätsel auf der Reichsbanknote.

Aus einem Aufsatz von Werner Friedmann im „Mittag“, Düsseldorf.

Es gibt Menschen, die einen Geldschein dreimal in der Hand umdrehen, ehe sie ihn ausgeben. Aber wenn einer von ihnen jetzt einen Zwanzigmarschein beschreiben sollte, er würde bestimmt nicht alles anführen können, was da zu sehen ist. Auf unseren Reichsbanknoten sind Köpfe. Männer- und Frauenköpfe. Vergeblich wird man nach einer erläuternden Unterschrift suchen, was diese Köpfe bedeuten sollen, von welchem Meister die Zeichnung stammt. Man hält es bei den maßgebenden Stellen nicht für der Mühe wert, dem Publikum mitzuteilen, was da auf den Banknoten abgebildet ist. Es sind ganz einfach Köpfe. Basta!

Wir haben versucht, das Rätsel, das die Banknoten aufgeben, zu lösen. Haben hundert Menschen aus allen Berufs- und Gesellschafts-

schichten die Banknoten vorgelegt und nach den namenlosen Köpfen gefragt. Das Resultat ist fast unglaublich. Und nun wollen wir berichten von unserer „Forschungsreise“ mit den unbekannten deutschen Reichsbanknoten. Sie ist in München unternommen worden. Aber das Ergebnis dürfte allgemein gültig sein.

Der erste Weg führt zu einer kleinen Bank. „Die Köpfe?“ Höchstes Erstaunen, hilflose Blicke auf die aufgestapelten Zehnmarkberge, auf die sauberlich geschichteten Fünf- und Hundertmarkpäckchen. „Vielleicht ist es Gutenberg.“ Man blättert in internationalen Bankbüchern, wo lange Abhandlungen stehen über Wasserzeichen, Fälsifikate, genaue Beschreibungen der einzelnen Banknoten. Aber auch hier ist die merkwürdige Lücke. „Köpfe“, heißt es nur. Ohne weiteren Kommentar. Vielleicht hat es der Verfasser selbst nicht gewußt. Oder wollte er der Reserviertheit des Reichskunstwartes nicht vorgreifen? „So eine Schande!“ sagt der Kassierer. „Jetzt kriegt man täglich Berge solcher Dinge in die Hand und weiß nicht einmal —!“

„Moneta regia“ heißt das Haus in der Burgstraße. Nun, im Bayerischen Münzamt sollte man doch sachverständig sein. Aber auch der Direktor zuckte verlegen die Achseln. „Damit haben wir nichts zu tun. Ich glaube, die Köpfe sind von Lukas Cranach. Irgendein alter Meister muß es sein. Oder es sind vielleicht nur Phantasien?! Wenden Sie sich doch an die Reichsdruckerei in Berlin.“ Aus der Prägemaschine kommen frischgebäckene Drei- und Fünfmarkstücke wie warme Semmeln. Klapp, klapp, klapp — in kurzer Zeit ist ein Waschzuber voll Münzen. Aber die Köpfe auf den Banknoten? Die kennt man in dieser Werkstatt des bayerischen Finanzministers nicht.

Auf der Hauptpost. Schalter Einzahlung: „Ja, wenn's nicht darauf steht, wie soll ich das wissen? Die Post schreibt es hin auf die Wertzeichen: Goethe, Schiller, Lessing. So gehört sich's! Wegen der Banknoten müßte man direkt einen Kunstliebhaber fragen.“ Der Portier eilt zur Hilfe: „Das!“ sagt er, „das ist gar niemand! Behörden sind es keine. Das sind nur Phantasien!“ Ein anderer Kollege greift ein, ein Kassenbote tritt hinzu, ein kleiner Auflauf entsteht. Lauter sachverständige Männer, die schon Tausende von Banknoten gesehen haben. Die genau wissen, was hunderttausend Mark in Zehnmarkscheinen wiegen, die gelernt haben, mit großen Summen umzugehen. Sie ärgern sich fast ein wenig, daß sie bei dieser einfachen Frage versagen. „Phantasien? Das glaube ich nicht. Es muß schon etwas Spezielles sein.“ Trotz eifrigen Diskutierens und Kopfschüttelns ist das Rätsel in der Hauptpost nicht gelöst worden.

Aber halt! Da gibt es ja noch eine Stelle, die sich nur mit Geld befaßt: die Falschgeldabteilung der Polizei. Der Herr Inspektor hat erwartet, daß man ihm eine Falschmünzwerkstatt anzeigt. „Die Köpfe?“ Auf diese Frage war er nicht vorbereitet. Er weiß genau Bescheid über Wasserzeichen, kann die Unterschriften des Reichsbankdirektoriums auswendig malen. Wenn nur ein i-Punkt fehlt, merkt er es. Aber die Köpfe? Er holt seine Muster hervor, blättert in Erlassen, Beschreibungen, Warnungen. Nirgends ein Wort darüber. „Wissen Sie,“ sagt er, „auf den ausländischen Geldscheinen steht es halt darauf.“ Und er kramt spanische Papierscheine heraus. Da ist unter den Bildern zu lesen: „De Xaviera“ oder „Philipp II.“ „Eigentlich komisch“, brummt er. „Entweder muß man doch Köpfe hinmachen, die jeder kennt, oder man muß doch halt etwas darunter schreiben. Merkwürdig, daß wir gar keine Beschreibung darüber haben!“

Die kunstgeschichtliche Vorlesung auf der Universität ist bei der augenblicklichen Temperatur nicht eben gut besucht. „Die Stillleben des 14. und 15. Jahrhunderts“ werden da behandelt. In das Schlussgetrappel pläzt die Frage nach den namenlosen Köpfen. Ein Kranz von feuchtglinzenden cand.-phil.-Köpfen beugt sich über die Banknoten. Wieder ein Disput, heftiger Meinungsaustausch. Eine positive Lösung wird nicht gefunden. „Man müßte in der Kunstgeschichte blättern.“ Ich bin überzeugt, daß jeder von den Befragten heute weiß, wer die Köpfe sind. Vielleicht haben sie es am selben Tage noch herausgebracht. Aber es mag selbst für die Jünger der Wissenschaft viel Schweiß gekostet haben.

Ein kleines Experiment: Was sagt die Bayerische Notenbank zu den Bildern auf den Reichsbanknoten? Der Hauptkassierer hat mit einigem Mißtrauen von der Frage Kenntnis genommen. „Gehen Sie zur Reichsbank“, rief er dann. „Wir haben andere Bilder auf unseren Scheinen!“

„Also der letzte Weg: die Reichsbank. Alle Befragten haben mir geraten, dorthin zu gehen. Dort muß man es ja wissen, es ist doch das Geld, das die Reichsbank ausgegeben hat. Aber, o Wunder! Was kein Mensch für möglich gehalten hatte, ist eingetreten. Auch die Reichsbank in München weiß keine Antwort auf die Frage. Der Kassier blättert verzweifelt in den Akten, da sind Erlasse des Finanzministers, des Reichsbankdirektoriums, Bekanntmachungen aller Art. Statistiken, Paragraphen — kein Wort von den namenlosen Köpfen. Bis zur Direktion dringe ich vor. Ist es denn möglich, daß es nicht einmal an dieser Stelle herauszubringen ist? Die Direktoren schütteln die Köpfe. „Es ist Albrecht Dürer oder so etwas. Sie müssen sich an die Reichsbank in Berlin wenden. Am besten an die statistische Abteilung, dort weiß man es sicher. Auswendig können wir es jetzt nicht sagen!“ Sie sind ein wenig unangenehm berührt, die Herren, begreiflicherweise. Ganze Aktenstapeln stehen voll mit beschriebenen Papier, und keine Zeile löst das merkwürdige Rätsel. Solche Dinge gibt es. Im demokratischen Deutschland, wo „Volk und Kunst“ ein abgedroschenes Schlagwort geworden ist.

Und nun müssen wir wohl sagen, was diese rätselhaften Köpfe bedeuten sollen. Es ist ein wahrer Glückszufall, daß wir es überhaupt er-

fahren haben. Da ist ein rühriger Schalterbeamter, jahrelang tätig in einer Privatbank. Ihm hat die Frage keine Ruhe gelassen. Er holt Stöße von Fachzeitschriften hervor, die er gesammelt hat. Gand einen Band aus dem Jahre 1924, dem Ausgabejahr der Reichsbanknoten. Da lasen wir in der Zeitung „Erkennungszeichen“, ein internationales Organ für Banken, die folgende Erklärung: „Die Köpfe auf den deutschen Reichsbanknoten stellen dar:

10 Mark: Männerkopf — de Derich Born, 1533, Königliche Galerie im Schloß Windsor.

20 Mark: Kopfbildnis — Frauenkopf, königliches Museum im Haag.

50 Mark: Bildnis eines Mannes, Gemäldegalerie Wien. Alle Bilder sind nach Holbeinschen Gemälden ausgeführt.“

Da haben wir es! Und nun, verehrter Herr Reichskunstwart — denn Sie haben doch sicherlich auch etwas mit der Sache zu tun — überlegen Sie einmal, wieviel Kopfschmerzen Sie durch das einfache Wort „Holbein“ erspart hätten. Die Antworten von hundert Menschen, die sich alle für die Sache interessiert haben, sind ein Protest gegen — wir finden kein anderes Wort — den Bildungsdünkel einer Bürokratie, an dem Sie nicht ganz schuldlos sind.

Wie ist Ihr Blutdruck?

Aus einem Artikel von Dr. med. Norman B. Cole in der vom Amerikanischen Ärztebund herausgegebenen Monatsschrift „Hygeia“, Chicago.

Blutdruck ist für unser Leben ebenso notwendig wie Speise, Trank und Schlaf. Nur wenn der Blutdruck größer oder geringer als der normale Blutdruck wird, muß man ihm seine Aufmerksamkeit zuwenden.

Das Herz pumpt das Blut jede Minute 72 mal in das große Blutgefäß, die Aorta. Dies Gefäß teilt sich bald in kleinere Gefäße, und diese ihrerseits spalten sich in noch kleinere, und schließlich sind da noch die winzigen Gefäße, Kapillaren genannt, in denen die winzigen Blutzellen gerade noch so viel Platz haben, um hintereinander hindurchzufließen.

Blutgefäße sind nicht starre Röhren, wie z. B. Wasserrohre, sondern elastische Schläuche, die die Fähigkeit besitzen, besonders in den kleineren Abzweigungen und Kapillaren, sich zusammenzuziehen und auf das durch sie hindurchströmende Blut einen Druck auszuüben. Normalerweise üben alle diese kleinen Gefäße einen gewissen Druck auf das in ihnen enthaltene Blut aus.

Diesen Druck der Arterien auf das in ihnen enthaltene und durch sie hindurchfließende Blut mißt der Arzt mittels der handlichen kleinen Manschette, die er um den Oberarm des Patienten legt, und in die er dann Luft hineinbläst. Zugleich liest er den auf dem Zeigerblatt angezeigten Druck ab.

Der Patient hat vielleicht schon einmal beobachtet, daß der Arzt sich zwei Ziffern notiert, den systolischen Druck, der den Höhepunkt des Blutdrucks in dem Augenblick angibt, in dem das Anschwellen des Pulses unter der Manschette vor sich geht, und den diastolischen Druck, d. h. den Druck, der in den Arterien zwischen den einzelnen Herzschlägen vorhanden ist. Für den Arzt ist die diastolische Ziffer oft wichtiger als die systolische Ziffer. Jedoch ändern sich diese beiden Ziffern bei jedem Menschen in beinahe jeder Minute des Tages, und zwar ist die Veränderung am größten bei der systolischen Ziffer.

Einen Einfluß auf den Blutkreislauf haben Schlaf, Leibesübungen, geistige Arbeit, Verdauung, der Zustand des Herzens und der Gemütszustand. Diese oder jene Muskeln oder der Magen während der Verdauung oder das Gehirn benötigen etwas mehr Blut. Die Kapillaren in jenen Organen müssen sich ein wenig lockern, um mehr Blut hindurchzulassen, und die übrigen Kapillaren im Körper müssen sich zum Ausgleich ein wenig straffen.

Gemütsregungen haben genau soviel mit den Veränderungen im Blutdruck zu tun wie die Muskelaktivität. Besonders Furcht und Ärger, aber auch Angst, Sorge und Erregbarkeit pflegen den Blutdruck zu erhöhen. Rauchen und eine reichliche Mahlzeit steigern ihn. Ruhe, besonders Schlaf, senken ihn. So steigt und fällt der Blutdruck während des ganzen Tages, je nach den Erfordernissen des Körpers. Es ist ein wunderbarer Mechanismus.

Aber dies Steigen und Fallen ist, obgleich deutlich feststellbar, bei normalen Menschen nie groß. Wenn man sich erinnert, daß die Wände der Blutgefäße aus elastischem Material bestehen, wird man begreifen, daß sie zeitweilig eine beträchtliche Zunahme im Druck aushalten können. Nehmen wir aber an, ein Mensch sei mit Blutgefäßen von minderwertiger Qualität geboren worden — vielleicht hat es in der Familie mehrere Fälle von Schlagfluß gegeben —, oder nehmen wir andererseits an, sein Nervensystem sei so beschaffen, daß die Schwingungen in seinem Blutdruck zufolge der normalen täglichen Stimuli größer sind als beim normalen Menschen. In dem einen Fall werden die minderwertigen Gefäßwände in verhältnismäßig kurzer Zeit durch normale Veränderungen im Blutdruck beschädigt, und im anderen Falle werden selbst normale Gefäßwände schließlich durch abnormale Druckveränderungen mitgenommen werden.

Hier liegt der Anfang von Veränderungen, die im Laufe der Jahre schließlich zu ernsten Zuständen führen und den Menschen veranlassen können, den Arzt aufzusuchen. Dann wird vielleicht ein weit vorgeschrittenes Herz- oder Nierenleiden entdeckt, das ohne Zweifel von langjährigem hohem Blutdruck herrührt. Jetzt ist es aber für den Arzt zu spät. Ist es deshalb nicht besser, dem ganzen Uebel gleich im Anfange vorzubeugen?



Mit der Schwebbahn vom Ruhrgebiet nach Berlin in zwei Stunden? — Entschleierte Geheimnisse der Natur. — Röntgenphotographie der Metallkristalle. — Flüssiger Sauerstoff in Thermosflaschen.

Beim Deutschen Reichspatentamt wurden im Jahre 1928 nicht weniger als 70 900 neue Patente angemeldet und fast 15 600 Haupt- und Zusatzpatente erteilt. Natürlich marschieren die Elektrotechnik an der Spitze mit über 8500 Anmeldungen, und auch die Chemie steht an hervorragender Stelle. Wie gleichmäßig dieses Triebwerk des technischen Fortschritts läuft, geht daraus hervor, daß die Zahl der Anmeldungen nur um 3,6 % höher ist als im Vorjahre. Das große Schwungrad aber, das dieses feine Getriebe in Gang erhält, die menschliche Phantasie, dies wird vom Praktiker, dem nüchternen Rechner, oft als Utopie geringgeschätzt.

Auch das stete Streben nach Steigerung der Geschwindigkeit unserer Verkehrsmittel soll man daher nicht für praktisch unbedeutend halten; der Phantasie gibt es einen gewaltigen Anreiz, und die Entwicklung des Automobils verdankt den früheren Automobilrennen unermesslich viel. Bei dem internationalen Seeflugzeug-Rennen um den Schneider-Pokal vor der Insel Wight erreichte der Engländer Waghorn eine Geschwindigkeit von 528 km/Std. trotz der scharfen Kurven, die in der Rennstrecke lagen. Drei Tage später wurde mit demselben Flugzeug, einem Supermarine VI, nach Einbau eines neuen Rolls-Royce-Motors über eine 3 km lange gerade Strecke eine Geschwindigkeit von 571 km/Std. erreicht und damit ein neuer Weltrekord aufgestellt. Seit dem Jahre 1921 wird von Jahr zu Jahr der Weltrekord der Geschwindigkeit immer wieder überboten, obgleich man jedesmal meinen möchte, eine Steigerung wäre nicht mehr menschenmöglich. Wenn auch eine solche Rennmaschine, die man nicht mit Unrecht als fliegenden Motor bezeichnet, nicht mit einem Verkehrsflugzeug zu vergleichen ist, so wird man doch einer Steigerung der Reisegeschwindigkeit auch der Verkehrsmaschinen im Laufe der nächsten Jahre sicher sein dürfen. Das menschliche Streben, durch Steigerung der Geschwindigkeit über Raum und Zeit zu triumphieren, kennt keine Grenzen; die Verwirklichung allerdings findet in dem Kapitalmangel viel eher eine Grenze. Schon vor Jahren hat Krusenbergs im Stahlhof zu Düsseldorf sein Projekt einer durch Propeller angetriebenen Schwebbahn vorgeführt, die den Westen mit Berlin verbinden und eine Geschwindigkeit von rd. 300 km/Std. erreichen sollte. Die Sachleute waren sich darüber einig, daß dies Projekt technisch mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu lösen sei; wirtschaftlich aber erscheint es zur Zeit undurchführbar. Trotzdem läßt das Problem höherer Verkehrsgeschwindigkeit die technische Phantasie nicht ruhen. Mit einem neuen Projekt tritt jetzt Prof. Wiesinger, Zürich, hervor, das ebenfalls als technisch wohl fundiert bezeichnet werden muß. Auch er verwendet Propellerantrieb und Stromlinienform der Wagen, um eine Geschwindigkeit von 250 km je Stunde zu erreichen. Das Neue ist hier der Zwangslauf der Wagen, welcher ein Entgleisen unmöglich macht und eine gewaltige Verringerung des Wagengewichtes ermöglicht. Die Zwangsführung der Räder wird dadurch erreicht, daß die Schienen um etwa 30 Grad nach innen geneigt werden. Auch die Räder sind nach innen gekippt, so daß die Radflanschen unter die Schienenköpfe greifen und dadurch die Standsicherheit der Wagen vom Gewicht unabhängig machen.

Vorläufig fehlt es, wie gesagt, an den wirtschaftlichen Voraussetzungen für einen derartigen Schnellverkehr, aber ruhen wird das Problem nicht, bis es verwirklicht ist.

Noch vor hundert Jahren glaubte man, daß ein grundsätzlicher Unterschied zwischen den Stoffen der unbelebten und der belebten Natur insofern bestände, als zum Aufbau der organischen Materie die „Lebenskraft“ erforderlich sei. Es bedeutet daher einen Markstein in der Entwicklung der Chemie, als es Wöhler 1828 gelang, Harnstoff, also einen Körper, der in der belebten Natur entsteht, aus anorganischen Stoffen aufzubauen. Dieser Synthese sind unzählige andere gefolgt, Farben, pharmazeutische Präparate, die früher die Arzneipflanzen lieferten usw., beherrschte schließlich die Methoden der Synthese so vollkommen, daß man nicht mehr nur die wertvollen, seltenen Stoffe auf diese Weise herstellen konnte, sondern nimmere Düngemittel und Treibstoffe, also ausgeprochene Massengüter, auf demselben Wege schafft. Allerdings waren diese Methoden der Synthese sehr gewalttätig im Vergleich zu der Arbeitsweise der Natur, die in Tier und Pflanze in einem ganz engen Temperaturbereich und mit ganz geringen Druckunterschieden die wunderbarsten kompliziertesten Stoffe schafft. Die Chemie dagegen braucht zu ihren Synthesen Hitze und Drücke bis zu mehreren hundert Atmosphären, und meistens arbeitet sie mit Umsetzungen von mehreren Reagentien,

von denen die Hälfte der Bestandteile Nebenprodukte ergibt. In diesen Zusammenhängen findet die Verschachtelung der chemischen Produktion ihre technische Begründung: es müssen die entstehenden Nebenprodukte an Ort und Stelle verarbeitet werden.

„Geheimnisvoll am lichten Tag,
Läßt sich Natur des Schleiers nicht berauben,
Und was sie deinem Geist nicht offenbaren mag,
Das zwingst du ihr nicht ab mit Hebeln und mit Schrauben.“

Das Streben, das Schaffen der Pflanze nachzuahmen, hatte auf einen Nebenweg geführt. Erst in den letzten Jahren ist man mit der Erforschung der Enzyme, der organischen Katalysatoren, der ursprünglichen Fragestellung wieder nähergekommen. Bereits in seiner vorjährigen Jahrestagung auf Wöhlers Harnstoff-Synthese konnte Prof. Walden der Ansicht Ausdruck geben, daß das zweite Jahrhundert der chemischen Synthese die Methoden der Natur ablauschen und nachahmen werde, um sie industriell zu bewerten. Diese „Utopie“, dieser Glaube ist wieder das Schwungrad, die Unruh, die jahrelang das Triebwerk des Patentwesens in Gang zu halten vermag. Ein entscheidender Fortschritt ist jetzt Prof. Dr. O. Diels von der Universität Kiel bereits gelungen. Er fand, wie er auf der Jahrhundertfeier von A. Kekules Geburtstag am 7. September in Bonn darlegte, daß gewisse Typen organischer Verbindungen sich bei gewöhnlicher Temperatur und gewöhnlichem Druck mit anderen zu größeren Komplexen zusammenlagern. Stets handelt es sich um ungesättigte Stoffe, die, wie das Isopren (das durch die Kautschuksynthese sehr bekannt geworden ist), zwei eng verbundene ungesättigte Atomgruppen enthalten. Da sich Stoffe mit solchen Atomgruppen in unerschöpflicher Zahl finden lassen, kann man zahllose Stoffe mit diesem neuen Prinzip der Synthese aufbauen. Zunächst richtet sich das Streben wiederum auf wertvollere Stoffe, die z. B. dem Kampfer, den ätherischen Ölen, den Riechstoffen usw. nahesteht. Außerdem aber eröffnet diese Arbeitsmethode viele neue Erkenntnisse in die Aufbauprinzipien der lebenden Organismen. Es ist leicht vorzustellen, daß an verschiedenen Stellen der Pflanze zunächst verschiedene ungesättigte Stoffe gebildet werden, die dann in den Blüten, Früchten usw. aufeinandertreffen und sich dort zu Ölen usw. zusammenlagern. Der Naturerkenntnis wird auch hier die Naturbeherrschung früher oder später folgen.

In Düsseldorf fanden im Laufe des Monats September im Zusammenhang mit der Gießerei-Sachausstellung Tagungen statt, die sich mit Fragen der Metalltechnik befaßten. Im Mittelpunkt der Hauptversammlung der Deutschen Gesellschaft für Metallkunde und des Institute of Metals, London, das seine Herbsttagung auch in Düsseldorf abhielt, standen die vergütbaren Legierungen, die sich durch Abschrecken und durch nachfolgendes mildes Erwärmen härten lassen. Das Duraluminium ist die bekannteste der vergütbaren Legierungen. Heute kennt man schon etwa fünfzig weitere, von denen die Leichtmetalle und der Edelmetalle die wichtigsten sind. Neu sind zwar nicht alle diese Legierungen, aber neu ist die Erkenntnis der Gesetzmäßigkeit der Vorgänge, die man erst jetzt willkürlich lenken kann. Voraussetzung war einerseits die Schaffung höchstempfindlicher Meßgeräte, andererseits das Vorhandensein von Metallen höchster Reinheitsgrade. Um diese reinsten Metalle zu erhalten, war wiederum Vorbedingung die Schaffung höchstverstandsfähiger, feuerfester Materialien. In England wurden dazu reine Zonerde, ferner reines Magnesiumoxyd und reines Thoriumoxyd verwendet. Es stellte sich dann heraus, daß Eigenschaften, die man bisher den Metallen selbst zuschrieb, nur den Legierungen mit ihren Verunreinigungen zukommen, die reinen Metalle aber andere Eigenschaften haben. Mit neuen Meßmethoden und unter Zuhilfenahme der Röntgentechnik dringt man immer tiefer in die Erkenntnis des Kristallaufbaus ein. Man weiß, daß im Kristall die einzelnen Atome gitterförmig angeordnet sind, und ist bereits so weit, daß man gewisse Eigenschaften von Legierungen zweier Metalle ableiten kann aus der Verzerrung des Kristallgitters, die durch die abweichende Größe und Gestalt der Atome des zulegierten Metalles hervorgerufen wird. Je weiter man in der Erkenntnis des kristallinen Zustandes fortschreitet, die durch den Gedankenaustausch zwischen der deutschen und der englischen Metallgesellschaft sehr gefördert wurde, um so sicher wird man den Vergütungs Vorgang beherrschen, der den Schlüssel bildet für die industrielle Verwendung der Leichtmetalle.

Schon vor längerer Zeit wurde von einem neuen Verfahren zum Transport von Sauerstoff gesprochen, durch das der außerordentlich teure Park von Stahlflaschen entbehrlich werden sollte. Auf der Hauptversammlung des Deutschen Azetylenvereins in München berichtete nun der Erfinder, der in der Hochdrucktechnik bekannte Dr. Heylandt, Berlin, über sein Verfahren, wonach sich flüssiger Sauerstoff ebenso wirtschaftlich herstellen läßt wie der bisher verwendete gasförmige Sauerstoff. Der Versand erfolgt in offenen, nach dem Prinzip der Thermosflaschen gebauten Gefäßen. Am Verbrauchsort wird der flüssige Sauerstoff in Vergasungsapparate eingeführt. So entsteht Drucksaurestoff von größter Reinheit. Generallizenz für Deutschland haben J.-G. Farben-Industrie und Gesellschaft für Lindes Eismaschinen gemeinsam.

Als vor einigen Jahren die elektrischen Haarschneidemaschinen geschaffen wurden, hatte wohl mancher Bedenken, ob sie sich als notwendig einführen könnten; heute beherrschen sie das Feld. Man wird daher den elektrischen Stoffzuschneidemaschinen, die nunmehr erfunden worden sind, eine sichere Zukunft voraussagen dürfen. Denn in Wäsche-, Kleider-, Mantel-, Hutfabriken usw., wo schwere Stoffe geschnitten werden müssen, ist das Zuschneiden keine leichte Arbeit. Die Zuschneidemaschinen sind den elektrischen Handkreissägen ähnlich; das runde Messerblatt hat hier nur keine Zähne, es ist mit dem kleinen Elektromotor direkt gekuppelt.

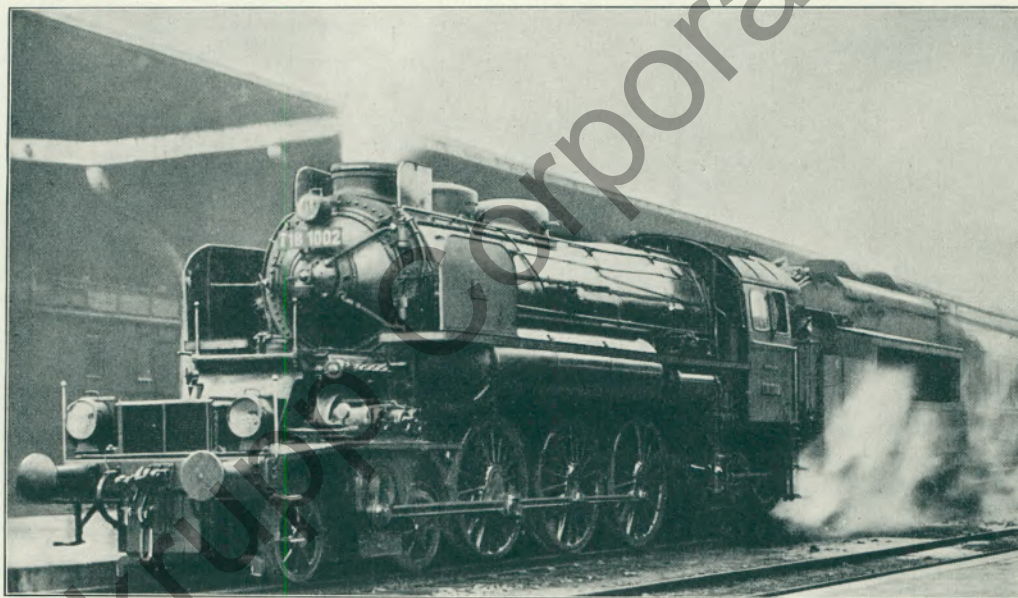
Sultor.

Technische Gedenktage.

1. 10. 1841 wurde zu Gotha Hermann Credner geboren. Er war Professor der Geologie an der Universität Leipzig und im Nebenamt noch Direktor der geologischen Landesuntersuchung des Königreichs Sachsen. Am bekanntesten ist sein Name geworden durch das in vielen Auflagen erschienene Lehrbuch „Elemente der Geologie“. Die Fachgenossen ehrten die Verdienste Credners dadurch, daß sie einem Mangankupfererz den Namen Crednerit gaben.

2. 10. 1853 starb der Physiker Dominique Francois Arago. Seine wissenschaftlichen Forschungen behandelten in der Hauptsache die Optik. Er erfand das Polarisoskop und entdeckte im Quarz die Polarisation des Lichtes. Daneben machte er auch Untersuchungen über die Spannkraft des Wasserdampfes und über die Einwirkung des elektrischen Stromes auf Eisen und Stahl.

10. 10. 1788 wurde zu Bonn Johann Jakob Noeggerath geboren. Im Alter von 20 Jahren veröffentlichte er bereits eine Schrift: „Mineralogische Studien



Eine Turbinenlokomotive der Deutschen Reichsbahn.

Auf der Strecke München—Nürnberg hat die Reichsbahn zum erstenmal eine Turbinenlokomotive in den Dienst gestellt, die sich bisher recht gut bewährt hat. Der Antrieb der Maschine erfolgt durch eine Dampfturbine von 2500 PS, die vor dem Kessel auf das Drehgestell montiert ist. Die Maschine braucht etwa die Hälfte weniger Brennstoff und ist erheblich leichter als die gewöhnliche Dampflokomotive. Unsere Aufnahme zeigt die Turbinenlokomotive, die von der Maschinenfabrik Maffei (München) hergestellt ist, bei ihrer Abfahrt vom Bahnhof in Nürnberg.

Scherla Bilderdienst.

dem er bis an sein Lebensende treu geblieben ist. Es gibt wohl kaum ein Gebiet, das in den Arbeitsbereich des Bonner Oberbergamtes fällt, dem nicht Noeggerath sein Interesse zugewandt hätte. Vor allem lag ihm die Einrichtung und Ausbildung der bergmännischen Lehranstalten sehr am Herzen, für die er in Wort und Schrift warb. Nebenamtlich war er noch ordentlicher Professor der Mineralogie und Bergbaukunde an der Universität Bonn und hat als solcher noch eine große Reihe wissenschaftlicher Arbeiten über allgemeine und pharmazeutische Mineralogie veröffentlicht. Noeggerath hat ein außerordentlich hohes Alter erreicht. Er starb im 89. Lebensjahre und war auch als Mensch sehr geschätzt. Er gehört zu den bekanntesten und verdienstvollsten Bergleuten aller Zeiten.

11. 10. 1889 starb der Physiker James Prescott Joule. 1840 entdeckte er die Erscheinung der magnetischen Sättigung und bestimmte ihren Zahlenwert für Weicheisen; dann machte er die be-

deutende Feststellung, daß man mit Bündeln von Eisendrähten stärkere Magnetfelder erzeugen kann als mit massiven Eisenernen. Neben diesen Forschungen auf elektromagnetischem Gebiete war er der Mitbegründer der mechanischen Wärmetheorie und der kinetischen Gastheorie.

13. 10. 1831 wurde die am 1. Januar 1831 erlassene Allerhöchste Kabinettsorder in Kraft gesetzt, wodurch die Anlage und der Betrieb von Dampfmaschinen und Dampfkesseln der behördlichen Genehmigung unterworfen wurden. Das waren die ersten Dampfkesselvorschriften für Preußen.

17. 10. 1887 starb zu Berlin der Physiker Gustav Robert Kirchhoff. Er fand die Gesetze der Verzweigung elektrischer Ströme, lieferte Beiträge zur Wärmelehre und entdeckte mit Bunsen die Spektralanalyse, der er durch das Kirchhoffsche Gesetz die theoretische Grundlage gab.

21. 10. 1811 trat die technische Deputation für Gewerbe zu ihrer ersten Sitzung zusammen. Ihr Zweck waren die wissenschaftliche Durchdringung der gesamten Gewerbebekunde und die Anwendung der wissenschaftlichen Erkenntnisse in Handwerk und Industrie. Größere Bedeutung erlangte die Deputation aber erst, als im Jahre 1819 der große Industrieförderer Preußens, Peter Christoph Wilhelm Beuth, zu ihrem Direktor ernannt wurde. Beuth stellte in klarer Erkenntnis der damaligen Bedürfnisse

der Deputation zwei andere, mächtig vorwärts strebende Faktoren an die Seite: den Ausbau des technischen Unterrichtswesens und den Verein zur Beförderung des Gewerbefleißes.

22. 10. 1828. Todestag von Albrecht Daniel Thaer. Er war zunächst Mediziner in Celle, wurde aber in den preußischen Staatsdienst berufen und zum Leiter der landwirtschaftlichen Lehranstalt zu Möglin in der Mittelmark ernannt. Außerdem bekleidete er eine Professur für Landwirtschaft an der Universität zu Berlin. Er war der Begründer der rationalen Landwirtschaft in Deutschland und hat zahlreiche Schriften über dieses Gebiet veröffentlicht.

29. 10. 1837 starb zu Berlin Friedrich August Alexander von Eversmann. Er war „Fabrikenkommissar“ in der Grafschaft Mark, später Inspecteur général des manufactures du Grand-Duché de Berg und seit 1816 Oberbergmeister und Direktor der kaiserlichen Schwertfabrik zu Slatoust in Rußland.

Jahade.



Schach eck e.

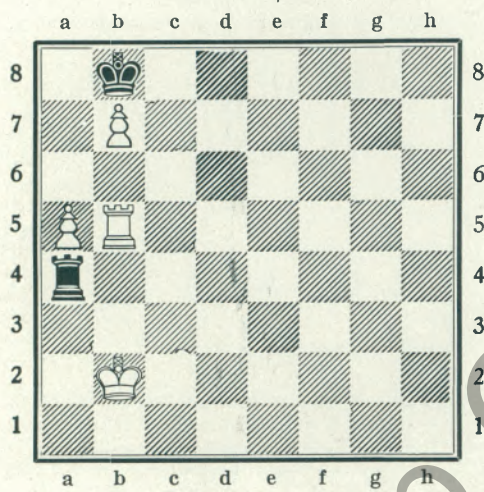
Bearbeitet von Heinz Bollmer.

Lehrgang des Schachspiels.

X.

Ein weiterer wesentlicher Begriff des Endspiels ist das Patt. Man versteht darunter eine Stellung, in der eine Partei keine Zugmöglichkeit mehr hat, es sei denn, sie zöge den König auf ein durch Schach gesperrtes Feld. Selbstverständlich darf der König in diesem Kampfmoment nicht im Schach stehen, da sonst ja matt wäre. Die hoffnungslos unterlegene Partei wird immer danach trachten, in Pattstellung zu geraten und dadurch nach den Spielregeln dem Gegner ein Remis abzutrotzen. Nachstehend ein amüsanter Beispiel:

Dr. Bernstein.



Heilmann.

Weiß am Zuge kann wohl Patt setzen, aber nicht gewinnen.

1. Kb2—b3 Ta4—ar
2. Kb3—c4 Ta1—c1+
3. Kc4—d5 Tc1—ar
4. Kd5—c6 Ta1—c1+
5. Kc6—b6

Der einzige Platz, wo der König vor dem Schachgebote sicher steht!

5. ——— Tc1—c7
droht Tc7×b7, und a5—a6 ist keine Deckung. Auf 6. Kb6—a6 folgt Tc7—c6+ nebst Tc6×b6. Patt!

Nach einem zusammenfassenden Artikel über den Wert der Felder und Figuren im Endspiel (November-Heft) werden wir mit ausführlicher Literaturangabe im Dezember den Lehrgang schließen, in der Hoffnung, einige Schachfrüher in dieser oder jener Richtung bereichert zu haben. Alle Anfragen über Unklarheiten und Lücken werden gerne beantwortet.

Lösung der Aufgabe Nr. 8.

Die Auflösung von Nr. 8 ist im Septemberheft versehenlich unterblieben. Wegen Platzmangels wird die Lösung erst im Novemberheft gebracht.

Lösung der Aufgabe Nr. 9.

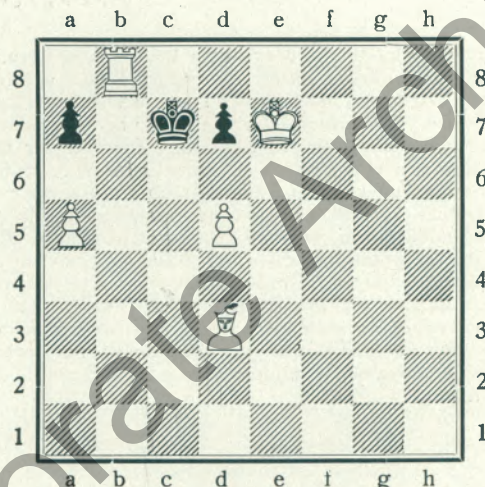
(4 #.)

1. Sb5—d6 1. Dh8—c8
2. Sd6—e4 2. beliebig
3. Tg2—e2+ 3. Ke3×f3
4. Te2—e1 matt.

Aufgabe Nr. 10.

Von G. Nowasch, Dortmund.

Urdruck.



Stellung der Steine:

Weiß: Ke7; Tb8; Ld3; B(2) a5, d5; [5]
Schwarz: Kc7; B(2) a7, d7; [3].

Weiß zieht und setzt in vier Zügen matt.

Auch diese Aufgabe zeugt von einer bemerkenswerten Kombinationsgabe des Verfassers, der zu unseren regelmäßigen Lesern gehört.

Rätselleck e.

Rösselsprung.

Von E. Lange, Essen.

		ge=	kennst	von	dich		
fin=	den	du	was	gan=	du	dem	wicht
wenn	dich	du	lenkt	be=	du	gen	wenn
mit=	dest	hauch	zur	daß	was	ge=	wißt
von	schenkt	den	in	schuld	ein	nicht	du
nicht	der	got=	ge=	den	ge=	ner	teil
den	gan3	die	ru=	bei=	auf	la=	trennst
schuld	he	fo=	tes	tan	bir	von	an=
	gna=	nur	ist	lang	dre	haft	

Kreuzzahlrätsel.

(Gefächlich geschütt.)

Erfinder Dr. A. van Nüss, Düsseldorf.

		7	×	5		=	6		8
6		5	:	2		=			5
1	7	3	+	2		=	3		
		7	-			=			1
		0			1			9	

In jedes leere Feld ist eine Ziffer zu setzen. Wie beim Kreuzworträtsel werden hier abwechselnd in waagerechter und senkrechter Richtung die Unbekannten gesucht. In waagerechter Richtung sind abwechselnd die vier Grundrechnungsarten Multiplikation, Division, Addition und Subtraktion vertreten. Jede dieser vier Rechnungsarten ist in Form einer Gleichung angeschrieben, d. h. die beiden links des Gleichheitszeichens befindlichen Zahlen ergeben als Resultat die rechts des Gleichheitszeichens befindliche Zahl. Diese Gleichungen bilden einen Anhaltspunkt, um in waagerechter Richtung die fehlenden Ziffern zu finden. Die waagerechte Lösungsmethode reicht aber allein nicht aus. Ergänzend kommt die senkrechte Methode zu. Hierfür bildet einen Anhaltspunkt, daß die unterste Zahl jeder der drei Zahlenkolonnen die Summe der vier darüber befindlichen Zahlen bildet. Die drei Summenzahlen sind voneinander unabhängig. Ferner kommen blinde Zahlen, d. h. Null allein oder als Anfangsziffer einer mehrstelligen Zahl nicht in Anwendung.

Die unbekannten Ziffern lassen sich ohne besondere mathematische Kenntnisse durch logische Schlussfolgerung finden. Z. B. kann in der ersten Waagerechnung der Hunderter der linken Zahl nur 1 sein; denn die mittlere Zahl, die mit diesem Hunderter multipliziert wird, ist mindestens 50 und das Produkt liegt zwischen den Zahlen 6008 und 6998. Wäre also der Hunderter mehr als 1, so müßte das Produkt mindestens 10000 betragen. In senkrechter Richtung ergibt sich die fehlende Ziffer, sobald von den untereinander stehenden Ziffern sämtliche bis auf eine bekannt sind. Z. B. fehlt in der linken Zahlenkolonne von den Einern nur der der vierten Zahl von oben. Die Summe der drei obersten Einer beträgt 15. Der Summeneiner ist 0, also kann der fehlende Einer nur 5 sein.

Lösungen aus Heft 9.

Die geheimnisvolle Ehezahl.

Die Zahl 3858 ist aus 2×1929 entstanden, denn die Zahl für das Geburtsjahr zusammengezählt mit unserem Lebensalter muß immer die Summe 1929 ergeben. Desgleichen muß die Zahl der Ehejahre mit der Zahl des Heiratsjahres zusammengezählt immer 1929 ergeben, also ergibt sich $2 \times 1929 = 3858$.

Wer noch weitergehen will, kann auch nach dem Alter der Kinder und deren Geburtsjahr fragen und zuvor eine um 1929 oder 3858 höhere Zahl nennen, je nachdem, wieviel Personen er berücksichtigt. Für alle Familien, die ein Kind haben, ergeben sich dieselben Zahlen und für die mit drei Kindern usw. ebenfalls unter sich die gleiche Zahl. Als Gesellschaftsspiel verwendet, kann man auf diese Art viel Erstaunen erwecken, aber man hüte wohlweislich seinen Nimbus und gebe nicht auch noch die Lösung zum besten.

Karrierätsel.

1. Radio.
2. Orion.
3. Eden.
4. Anden.
5. Wolga.
6. Gondel.
7. Lech.
8. Bach.
9. Jena.
10. Jute.
11. Rebe.
12. Liber.
13. Rum.
14. Liga.
15. Leer.
16. Liane.

Bei gleicher Umgebung lebt doch jeder in einer anderen Welt.

Vokalrätsel.

Gewinnen
Haparanda
Rundfunk
Orthodor
Mississippi

Scharade.

Schwer — Schwerin — Indus — Trie-r — Schwerindustrie.

Der Sportmonat.

Ein Rückblick auf die Zeit vom 16. August bis 15. September 1929.

17. 8. 1929. In der Nähe von Belfast findet das internationale Automobilrennen um die Tourist-Trophy des Königlich englischen Automobilclubs statt. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von über 117 Stundenkilometer geht der deutsche Rennfahrer Caracciola auf Mercedes-Benz als Sieger aus dem Rennen hervor.
18. 8. 1929. Im Düsseldorfer Stadion treffen sich die Vertreterinnen der deutschen und englischen Leichtathletik zu einem Länderkampf, den Deutschland mit $53\frac{1}{2} : 45\frac{1}{2}$ Punkten gewinnt. Bei dieser Gelegenheit stellt Fräulein Grieme (Bremen) im Weitsprung mit 5,59 Meter einen neuen deutschen Rekord auf und verbessert die bisherige Bestleistung der Kölnerin Fräulein Schlarp um 4 Zentimeter.
18. 8. 1929. Das internationale Wasserballturnier in Budapest bringt ein Treffen Ungarn—Deutschland. Mit $7 : 1$ können die Ungarn überlegen gewinnen und damit für die Endspielniederlage bei den olympischen Spielen in Amsterdam Revanche nehmen. Auch in der 4×200 -Meter-Staffel gewinnen die ungarischen Vertreter über Deutschland in der neuen europäischen Rekordzeit von $9 : 35,6$ Minuten.
20. 8. 1929. Der Europa-Rundflug für Leichtflugzeuge findet auf dem Flugplatz Orly bei Paris seinen offiziellen Abschluß. Sieger wird der Deutsche Morzif von der Deutschen Verkehrsfliegerschule auf BFW-Eindecker vor dem Engländer Broad.
24. 8. 1929. Im Stadion von Stamford Bridge treten Deutschlands und Englands Leichtathleten zum Länderkampf an. Die Spring- und Wurfwettkämpfe, die 4×100 -Yards-Staffel, die olympische Staffel und der 3-Meilen-Mannschaftslauf fallen an Deutschland, während England in den Staffeln über 4×440 Yards, 4×880 Yards, 4×1 Meile und 4×120 Yards Hürden dominiert. Mit $8 : 4$ Punkten bleiben die Deutschen Gesamtsieger.
25. 8. 1929. Der vierte Schwimmländerkampf Deutschland—Schweiz in München endet mit einem überlegenen Sieg der deutschen Mannschaft mit $176 : 76$ Punkten.
30. 8. 1929. Im Ontariosee in der Nähe von Toronto findet das sogenannte Marathonschwimmen um den Brigley-Preis statt. Sieger wird der Amerikaner Keating, während der Kölner Vierkötter einen ehrenvollen zweiten Platz belegt. Der weitaus größte Teil des 237 Mann starken Feldes muß infolge des kalten Wassers vorzeitig aufgeben.

1. 9. 1929. Der mit großer Spannung erwartete Leichtathletik-Länderkampf Deutschland—Frankreich im Stadion von Colombes bringt einen Sieg der deutschen Mannschaft von $79 : 66$ Punkten. Deutschland belegt den ersten Platz im 100- und 200-Meter-Lauf, im 110-Meter-Hürdenlauf, im Kugelschleudern, Speerwerfen, Weitsprung, Stabhochsprung und in der 4×400 -Meter-Staffel, während die Franzosen im 400-, 800-, 1500- und 5000-Meter-Lauf sowie im Diskuswerfen und Hochsprung Sieger bleiben. Für die 4×100 -Meter-Staffel erfolgt keine Wertung, da beide Mannschaften disqualifiziert werden.
1. 9. 1929. In Zürich findet der neunte leichtathletische Länderkampf Deutschlands gegen die Schweiz statt, der mit $83 : 54$ Punkten von den deutschen Vertretern überlegen gewonnen wird.
3. 9. 1929. Beim Kampf um den Harmsworth-Pokal erreicht der Amerikaner Garwood mit dem Rennboot „Miss Amerika“ eine Geschwindigkeit von 120,861 Stundenkilometer und stellt hierdurch einen neuen Weltrekord für Motorboote auf.
7. 9. 1929. Bei Portsmouth findet vor fast anderthalb Millionen Zuschauern der Wasserflugzeug-Geschwindigkeitswettbewerb um den Schneider-Pokal statt. Mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 528,75 Stundenkilometer bleibt der englische Fliegeroffizier Wag-horn auf einem Supermarine-Eindecker Sieger. Sein Landsmann Leutnant Atcherly erreicht in der vierten Runde die absolut höchste Geschwindigkeit des Tages mit 531,2 Stundenkilometer und stellt hierdurch einen neuen Weltrekord auf.
8. 9. 1929. Bei den 6. Internationalen Westfälischen Kampfspiele in Bochum wird der bisher auf seiner Europareise unbesiegte amerikanische Sprintermeister Lolan nach härtestem Kampf im 100-Meter-Lauf von Lammers (Oldenburg) und im 200-Meter-Lauf von Eldracher (Frankfurt) mit Handbreite geschlagen. Die Zeiten betragen 10,4 bzw. 21,8 Sekunden.
10. 9. 1929. Mit dem siegreichen Flugzeug aus dem Schneider-Pokal-Rennen erreicht der englische Geschwaderkommandant Orlebar eine Geschwindigkeit von 571,5 Stundenkilometer und stellt hierdurch einen neuen Weltrekord für die absolut größte Geschwindigkeit auf.
13. 9. 1929. Mit einer Geschwindigkeit von 575,7 Stundenkilometer kann Kommandant Orlebar abermals seinen Weltrekord vom 10. 9. überbieten.

Die Botanikertrommel

enthaltend die buntesten im vergangenen Monat eingefangenen Gartenvögel

„Ihre Frau spricht davon, in diesem Winter in die Schweiz zu gehen. Haben Sie was dagegen?“
„Keineswegs, lassen Sie sie ruhig sprechen.“

Die Nebensache. Pielicke läßt sich einen neuen Anzug bauen und er treibt den Schneider zur Eile. Bis nächsten Sonntag soll alles fertig sein.

„Das wird schwerhalten, Herr Pielicke!“ sagt der Künstler der Nadel.

„Dann machen Sie wenigstens Jackett und Hose fertig. Die Weste und die Rechnung — das hat noch Zeit!“

*
Leni geht mit ihrer Mutter über eine Wiese und pflückt kleine blaue Blumen. Sie fragt: „Mutti, wie heißt dies Blümchen?“
Die Mutter belehrt sie: „Das ist die Männertreu!“
Leni nickt verständnisvoll: „Ach Dott, so klein ist die bos!“

*
„Denk mal, hier steht: ein Erdbeben hat die ganze Stadt Pflückszkytsch in Polen zerstört.“
„Und wie hat denn die Stadt geheißen, Mäme, ehe das Erdbeben war?“

*
Geographie. Lehrer: „Wenn ich jetzt von hier aus ein Loch durch die Erde grabe, wo käme ich da hin?“
Schüler: „In die Irrenanstalt, Herr Lehrer.“

*
Unser Altester kommt am ersten Schultag wieder nach Hause. Auf Mutters Frage: „Na, Bubi, wie war's denn?“ erklärt er: „Ganz nett, man veräumt bloß den ganzen Vormittag.“

*
Romulus und Remus. Professor der ersten Lateinklasse: „Über dem Eingang zu unserem Gymnasium steht ihr eine Wölfin, die zwei Knaben säugt. Weiß vielleicht einer von euch zufällig, wie diese beiden Knaben heißen?“
Schüler: „Mar und Moris.“

*
Arbeitstempo. Frau: „Es ist wirklich traurig für unsere Kinder! Wenn du aufwachst, sind sie längst in der Schule, und wenn du von deinen ewigen Konferenzen nach Hause kommst, schlafen sie bereits. Niemals sehen sie ihren Vater. Schick ihnen doch wenigstens mal eine Ansichtskarte!“



„Noch sind die Tage der Ko=osen.“
Radierung von Albert Gutjahr.

Man hat's nicht leicht. „Es gibt Leute, denen man nichts recht machen kann“, erzählt Herr Schulz im Büro. „Unsere Nachbarn hatten sich beschwert, daß unser Baby nachts immer schreit. Zwei Nächte hat meine Frau das Kind jedesmal, wenn es zu schreien anfing, genommen und in den Schlaf gesungen. Diese Nacht haben sie an die Wand geklopft und gerufen: ‚Lassen Sie das Kind doch schreien!‘“

*
Man hat's nicht leicht. „Es gibt Leute, denen man nichts recht

Die Reproduktion des Gemäldes von F. Kallmorgen „Zur Arbeit“, auf Seite 16, erfolgt mit Genehmigung der Photographischen Gesellschaft, Berlin W 35.

Herausgeber: Vereinigte Stahlwerke Aktiengesellschaft, Düsseldorf. — Verantwortl. Hauptschriftleiter: W. Debus, Düsseldorf. Druck: A. 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 Jahrganges 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.