

(Nachdruck verboten.)

11)

Die Inselbauern.

Roman von August Strindberg. Deutsch von Emil Schering.

Die Vorstellungen von den erwünschten Seligkeiten wurden so lebhaft, daß sie Carlsson auf die Beine brachten; ehe er sich dessen bewußt wurde, war er in den Pelz geschlüpft und strich mit der Hand über die Pulswärmer; und es schauerte ihn, als der Stragen seine Wade kigelte.

Dann zog er den schwarzen Gehrock an und knöpfte ihn zu; stellte seinen Rasier Spiegel auf der Stuhl und sah nach, wie der Rock im Rücken saß; steckte die Hand unter den Aufschlag und ging im Zimmer auf und ab. Ein Gefühl von Reichtum verbreitete sich von dem seideweichen Tuch; etwas Geräumiges, etwas Rundliches, als er zur Probe den Schoß spaltete und sich auf den Bettrand setzte; so tuend, als sei er auf Besuch.

Während er so ganz in berauschten Träumen versunken war, hörte er von draußen Stimmen, die plauderten; als er aufhörte, merkte er, wie sich Ida (das war die hübsche Köchin) und Normans Stimme verflochten, zusammenfielen, Seite an Seite gingen, sich gleichsam schnäbelten. Das gab ihm einen Stich; mit einem Griff hatte er Gehrock und Pelz unter die Kleider hinter das Laken gehängt; bewaffnete sich mit einer neuen Zigarre und ging die Treppe hinunter.

Mit ernstesten Zukunftsplänen beschäftigt, hatte Carlsson bisher alle Händel mit Mädchen vermieden. Einmal wußte er, wieviel Zeit dabei draufging; dann fühlte er, im selben Augenblick, in dem er das Feuer nach dieser Seite eröffnete, gab es keine Sicherheit mehr; er konnte sich eine Blöße geben, die schwer zu verteidigen war; und war er einmal auf diesem Feld geschlagen, war es aus mit Respekt und Ansehen.

Als sich jetzt aber die anerkannte Schönheit dem Wettstreit aussetzte, und der Sieger allzuviel zu gewinnen hatte, fühlte er sich veranlaßt, die Sporen zu benutzen und den Stamm zu erheben; mit dem festen Entschluß, der Fahn zu werden, ging er auf den Holzplatz hinunter, wo das Spiel schon in vollem Gang war. Es ärgerte ihn nur, daß er sich mit Norman messen mußte; wäre es wenigstens Gustav gewesen! Aber dieser Tropf Norman! Nun, der sollte mal sehen!

„Guten Abend, Ida!“ begann er, ohne von dem Nebenbuhler Notiz zu nehmen, der unwillkürlich seinen Platz am Baun verließ.

Carlsson nahm diesen Platz sofort ein und begann das Spiel. Während Ida Holz und Späne in das Holztragetuch las, machte er von seiner überlegenen Beredsamkeit einen solchen Gebrauch, daß Norman kein Wörtchen anbringen konnte.

Ida aber war launenhaft wie beim Mondwechsel; sie warf Norman Seitenworte zu, die Carlsson jedoch im Fluge aufgriff und zurücksandte, hübsch verziert und schön ausgemalt.

Aber die Schöne fand Gefallen an dem Kampf und bat Norman, ihr etwas Kienholz zu spleißen. Ehe der Glückliche bis zur Tür kam, war Carlsson schon über den spitzen Baun gestiegen, hatte sein Klappmesser gezogen und begann einen trocknen Fichtenstamm zu spleißen. In wenigen Minuten legte er die Späne in das Holztragetuch, sah alles mit dem kleinen Finger zusammen und trug es direkt in die Küche, in die ihm Ida folgte. Dort blieb er am Türpfosten stehen, indem er sich so breit machte, daß niemand weder hinaus noch herein kommen konnte.

Norman, dem es nicht gelang irgendetwas Anliegen zu erfinden, umkreiste zuerst einige Male den Holzplatz, um milzfrank darüber nachzusinnen, wie leicht der Unverschämte im Leben vorwärts kommt; bis er schließlich für gut fand, abzuziehen. Er setzte sich auf den Brunnenrand und stöhnte seine Klage in einem Schottischen aus, den er aus der Handharmonika holte.

Die weichen Töne der Wechzungen drangen doch durch die dicke Abendluft, am Türpfosten vorbei, und erreichten den Thron der Warmherzigkeit am Küchenherd: Ida erinnerte

sich jetzt, sie müsse zum Brunnen gehen, um für den Professor Trinkwasser zu holen.

Carlsson folgte ihr; dieses Mal aber fühlte er sich doch etwas unsicher in dem Kampf auf einem Feld, das ihm ganz fremd war. Um die Wirkung des zauberischen Lodruses aufzunehmen, nahm er Idas Kupferflasche und flüsterte zärtliche Worte; in einem so schmachtenden und wohlklingenden Ton, wie er nur irgend vermochte; als wolle er der verehrlichen Musik Worte unterlegen und das Solo zu einer untergeordneten Begleitung herabsetzen.

Aber gerade als sie zum Brunnen kamen, rief die Hausmutter oben aus der Hütte. Sie rief Carlsson, und in ihrem Ton war zu hören, daß es sich um etwas Wichtiges handelte.

Zuerst wurde Carlsson böse und wollte nicht antworten; da aber fuhr der Teufel in Norman: mit schallender Stimme rief der:

„Hier, Tante! Er kommt sofort!“

Indem er den falschen Spielmann zur Hölle wünschte, riß sich der Sieger aus den Armen der Liebe und ließ die halb errungene Beute dem Schwächern, der sein Liebesglück nur einem Schicksal zu verdanken hatte.

Die Alte rief noch einmal; mit zorniger Stimme antwortete Carlsson, er komme so schnell, wie er nur könne.

„Will Carlsson näher treten und eine Salbe nehmen,“ empfing die Alte ihn im Vorbau, mit der Hand die Augen beschattend, um die leichte Sommerdämmerung zu durchdringen und zu sehen, ob er allein komme.

Carlsson hätte sonst gern eine Salbe genommen, aber in diesem Augenblick wünschte er allen Kaffee und Branntwein zur Hölle; doch konnte er nicht nein sagen; während Normans Norrköpinger Scharfschützenmarsch siegesstolz und hohnvoll von der Quellwiese heraufklang, mußte er in die Stuga hinein.

Die Alte war milder als gewöhnlich; Carlsson aber fand sie älter und häßlicher als gewöhnlich. Je freundlicher sie sich zeigte, desto mürrischer wurde er; das machte die Alte schließlich beinahe ätzlich.

„Die Sache ist die, Carlsson“, sagte sie schließlich, während sie ihm Kaffee eingoß, „wir müssen für nächste Woche zur Mahd anbieten. Darum möchte ich natürlich erst mit ihm sprechen.“

Die Harmonika verstummte mitten in den schmelzenden Akkorden des Trios; Carlsson erstarrte und horchte, um schließlich einige Worte ohne Klang und ohne richtigen Zusammenhang hervorzubringen:

„Jaja, also die Mahd in nächster Woche!“

„Und da möchte ich“, fuhr die Alte fort, „Carlsson soll am Sonnabend mit Klara hinfahren und anbieten; dann kommt er etwas unter die Leute und kann sich zeigen, denn das ist immer gut.“

„Aber am Sonnabend kann ich nicht,“ antwortete Carlsson mürrisch; „da muß ich für Professors nach Dalari.“

„Einmal könnte wohl Norman die Fahrt machen,“ wendete die Alte ein und drehte dem Knecht den Rücken, um seine Miene nicht sehen zu müssen.

In diesem Augenblick brachte die Harmonika einige weiche, von Rausen unterbrochene Sätze hervor, die sich zu entfernen schienen, um draußen in der Sommernacht, wo die Nachtschwalbe schon an ihrem surrenden Nocken spannt, zu verhallen.

Carlsson schwitzte Todesschweiß, goß den Rasseebrenntwein hinunter, fühlte Steine auf der Brust, Nebel um den Kopf, eine allgemeine Schwäche in den Nerven.

„Das kann Norman nicht,“ stieß er hervor; „Norman kann die Geschäfte des Professors nicht besorgen — und — er wird auch nicht damit betraut.“

„Aber ich habe den Professor gefragt,“ schnitt die Alte den Faden ab; „und er sagte, er habe für diesen Sonnabend nichts.“

Es war wie verheert für Carlsson; die Alte hatte ihn wie eine Maus gepackt; es war kein Loch mehr vorhanden, in das er schlüpfen konnte.

Und seine Gedanken gingen nach so verschiedenen Richtungen, daß er sie kaum zu einer Gegenwehr sammeln konnte. Das sah die Alte auch, und sie wollte darum kneten, solange der Teig garte.

„Hör er mal, Carlsson,“ sagte sie; „er muß sich nicht zu Herzen nehmen, wenn ich ihm was sage; denn ich meine es gut mit ihm.“

„Tante mag meinettwegen sagen, was zum Teufel sie will; denn jetzt ist es mir doch ganz einerlei,“ brach Carlsson los, der die zärtlichen Töne der Harmonika im Hag verlingen hörte.

„Ich wollte nur sagen, Carlsson müsse sich für zu gut halten, um mit den Mädchen zu spielen; das nimmt nur ein schlimmes Ende. Ja, ich weiß; ich kenne das; und es ist gut gemeint von mir, Carlsson. Solche Stadtmädchen müssen immer einen Troß Männer hinter sich haben, damit es nach was aussieht; und dann wird hier scherzenzelt und dort gehänselt; und gehen sie in den Wald mit Einem, laufen sie in den Hag mit dem Andern. Und wemns schief geht, so nehmen sie den, ders am besten tragen kann. So ist's bestellt!“

„Was kümmerts mich, wies die Burschen treiben.“

„Nicht übel aufneh:hen,“ tröstete die Alte. „Aber ein Mann wie Carlsson sollte ans Heiraten denken, nicht solchen Mädchen nachlaufen. Hier in den Schären gibt es viele reiche Mädchen, kann ich ihm sagen; und ist er klug und macht er seine Sache gut, so kann er, früher als er glaubt, sein eigener Herr werden. Darum Carlsson nicht eigensinnig sein, sondern auf das hören, was ich ihm sage, wenn ich ihn bitte, zu den Nachbarn zu fahren und sie zur Mahd zu laden. Bedenke er doch, nicht jeden hätte ich aufgefordert, im Namen des Hofes zu fahren; und der Junge wird wohl auch über mich herfallen. Aber daran lehre ich mich nicht: halte ich mich an einen, so stütze ich ihn auch; darauf kann er sich verlassen.“

(Fortsetzung folgt.)

(Nachdruck verboten.)

Unter der Mitternachtssonne.

II.

Im Sommer wird neben dem Heringsfang auch der allgemeine Seefischfang und der Fang der Lachse betrieben. Der Lachs-fischfang vollzieht sich meistens im Gebiete jener Ströme, die in das Meer münden. Zur Zeit der Flut steigen die Lachse in sie hinauf und werden dort — meistens zur Zeit der beginnenden Ebbe — mit Angeln vom Ufer aus gefangen, am meisten an den Stellen, in deren Nähe sich Wasserfälle befinden. Aber die in den Flüssen gefangenen Lachse sind nicht so schmackhaft, denn der Lachs findet seine Nahrung nur im Seewasser. Im Flußgebiete bleibt er ohne Nahrung, manchmal wochenlang, und dadurch leidet die Qualität seines Fleisches. Das Kilogramm Lachs wird mit 1 Krone (1 M. 12 Pf.) bezahlt, und da ein Lachs inmerhin 12—25 Kilogramm wiegen kann, ist dieser Fischfang lohnend, aber nur im Stromgebiete nahe am Meer und in der Zeit vom 15. Juni bis Ende August möglich. Ueberdies ist diese Fanggelegenheit erschwert, da das Angeln vom Ufer aus geschehen muß, dieses aber Privatbesitz ist, namentlich in den dichteren bewohnten Gegenden. Da wird das Ufergebiet in diesen Fällen verpachtet, oft an reiche Sportsleute. In manchen Gegenden verpachtet der Besitzer das Ufer nicht, betreibt auch nicht selbst den Fischfang und erhält doch eine Ausbente; denn jeder, der von diesem Ufer aus angelt, muß dem Grundbesitzer 10 Proz. der Beute in Ware oder Geld ausliefern. So trägt auch hier der Bodenbesitz durch den Fischfang anderer eine Rente.

In Ostfinnmarken besteht für die Fischer eine andere große Beeinträchtigung ihres Erwerbes. Dort sind die breiten Fjorde mit dem niederen und felsigen Küstengrund, so daß die meisten Fischbänke in der Mitte des Meeres (resp. des breiten Fjordes) liegen, also nicht mehr im Küstengebiete, das ausländischen Fischern nicht zugänglich ist. Diese Fischbänke sind durch die Nähe der „Vogelberge“, das sind Felsinseln mit Tausenden von Vögeln, kenntlich. In jedem Sommer kommen nun die großen „Trawlfisler“ („Räuberschiffe“ werden diese Dampfer vom Volke genannt), werfen dort Anker und plündern die Fischbänke. Diese „Trawlfisler“ sind meistens von englischen Großhändlern ausgesendet und finden wenig Sympathie im Norden. Die Fischer fordern das Verbot der „Trawlfisler“ in den Fjorden, aber das werden sie kaum erreichen, denn diese ist fast ganz in englischen Händen und England ist jetzt en vogue in Kristiania.

Nur eine einzige Art des Fischfanges ist ganz auf modern-kapitalistische Grundlage gestellt, das heißt, sie wird von Unternehmern mit Hilfe der Maschinenteknik ausgebeutet, und zwar der Flunderfang durch Motorboote. Das ist erst seit drei Jahren der Fall, da man früher glaubte, daß die Flundern in den nordnordwestlichen Gewässern nicht zahlreich genug vorfänden, um diesen komplizierten und kostspieligen Betrieb zu lohnen. Sie leben am Grunde des Meeres, verlassen diesen fast nie, müssen aus dem Meere lebend herborgeholt und lebend weiter transportiert werden. Hat man einmal die Lage dieser Flunderbänke festgestellt, so hat man auf Jahre hinaus ein sicheres Fangrevier.

Sie sind so zahlreich, dicht und vermehrungsfähig, daß von der gleichen Bank am gleichen Tage mehrere Male je 2—3000 Flundern abgehoben werden können. Sie leben auf sandigem Grunde und werden wie Sand weggescharrt, mit großen, dichten, schwarztartigen Regen, die sich unter dem Schiffe befinden und auf den Meeresgrund herabgelassen und dort — vom Schiffe aus — geführt werden können. Die Nege werden dann hochgezogen und die Flundern im „Brön“ untergebracht, das ist ein am Schiffsgrunde befestigter, kastenartiger Bau, in dem die Flundern derart zu liegen kommen, daß sie sich immer zwischen zwei — in Sieben festliegenden — Schichten gebröckelten Eises befinden. Ueberdies ist der „Brön“ so konstruiert, daß das frische Seewasser in kleinen Mengen durchströmt, wodurch eine Strömung entsteht, die für den Transport der lebenden Flundern Bedingung ist. Die Eisschichten sorgen für die notwendige kühle Temperatur. So werden die Flundern nach Trondheim und Kristiania gebracht. Eine Ueberraschung für alle ist es, in welchen Umfassen die Flundern erbeutet werden, namentlich im Gebiete der Insel Ginja und im Rappströmmen, immer dort, wo sich — im Sund — eine starke Meeresströmung befindet. Der Umstand, daß sie lebend gefangen und lebend transportiert werden müssen, schließt den kleinen Fischer von deren Fange aus.

Eine Art der Flundern, die weniger gesuchte „Hellefhynder“ (Heilbutt) ist neben dem Heringe und dem Dorsche der am zahlreichsten auftretende Fisch in diesen Gewässern. Und seltsam ist, was die Fischer erzählen: seitdem der Hering sich von gewissen Gegenden fernhält, treten dort die Hellefhynder zahlreicher auf. Aber die Fischer sehnen sich nach den Herings zurück. Der Hering ist eben in gewaltigen Massen zu fangen und stößt man auf einen Heringszug, so ruft der Fischer „Victoria!“ aus vollem Herzen.

Die Zeit des Heringsfanges ist hauptsächlich August und September; die Hauptfangzeit des Dorsches vom 5. Januar bis 5. April in den Lofoten und im Mai und Juni im Finnmarkengebiete. Ist das Fanggebiet mancher Fische ein unsicheres, so ist ihr Abfahrgelände um so gesicherter. Es sind dies die katholisch-romantischen Länder, in denen die Fastentage eingehalten werden. Fast die ganze Ausbente an — dem sehr billigen — Stodfisch geht nach Spanien und Süditalien, der Dorsch nach den spanisch-amerikanischen Staaten. Da die Schiffe sonst leer nach Norwegen zurückgehen müßten, nehmen sie zu sehr billigen Frachtsätzen Bananen und Südrüchte mit, die hier billiger sind, als in irgend einem Lande Mitteleuropas. (Die nach England gehenden Fischlastschiffe bringen wieder Kohle hierher zu dem Frachtsatze von 6 Schilling (zwei 6 M.) die Tonne. So kommt es, daß hier in Nordnorwegen die Kohle — trotz der weiten Transportstrecke — nicht teurer ist, wie z. B. in Deutschland.)

Eine weitere Ausbente des Dorschfanges ist der Verkauf der abgeschlagenen Dorschköpfe an die Guanofabriken (Kunstdüngerfabriken). Aber in einzelnen Gebieten der Lofoteninseln werden die Dorschköpfe zuweilen mit Tong verkauft und als Viehfutter verwendet. Sowohl als Viehfutter. Und das ist etwas sehr Wesentliches für die Beurteilung des nordwestlichen Fischers: er ist zugleich Landwirt. In den Finnmarken treibt er die Rentierzucht, in den Lofoten und im Westküstengebiete die Kuh- und namentlich Schafzucht. Der Ackerbau ist sehr gering und beschränkt sich mit wenigen Ausnahmen auf Viehfutter und Kartoffeln. Diese Viehzucht ist fast ausschließlich Sache der Frauen und Kinder, und sie bewirkt etwas, das man — namentlich in den Besilofoten und in Westeraalen — staunend gewahrt: die Frauen sind ein ausgesprochenen häuerlicher Menschenschlag, sind — auch nach unserem Begriffe — äußerlich und im Wesen bauernhaft. Die Frauen repräsentieren also nicht nur die Leiterinnen und Verwalterinnen des Hauses während der $\frac{1}{2}$ des Jahres dauernden Abwesenheit des Mannes, sondern sie repräsentieren auch ein vollkommen selbständiges Wirtschaftsprinzip, einen sehr wichtigen Erwerbszweig, von dem der Mann nichts versteht. Der Mann ist Fischer — die Frau Bäuerin. Das Ergebnis der selbständigen Arbeit der beiden sichert der Familie das Leben, das von der Fischerei allein nicht zu fristen wäre. Sie bedürfen der Viehzucht, und diese ist nicht unbedeutend. In Paellaes z. B. auf der Insel Westraagre (Lofoten) befindet sich eine Meierei, die hier — im Herzen des Fischfangdistriktes — ohne selbst eine einzige Kuh zu besitzen, von den Fischerfrauen der Umgebung täglich die Milch von 1000 Kühen ankauft und zu Butter verarbeitet, eine Butter, die so vorzüglicher Qualität ist, daß diese Meierei auf Jahre hinaus nach London abgeschlossen hat. Nicht weniger bedeutend ist die Schafzucht. Die findet man im ganzen Lofotengebiete. Im Inselgebiete von Röst und Waerbe ist sie so bedeutend, daß ihre Ergebnisse den Einkünften aus dem Fischfange fast gleichkommen und daß sie zwei Wollspinnereien und zwei Wollwarenfabriken im Westeraalengebiete beschäftigen.

Diese Möglichkeit zur Viehzucht ist aber nur dem Golfstrome zu danken, der ganz dicht am Nordwestufer vorbeizieht, manchmal nur 20—30 Seemeilen entfernt. Ich war schon in Vodoe erkrankt, daß dort die Wintertemperatur niemals — 15° Celsius übersteigt. In Röst aber — der am weitesten in das freie Meer vorgeschobenen aller Lofoteninseln (die auch dem Golfstrome am nächsten ist), war es in den letzten zwanzig Jahren nur siebenmal kälter als — 6 Grad Celsius. Schneefall gab es im Jahre 1906 nur dreimal, im Jahre 1907 nur zweimal, und der Schnee bleibt hier nur einen Tag liegen! So kommt es, daß das Vieh —

hier, nördlich vom Polarkreis! — im Winter im Freien weidet. Sein Feind ist nur der Wind, der hier fast das ganze Jahr wütet, vor dem sich aber die Tiere zu schützen wissen. So gedeiht die Viehzucht hier. Diese ist aber im ganzen Fischergelände in den Händen der Frauen, die ökonomisch selbständige Arbeit leisten und daher auch jene politische und soziale Selbständigkeit aufweisen, die dem öffentlichen Leben des ganzen Landes das Gepräge geben. Denn vom Nordlande kam die selbständige Frau und vom Nordlande kommen alle Heldinnen Ibsens. . .

Augenfällig ist auch der Unabhängigkeitssinn der nordländischen Fischer. Sie sind Autonomisten und politisch radikal, weil sie wirtschaftlich unabhängig sind (d. h. als Erwerbsgruppe). Den Fisch benötigt man, sie werden ihn immer ausführen können nach Spanien, Italien und Südamerika, ganz gleich ob Norwegen ökonomisch floriert oder nicht, ob es Industrie- oder Agrarpolitik treibt. Ihr Getreide beziehen sie — über Archangelst — aus Rußland oder aus Amerika, und im ärgsten Falle haben sie ihre Kartoffeln. Mag der Fischfang ein groß auch schlecht ausfallen, so viel ergibt er immer, daß er den Hunger stillt. Das ist auch eine merkwürdige Erfahrung: man findet wenig Wohlstand — nach unserem Maßstabe — hier oben, aber auch keine Armut. Wer fischen kann — und davon sind nur Kranke ausgeschlossen — braucht nicht Hunger zu leiden. Ungewöhnlich bedeutungsvoll ist dieser Umstand. Hier erst kann man verstehen, warum in Norwegen — namentlich im Norden — so sehr „lokale Politik“ getrieben wird. Weil die ökonomischen Lebensbedingungen lokaler Natur sind. In dieser ökonomischen Situation ist auch die Ursache seiner Selbstständigkeit zu suchen. Kein Gott und kein Teufel verhilft ihm zum Erwerbe, wenn er nicht nach dem Fische jagt, oder wenn dieser ausbleibt. Kein Gott und kein Teufel kann ihn aus Sturmesnöten am offenen Meere helfen, wenn er nicht selbst Hand anlegt. Er ist in jeder Hinsicht ganz auf sich gestellt, muß Stunde um Stunde erproben und beweisen, daß selbst der Mann ist, und solche Männer lassen sich nicht „regieren“, leiten, lenken, führen, die wollen selbständig ihre Angelegenheiten besorgen.

Dieses Land da unter der Mitternachtsonne ist — dank der Tausenden von Klippen und Inseln — im Kriegsfall nicht zu erobern und auch nicht durch eine Blockade auszuhungern. Höchstens Kohle könnte ihm ausgehen, aber dafür hat es Holz im Lande. Was es an Lebensmitteln benötigt, findet es im ärgsten Falle im eigenen Gebiet: zu hungern braucht es nicht und seit Jahrhunderten hat man nichts von einer Hungersnot gehört in dieser so geeigneten „Meer- und Eiswüste“ nördlich vom Polarkreis. — — —

Die Internationale Luftschiffahrt-Ausstellung zu Frankfurt a. M.

Seitdem die Kulturmenschen Ausstellung kennt, ist wohl noch bei keinem Unternehmen dieser Art der Zweck und die geistige Spannweite den Veranstaltern und den interessierten Zeitgenossen so klar betvußt gewesen wie bei der Frankfurter Internationalen Luftschiffahrt-Ausstellung, der „Ila“, wie sie nach dem modernen Abkürzungsverfahren allgemein genannt wird. Diese bevorzugte Stellung verdankt die Ila der Tatsache, daß heutzutage jedermann mit dem Begriff der Luftschiffahrt den Gedanken an unbegrenzte Möglichkeiten verbindet und jede einzelne Errungenschaft auf diesem Gebiete als die Trägerin bedeutsamer Zukunftskeime wertet. Es war die Aufgabe der Veranstalter, in einer schon alles schon positiv Geformte aus dem Bereich der Luftschiffahrt und ihrer Hilfsgebiete zu vereinen und zugleich Prüffeld für das darzubieten, dessen endgültige Gestaltung erst noch durch Versuche festzulegen ist. Wenn auch das Urteil, mit dem die Ila in die Geschichte eingehen wird, natürlich erst später ausgesprochen werden kann, so läßt sich doch schon heute sagen, daß die Leiter des Unternehmens die ihnen zur Verfügung stehende Summe geistiger und materieller Kräfte trefflich verwertet haben.

Schon rein äußerlich genommen hat die Ausstellung guten Boden. Die Festhalle, das Prachtwerk Thierschs, das schon zwei großen Veranstaltungen, dem Turnfest und dem Weltfest deutscher Männergesangsvereine gedient hat, zeigt jetzt als Ausstellungsraum seine bereits bekannten Eigenschaften unter der Herrschaft eines neuen Zwecks. Zwar ist für den Betrachter ihre architektonische Einheit aufgehoben, weil in der Mitte auf einer Plattform der gewaltige, 8400 Kubikmeter enthaltende Ballon „Breußen“ ruht, der am 31. Juli 1901 mit 10 800 Meter die größte Höhe erreichte, in die Menschen bisher gelangt sind. Aber schließlich kommt es ja auf die Zahl und die Güte der einzelnen Gegenstände an und in diesem Punkte ist alles wohl bestellt. Eine ganze Reihe von Ständen zeigt die Werkzeuge, mit denen die in der Luftschiffahrttechnik notwendigen Materialien bearbeitet werden. Durch die Vereinigung bildhafter Wirkung und lehrreicher Anschaulichkeit ragt hier der Rundtempel der Chemischen Fabrik Elektron-Griesheim hervor, in dem das Schweiß- und Schneidverfahren der Firma an verschiedenen Metallen gezeigt wird. Neben den Metallen kommen Ballonstoffe und Gummi zu beachtlicher Geltung. Das flüchtige, für den Laien überhaupt unmaterielle Gas eignet sich selbstverständlich nicht zum ruhenden Ausstellungsobjekt; dafür steht man aber massige Gasbomben und ein

stättliches Gestransportautomobil. Der maschinelle Teil von Aeroplanen leitet dem sachlichen Zusammenhang nach in die Abteilung über, die ein von der Büste Lillenthals gekrönter Obelisk beherrscht. Hier sind Flugapparate der verschiedensten Art zu sehen. Und damit neben Aufbau und Vollendung in der Luftschiffahrt auch das Moment der Zerstörung nicht fehle, stehen dräuende Kriegswerkzeuge da, auf Automobilen montierte und für Vorrspann bestimmte Ballongeschütze neuester Konstruktion von Krupp und von der Rheinischen Metallwaren- und Maschinenfabrik in Düsseldorf samt Munition und dicht dabei, durch den Unterschied den Fortschritt deutlich bezeichnend, das Struppische Geschütz aus dem Jahre 1871, das bei der Belagerung von Paris die aus der Stadt entweichenden Ballons herunterholer sollte, aber zu spät eintraf und so seinen Befähigungsnachweis nicht zu erbringen brauchte. Als historisches Stück verdient noch der vom kaiserlichen und königlichen Heeresmuseum in Wien geschickte französische Kriegsluftballon Erwähnung, den die Oesterreicher nach der Schlacht bei Würzburg am 3. September 1796 erbeuteten.

Auf der Galerie setzt sich das Interessante in langer Reihe fort. In einem Nebenraum hat man mit Fleiß und Spürsinn eine bibliographisch-künstlerische Ausstellung zusammenggetragen, Bücher, Flugblätter, Ankündigungen, Stiche usw., die sich ernsthaft oder in satirischer Absicht mit der Luftschiffahrt befassen. Das Hauptinteresse aber lenken jedenfalls die vielen Modelle auf sich. Man sollte gar nicht denken, daß so viel Erfindungsgeist sich des deutschen Volkes bemächtigt hat! Luftschiffe starren, halbstarren, unstarren oder noch nicht etikettierten Systems sowie Flugmaschinen, die alle möglichen Prinzipien in technische Wirklichkeit überführen wollen, erbitten für ihre Konstrukteure geneigte Beachtung. Für die fortschrittsfreudige Jugend ist an Ständen, die kleine wirkliche bewegbare Luftfahrzeuge bieten, ausgiebig gesorgt. Die ernste Wissenschaft, die naturkundliches Material für die Anschauung beigeuert hat, trägt im Verein mit der Technik durch Präzisionsinstrumente den Bedürfnissen der aufstrebenderen Rechnung. Weiterhin offenbaren Ballonkistume und zweckmäßige Proovianbehälter in wichtigen Punkten den Zusammenhang von Aeronautik und gewerblicher Praxis.

Von den Veranstaltungen und Zurüstungen außerhalb der Halle, auf dem Komplex des engeren Ausstellungsgebietes und den weiten Flächen, die man noch eingezogen hat, läßt sich vorläufig nur summarisch berichten, weil hier die entscheidenden Geschehnisse noch bevorstehen. Für drei in den fünf Motorluftschiffen, die im Betrieb vorgeführt werden sollen, sind die Hallen bereits vollendet, für das Fahrzeug der Firma Niedinger, den nach dem System des Militärluftschiffes geplanten Ballon „Clouth“, und für „Parseval III“, der in den nächsten Tagen auf dem Schienenwege hier eintreffen wird; der Hafen für den „Pilzballon“ von Dr. Gans-Fabrice-Robed, das vierte Bauwerk in der Reihe, geht seiner Vollendung entgegen. Auf dem eigentlichen Flugfelde, das Bahnanlagen vom Hauptbezirk trennen, ist gegen zwei Kilometer von der Festhalle entfernt, die Zeppelin-Galle im Entstehen begriffen; eine kleine Bahn, eine Abzweigung von der Ausstellungsringlinie, wird die Distanz überwinden. Ein Vergnügungspark von hohen technischen Qualitäten knüpft mit seinen Darbietungen natürlich an die Grundidee des Ganzen an. — — —

Kleines feuilleton.

Kulturhistorisches.

Aus den Geburtsjahren der Dampfmaschine.

Wenn man die einzelnen Entwicklungsstadien in der Kulturgeschichte der Menschheit nach den wichtigen technischen Fortschritten und den großen Erfindungen bezeichnen wollte, müßte man das 19. Jahrhundert als Zeitalter der Dampfmaschine nennen, wie wir das 20. Jahrhundert als das Zeitalter der Elektrizität bezeichnen dürfen. Die Dampfmaschine war in den Kinderjahren der kapitalistischen Epoche die Betriebskraft, die für alle industriellen Zwecke zur Verfügung stand. Die wichtigsten technischen Aufgaben dieser Zeit bestanden darin, die Verwendung des Dampfes damals industriellen Bedürfnissen anzupassen. Beschäftigten sich im Anfang des 19. Jahrhunderts die „Projektentwerfer“ mit den ersten Versuchen, die Dampfmaschine als Betriebskraft in den industriellen Arbeitsprozeß einzuführen, so hatte sich am Ende des 19. Jahrhunderts der König Dampf bereits ein ungeheures Arbeitsgebiet erobert. Jetzt allerdings ist seine Zeit erfüllt, er wird überwunden durch eine neue Kraft, durch die Elektrizität.

Die Geschichte der Dampfmaschine ist reich an dramatischen Vorgängen; und besonders über die Anfänge der Dampfmaschinentechnik haben sich die verschiedensten Legenden gebildet, die erst heute durch die Ergebnisse der modernen Forschung berichtigt werden.

So wird uns in allen Geschichtswerken und technischen Fachbüchern von jener berühmten Fahrt des Mathematikers Papin erzählt, der auf seinem Dampfboot die Furt von Castel nach England hinabfahren wollte. Aber in Minden verbot ihm die hohe Polizei die Weiterfahrt und die Weserschiffer zerrückten ihm sein Dampfboot. In seinem zweibändigen Werk über die Geschichte der Dampfmaschine stellt Matschoß fest, daß es sich damals noch nicht um ein Dampfboot, sondern um ein Ruderschiff gehandelt hat.

Die Kasseler Bürger kommen also jetzt um den Triumph, daß in ihrer Stadt die erste Dampfschiffahrt vor sich gegangen ist. Zimmerlin bleibt die Tatsache von dem Aufstand der Weserschiffer gegen Papins Neuerung auch nach der heutigen Forschung bestehen.

Ueberhaupt hat das erste Auftreten der Dampfmaschine Furcht und Aufsehen hervorgerufen. Bekannt ist die denkwürdige Fahrt des Amerikaners Robert Fulton am 17. August 1807 von New York nach Albany auf dem Dampfschiff „Claremont“. Mit dieser Fahrt ist eigentlich die moderne Dampfschiffahrt erst eingeleitet worden. — Eine große Volksmenge hatte sich neugierig, eines Mißerfolges sicher, an der Abfahrtsstelle eingefunden. Man spottete über „Fultons Folly“ und rief ihm höhrend zu, er sollte ihnen auch ein Stück vom Nordpol mitbringen. Das Schiff sah merkwürdig genug aus. Kessel, Maschine und Schornstein wirkten mehr Furcht als Vertrauen erregen. Die plumpen, groben Seitenräder waren noch ohne Schutzkästen und zeigten die zwölf ungeheuren Schaufeln, die bei jeder Umdrehung auch noch das Rad mit Wasser versorgten. Der Schornstein erreichte mit seinen 9,14 Metern fast die Masten.

Die Spannung der Zuschauer stieg, als endlich die Maschine im Gang gesetzt wurde und sie wirklich unter gewaltigem Lärmen das Schiff vorwärts bewegte. Der Spott des Volkes verbandelte sich sehr bald in lauten Weisfall, der sich bei allen Landungsbrüden wiederholte. Auch unterwegs soll der „Claremont“ nicht nur Bewunderung, sondern auch Angst und Schrecken verursacht haben. Aus dem Schornstein schlugen die Flammensäulen und Funken hoch hinaus, da der Kessel mit trockenem Fichtenholz geheizt wurde. Dies Feuerwerk, verbunden mit dem Stampfen, Stöhnen und Geratter der Maschinen, und die Tatsache, daß ein großes Schiff sich gegen den Strom ohne Wind bewegen konnte, genügen, um bei abergläubischen Schiffen, die auf ihren Frachtschiffen stromab fuhren, Furcht und Entsetzen zu erregen. Augenzeugen sollen erzählt haben, daß ganze Schiffsmannschaften auf ihre Knie fielen und Gott anflehten, sie vor dem schrecklichen Ungetüm zu beschützen, das auf dem Wasser einherzog und seinen Weg durch die Flammen, die es ausspie, beleuchtete.

In Europa knüpfte sich die erste Einführung regelmäßiger Dampfschiffahrt an den Namen Henry Bell. Diesem unternehmungslustigen Schotten hat es im Leben an Abwechslungen nicht gefehlt. Er war Viehhirt, Maurer, Zimmermann, Schiffsbauer, Mühlenbauer gewesen, hatte dann mit Maschinen gehandelt und war als Agent und Monteur in der Textilindustrie tätig. Schließlich hatte er sich in einem kleinen Seebadestädtchen an der Clyde-Mündung in Helensburgh eine Badeanstalt erworben. Hier lag es in seinem Interesse, den Bootverkehr zwischen Glasgow und Helensburgh zu verbessern, und dieses Bedürfnis führte ihn schließlich dazu, die Dampfkraft anzuwenden. Gemeinsam mit einem Maschinenbauer wurde von ihm ein Schiff, der „Komet“ gebaut, mit dem Ende Juli 1812 die erste Versuchsfahrt stattfand. Nach zehn Tagen konnte der „Komet“ mit 20 Fahrgästen an Bord seine erste öffentliche Fahrt vornehmen. Die Einnahmen betrugen 100 M. In den Glasgower Zeitungen war dann am 5. August die Anzeige zu lesen, daß die Dampfschiffahrt zwischen Glasgow und Greenock eröffnet sei. Damit begann die erste europäische Dampfschiffahrt. Interessant ist Wells Drudblatt, mit dem er dem Publikum empfiehlt, sein Dampfboot zu benutzen: „Der Unterzeichnete hat nach vielen Kosten ein schönes Schiff auf dem Clydefluß zwischen Glasgow und Greenock in Fahrt gestellt, welches bestimmt ist, mit der Kraft des Windes und des Dampfes zu segeln.“

Von der Eleganz, dem Komfort und der Sicherheit, sowie von der Geschwindigkeit des Schiffes möge das Publikum sich überzeugen, und der Eigentümer ist bereit, alles zu tun, was in seiner Macht steht, die Gunst des Publikums zu verdienen.“

Dem geschäftsgegenwärtigen Bell hat seine Dampfschiffahrt keine Reichümer eingetragen, ihm erging es, wie manchem anderen Pionier technischer Unternehmungsformen, er ist in großer Armut gestorben. Der „Komet“ machte wohl noch eine Reihe höchst interessanter Fahrten, bis er schließlich am 15. Dezember 1823 als erstes Dampfschiff scheiterte und so zugrunde ging.

Aber man begnügte sich bald nicht mehr damit, auf Dampfschiffen die Flüsse, Landseen und Meeresküsten zu befahren, man wollte jetzt auch die Weite des Meeres durchkreuzen. Wieder war es Amerika, das auch hier den ersten entscheidenden Schritt unternahm. Ein für Segelschiffahrt bereits 1818 fertig gestelltes Schiff, die „Savannah“, wurde mit Dampfmaschine und Ruderboot ausgerüstet, die zunächst nur die Windkraft unterstützen sollten. 1819 fuhr das Schiff von New York nach Savannah, wurde hier von dem damaligen Präsidenten Monroe befehligt und trat im Mai 1819 seine Reise nach Liverpool an. 25 Tage dauerte die Fahrt, 18 Tage war das Schiff unter Dampf gefahren. Mit stürmischem Willkommen wurde dieser erste Seedampfer an der Landungsbrücke begrüßt.

Die „Times“ vom 30. Juni 1819 feierten es als das erste Dampfschiff, das den Ozean kreuzte. Die Zeitung berichtete damals, daß an der irischen Küste ein Postkreuzer die „Savannah“ einen ganzen Tag einzuholen versuchte, weil er den Dampfer für ein brennendes Schiff hielt. In Liverpool soll man sogar befürchtet haben, man wolle mit diesem Dampfer Napoleon auf St. Helena befreien.

In Savannah angekommen hoffte die Schiffsleitung, daß die amerikanische Regierung den ersten Ozeandampfer kaufen würde. Sie lehnte aber den Anlauf ab. Der Hauptunternehmer verarmte dadurch und das Schiff wurde öffentlich versteigert. Aus dem stolzen

Dampfschiff wurde wieder ein simpler Segler, der nur für den Güterverkehr verwendet werden konnte. Spätere Unternehmungen, Dampfschiffe für den Ueberseeverkehr in Betrieb zu setzen, endeten dann immer mit einer allgemeinen Pleite. Mehr Erfolg hatten bereits die beiden Ozeandampfer „Syrus“ und „Great Western“, die 6 Jahre später, 1838, auf dem Ozean erschienen. Sie waren in England erbaut und für den Verkehr mit New York bestimmt. Sie erregten in Amerika nicht minder großes Aufsehen als in Europa. Die Tageszeitungen erzählten, wie die ganze Stadt in ungewöhnlicher Aufregung den Dampfer erwartet habe. Ueberall war man sich bewußt, daß mit dem Erfolg dieses Unternehmens eine neue Epoche in der Geschichte der Ozeanschiffahrt begonnen habe. Die Aussicht, mit Dampfschiffen in wesentlich kurzer Zeit Europa und Amerika zu verbinden, wurde überall mit großer Freude aufgenommen. Die Kanonen des Forts begrüßten die Dampfer mit feierlichem Salut, die ganze Bevölkerung war unterwegs, die neuen Schiffe zu empfangen.

Damit war auch die Ozeandampfschiffahrt aus dem Stadium des Versuchs in das der ersten praktischen Verwirklichung hineingewachsen. Aber noch Jahre vergingen, ehe die Technik Ozeandampfer herstellte, mit denen in dauerndem, sicherem Betrieb sich auch wirtschaftlich bedeutende Vorteile erreichen ließen.

Man muß die Berichte und Schilderungen der damaligen Zeit nachlesen, um das Aufsehen zu verstehen, das diese neue Schöpfungen technischer Geistesarbeit auf die Mitwelt machten. Die Abbildungen und Erklärungen, die von der inneren Einrichtung der Schiffe gegeben wurden, muten uns heute sonderbar an, weil sie uns zugleich die Anspruchslosigkeit der damaligen Zeit vor Augen führen. Man war noch nicht gewöhnt, mit dem Komfort zu reisen, wie es die besitzenden Klassen heute für notwendig halten.

Aber zugleich zeigt uns der finanzielle Mißerfolg dieser Unternehmungen, daß die Zeit für den Dampfschiffverkehr noch nicht erfüllt war. Die Technik mit ihren Erfolgen war den wirtschaftlichen Bedürfnissen weit vorausgeeilt, der Betrieb der ersten Schiffe konnte sich noch nicht rentieren. Erst der heutige Weltverkehr kann die dafür notwendigen Kapitalien in Umlauf setzen, um eine ausgebildete Dampfschiffahrt zu gebrauchen, die den internationalen Güteraustausch durchzuführen imstande ist.

Volkswirtschaft.

Die Fleischproduktion in Argentinien. Argentinien ist heute einer der ausgesprochensten Agrikulturstaaten; die Industrie spielt daselbst kaum eine Rolle und wird eigentlich nur künstlich durch sehr hohe Schutzzölle am Leben erhalten, ohne die sie keinen Bestand hätte. Auch der Bergbau ist heute fast bedeutungslos. Hingegen ist die Viehzucht Argentinien eine der hervorragendsten der Welt und der Aufschwung der argentinischen Fleischproduktion hat für weit abgelegene Gebiete die größte Wichtigkeit erlangt. Man kann sagen, daß Argentinien für die Versorgung der ganzen Welt mit Fleisch eine außergewöhnliche Stellung einnimmt und beinahe mit den Vereinigten Staaten auf einer Stufe steht. Dies ist um so bemerkenswerter, als die argentinische Fleischindustrie erst seit etwa einem Jahrzehnt besteht und bei weitem noch nicht den Höhepunkt ihrer Leistungsfähigkeit erreicht hat. Im Jahre 1880 waren die Abfälle des Viehs die einzigen Artikel, die ausgeführt wurden, während heute der argentinische Export allein nach Großbritannien an Rind- und Hammelfleisch den der Union übersteigt, obgleich gegenwärtig nur 15 Proz. des kulturfähigen argentinischen Landes ausgenutzt werden, das insgesamt auf über 100 Millionen Hektar geschätzt wird. Argentinien führt an gekühltem und gefrorenem Rindfleisch allein mehr aus als die Union an lebendem Rindvieh und gekühltem Fleisch. Leber des Vieh darf seit 6 Jahren die englischen Häfen nicht mehr passieren, die ihm wegen möglicher Einschleppung der Maul- und Klauenseuche vergeschlossen sind. Im Jahre 1903 war diese Seuche tatsächlich in der Provinz Buenos Ayres sowie in einigen Distrikten von Santa Fe ausgebrochen. Der Regierung gelang es mit größter Energie, das Uebel Herr zu werden. Aber England nahm davon keine Notiz und schloß sich nach wie vor gegen Argentinien ab, das vielen seiner Kolonien wie Australien, Neuseeland, Kanada usw. einen unliebhaften Wettbewerb bereite. Dadurch sah sich Argentinien gedrängt, die Gefrierfleischindustrie in größerem Stile aufzunehmen. Auch hiergegen wehrte sich die Union, denn sie versuchte mit ihrem Fleischtrust auch Argentinien zu umklammern. Versuche dazu sind schon gemacht worden; so hat ein nordamerikanischer Konzern das Fleischgefrier-Etablissement La Blanca bei Bahia Blanca für 7 1/2 Millionen Pesos Gold angekauft. Auch andere Verläufe arbeiten der nordamerikanischen Trustbildung in die Hände. Andererseits hat sich das deutsche Kapital in letzter Zeit mit der argentinischen Gefrierfleischindustrie befaßt und sucht sich daran zu beteiligen. Dem argentinischen Ackerbauminister sind von einem deutschen Syndikat Vorschläge zur Errichtung von Fleischgefrieranlagen im Süden zugegangen. Für ein Etablissement im Hafen San Antonio sind Pläne vorgelegt worden, wonach täglich bis 3000 Hammel verarbeitet werden können. Mehrere Gesellschaften sind in Bildung begriffen und zum Teil schon gebildet, wodurch die außerordentliche Bedeutung der argentinischen Gefrierfleischindustrie auf das Deutlichste gekennzeichnet wird.