

(Nachdruck verboten.)

27]

Was ist Ruhm?

Roman von Max Kreyer.

Sie standen nicht mehr allein. Einige Herren und Damen hatten sich zu ihnen gesellt, angelockt durch die laute Sprechweise Thormeyers, der jeden Satz sozusagen dreimal unterstrichen sprach.

Da jagte Golding durchaus trocken, angefeuert durch die Zuhörerschaft: „Ja, dann malen Sie doch wie Böcklin, Herr Professor, bringen Sie diese Luft hinein, dann werde ich an Ihre Theorie glauben.“

Einige aus der Gruppe lachten. Thormeyer jedoch, dem das Blut in die Wangen stieg, ließ seine Stimme erdröhnen. „Sie werden persönlich, Herr!“

„Bitte um Verzeihung,“ lenkte Golding sofort ein, „aber ich hatte die Empfindung, als sprächen Sie vorhin etwas verächtlich von der Kritik. Meine Ueberzeugung ist mein Mut.“

„Und meine Ueberzeugung ist meine Erfahrung,“ schnauzte der Maler.

Stampf legte sich ins Mittel. Und Thormeyer, der Unberühmte, bekam seine Laune wieder. „Es war zu allen Zeiten so, Herr Doktor,“ sagte er gelassen, „ein Palast, den die größten Baumeister errichtet haben, wird von Tagelöhnern abgerissen; und die blöde Menge steht dabei, sieht der Arbeit der Steinträger zu und hat kein Gefühl für die schönen Linien, die für immer und ewig verschwinden. Man braucht eine neue Mietskaserne, die mehr Raum hat.“

„Vielleicht ist die Mietskaserne auch nützlicher,“ erwiderte Golding lachend, da er sich durchaus nicht beleidigt fühlte.

Alle wußten, daß diese beiden niemals derselben Meinung werden würden. Eine alte und eine neue Welt standen sich gegenüber, die sich nur anzogen, um zusammenzuprallen.

„Wie denken Sie denn darüber?“ wandte sich Thormeyer plötzlich fragend an Kempen, ungefähr wie ein Mensch, der einen Auflauf verursacht hat und sich den ersten Besten aus der Menge herausgreift.

Der Hamburger, den der Streit ebenfalls angezogen hatte, lächelte und sagte kurz: „Ich bekümmere mich gar nicht um solche Dinge, ich schaffe nur. Es ist mir ganz egal, was die Leute über meine Kunst denken. Was feststeht, wird bleiben, und was morsch ist, wird zerbröckeln. Mir scheint, Herr Professor, Sie nehmen die Menschen viel zu ernst. Weshalb lesen Sie überhaupt Kritiken? Dann brauchen Sie sich darüber nicht zu ärgern. Ich glaube an die zehn Ge rechten im Lande, die mir immer treu bleiben und mir Zufriedenheit geben.“

„Wer sind denn diese Kerle?“ fragte Thormeyer überrascht.

„Meine zehn Finger, Herr Professor,“ erwiderte Kempen. „Mit ihnen kann ich machen, was ich will, alles Häßliche und alles Schöne; und auch alles Gute. Sie gehorchen mir auf einen Wink, sie verlassen mich nie, sie bereiten mir Freude und eriparen mir allen Kummer. Und wenn's ihnen juckt, jagen sie den Teufel zum Tempel hinaus.“

Thormeyer lachte, so daß ihm die Augen kleiner wurden. „Du, das ist ja ein ganz neuer Typ,“ sagte er dann zu Stampf. „Aber gut, sehr gut! Damit wollen Sie wohl sagen, daß jeder Wert nur in der Arbeit liegt? Wie?“

Kempen nickte. „So ist es. Kunst ist doch eigentlich auch nur Arbeit.“

„Eine ganze Menge sogar,“ gab Thormeyer aufmerksam zurück.

„Ich sehe mir jedes Ding immer erst von dieser Seite an,“ fuhr Kempen fort. „Dann kommt mir die Achtung vor dem Schöpfer ganz von selbst. Aus nichts kommt nichts. Die Arbeitssumme eines Lebens gibt die Summe der Erkenntnis für den andern. Und wenn auch mal einer daneben gehauen hat, es war doch immer ein Schlag, wenn vielleicht auch ins Leere.“

„Herrlich, herrlich!“ rief Thormeyer begeistert aus. „Du Felix, is es nicht so?“ Aber Stampf hatte sich bereits in ein Nebenzimmer gedrückt, wo er sich in Mensdahls Gesellschaft an der Seite der schönen Frau wohlter dünkte. „Wer sind Sie

eigentlich?“ fragte der Maler Kempen, verbesserte sich aber sofort: „Ach ja, ach ja — weiß schon! Sie sind der Freund von diesem Lorenzen, der hier neuerdings als Nachtlisch herumgereicht wird. Versucht noch mal, vorhin machte ich Sie schlecht. Das heißt, nicht so ganz. Man irrt sich manchmal. Diese Philosophie der Würsichtigkeit gefällt mir. Sie zeigt einen Kerl, einen ganzen Kerl. Wie sagten Sie doch, warten Sie mal: „Die Arbeitssumme eines Lebens gibt die Summe der Erkenntnis für den andern.“ Langsam sprach er es nach. „Vortrefflich, vortrefflich! Dann wären Sie also der andere, der meine Lebensarbeit begriffen hätte. Ein Charakter mit Konturen, mit festen und bestimmten Konturen. Kommen Sie, darauf stoßen wir an.“ Und er nahm ihn am Arm und zog ihn mit sich fort, seinem Tisch zu, wo noch eine volle Flasche stand.

„Ich hätte eine hübsche Bezeichnung für diesen berühmten Würzler,“ witzelte Golding zu dem Bibliotheksmann hinter ihm her. „Man sollte ihn einen Konturisten nennen.“

Man musizierte ein wenig, nicht in dem großen Saal, sondern in dem malvenfarbigen Salon, wo das Klavier aus reichgeschmücktem Nußbaum stand. Die Frau des Kustos setzte die Tasten in Bewegung, er selbst griff zur Violine, und Thormeyer strich das Cello, worin er groß war. Die drei fanden sich seit einiger Zeit zu diesem Zweck hier immer zusammen, um den Gastgebern eine Freude zu bereiten. Beethovens Fledermaus-Trio stieg, so genannt nach dem zweiten Satz, worin das Klavier der Nachtliebesgespensterhaft zum Ausdruck kommt. Schon das Adagio führte die Zuhörer fort in das Zauberland, wo alle Tagesstimmen schweigen.

Kempen saß verloren in einer Ecke, die Arme verkränkt, den Blick auf den merkwürdigen Mann gerichtet, der sich aus einem Posterer plötzlich in einen still ergebenen Verkünder der Schwesterkunst verwandelt hatte.

Thormeyers Groll war verflogen; etwas Weiches, Zerfloßenes war über ihn gekommen, das seine Züge verschönte. Er hatte wohlgeformte, auffallend weiße Hände, die das Instrument mit jenem Verständnis behandelten, das den Meister verrät. Man sah es, daß alle nur seinem Spiel lauschten, in Ueberraschung erglühten für diesen Alten, dessen knorrige Ecken sich nun in behagliche Rundung aufgelöst hatten.

Und Kempen dachte an einen anderen Beethoven-Ber ehrer, an den unglücklichen Peter Walzmann, der manches gemeinsam mit dem Vierschrötigen dort hatte, dem diese Gesellschaft aber verschlossen blieb, und der sich seit Jahrzehnten schon so verkannt glaubte wie dieser berühmte Mann plötzlich mitten im Wohlleben nach reicher, künstlerischer Ernte. Dieser verzweifelte schon, jener aber hoffte noch, träumte wie ein großes Kind von dem Meisterwerk seiner Zukunft. Und Kempen fragte sich still, wer der Glücklichere von beiden sei: der Professor mit der goldenen Medaille, dem die letzten Schaffens tage durch die hochmütige Jugend verärgert wurden, oder der alte, geniale Scharwerker, der dieselbe Jugend aufsuchte, um in ihr die Kraft zum Weiterleben zu finden, und der jubelnd von ihr auf den Schild gehoben wurde, er, der große Unberühmte ohne öffentliche Taten und Würden!

Die Musik führte ihn dann zu seiner Mutter. Er sah sie im Kämmerlein sitzen, das Gebetbuch in den dürren Fingern, das sie allabendlich vornahm, bevor sie früh zur Ruhe ging. Was sie wohl sagen würde, die gute Alte, wenn sie ihn hier so sähe, sie, die nicht gewagt hätte, sich auf einen dieser Sessel niederzulassen! Seine Stimmung wechselte dann mit dem Auf und Nieder der herrlichen Musik. Er sah seine Werke entstehen, fühlte sich gehoben zu neuem Schaffen, ließ gleichsam die Töne auf sich einwirken wie unsichtbare Winde zum Fortschreiten auf demselben dornenvollen Weg, der die Seele blutiger richte als den Körper. Und als sein Blick all die gepushten Damen streifte, die die Ruhe heuchelten, weil guter Ton und Sitte sie dazu zwangen, sah er ein Gesichtchen aus dem Volke vor sich, mit braunen Augen und mit braunem Haar, das sein Dasein zu verhexen drohte. Und seine Einbildung bekam Flügel, so daß sie hinwegschaute über alle festen Grundsätze seines Lebens. Mit grauigster Selbstverspottung stellte er sich vor, was man dazu sagen würde, wenn er die Kühnheit hätte, mit diesem Geschöpf hier Seite an Seite aufzutreten, um sie als sein zweites schwächeres Ich diesen ver-

wöhnten, scharfblickenden Denten vorzustellen. Und er sah sie alle zurücktreten und hörte sie still lästern.

Und während sein Mund sich zu einem Lächeln verzog, trug aus diesem verworrenen Gedankenbild das große Etwas heraus, das ihn schon lange beschäftigt hatte, über dessen erste Nebelgestaltung er aber noch nicht hinausgekommen war; er sah seine „Erdröselung“ vor sich, das große Zukunftswerk, durch das er die Welt verblüffen wollte: den riesigen Affensmenschen, der den Strick erhebt, um das nackte, tödlich gefährigte Mädchen, das der Schiffbruch in die Wildnis geworfen hat, mit tierischem Stumpfsinn zu vernichten. Der Sieg der grausamen Häßlichkeit über die keusche Schönheit. Und er sah die Vinien, sah die Bewegung, sah das Fragen-gesicht und sah den Schreck des erscharrten Mädchens.

Lorenzen war verschwunden, denn während Kämpfen sich der reinen Anregung durch die Musik hingab, hatte er andere Dinge im Kopf, zwar auch das Weib, aber weniger himmlisch, mehr als Erdenmittel zum alltäglichen Zweck. Er war Marianne gefolgt, die sich auf einige Minuten aus ihrer Gruppe hinweg gestohlen hatte und nun im Begriff war, wieder zurückzukehren.

„Bleiben Sie doch noch ein Weilchen,“ sagte er leise und versperre ihr den Weg mit der Sicherheit eines jungen Mannes, der sich seiner Sache gewiß ist.

Sie waren in einem kleinen Zimmer, das dicht neben dem Saal lag und eine Art Spiegelskabinett bildete, in das die Damen sich flüchten konnten, falls durch das Tanzen etwas an ihrer Garderobe nicht in Ordnung war. Alle drei Türen hatten Vorhänge. Der Saal zeigte nur schwaches Licht, aber auf der anderen Seite hatte man einen Durchblick in die erleuchteten Räume. Wie in einem Rahmen sah man die Köpfe der Damen und Herren, die sitzenden und hingepflanzten Figuren. Man sah Lichtflecke auf dem Boden, sah alle Farben, gleichsam hingeklebt wie auf einem Gemälde; das Stück einer Säule blinkte goldig, ein venetianischer Spiegel gab einen Teil der Gesellschaft wieder. In verhaltenen Lauten drang die Musik herein.

„Nun, was gibt's denn, Herr Lorenzen?“ fragte sie verblüfft. „Wollen Sie mir wieder von Ihren Ateliermädchen erzählen, von Ihren Nixen und Nymphen? Wie neulich? Hören Sie, mein Lieber, das war recht deplaziert. Mit so etwas imponiert man uns Damen nicht.“

(Fortsetzung folgt.)

In Sheffield.

Von F. Kummer (Chagrin).

Sheffield! Verri! Diese Stadt soll vieles mit Solingen gemeinsam haben. Was sein. Aber was?

Der Austritt aus dem Bahnhof bringt eine Horde Wurschen in Galopp: Mister, ich trage den Koffer! schreien ein paar von ihnen mit allen Kräften, dabei an der Handtasche reißend; Mister, ich weiß einen „feinen Platz“, bietet sich ein Knirps unter verschmiertem Grinsen an; kaufen Sie Streichhölzer, einen Penny! Kaufen Sie Schuhbänder, einen Penny! Mister, gib mir einen Penny! Mister, mir einen halben Penny!

Der dünne Lichtstrahl einer Gaslaterne erlaubte gerade, die kreischenden Einheiten des unbeweglich vor meinen Füßen stehenden Ringes zu mustern. Dem Aussehen nach gehörte der beste Teil noch einige Jahre auf die Schulbank; nur ein kleiner Nest konnte schon im Flegelalter stehen. Alleamt ungeheißte Gesellen. Einige ohne Schuhe, andere ohne Röcke. Die Hosen pendelten an Schnüren. Aber auch die, denen das Schicksal Kleidungsstücke gelassen hatte, hätten unendlich gewonnen, wenn sie sie auf den erbitterten Schutthaufen geworfen hätten. Was da von den Körpern hing, waren dreckige Fetzen, die der Lumpensammler schwerlich akzeptiert hätte. Nackte Füße drängten sich mit abstoßender Neugierde zwischen Brandsöhle und Oberleder. Die Trennung von dieser unlieblichen Gesellschaft war doch schwieriger, als man hätte denken können. Jeden Scherzsuch verhiinderten sie mit einer Planzenouschmung und einem Protest: Mister, kaufe mir etwas ab; Mister, mir einen Penny. Wären die verschmierten Gesichter mit den stehenden Glogangen nicht gewesen, diese Forderungen hätten für eine Bitte gelten können, sie hätten Mitleid erregen, freiwillige Hilfeleistung auslösen müssen. Schließlich, der Klügste soll nachgeben. Eine Handvoll Pennys bringt endlich freie Bahn. Die aufdringliche Brüderlichkeit setzt, ohne Danke zu sagen, mit Tigerspringen dem Bahnhofeingang wieder zu. Gnade dem nächsten Opfer.

Der Bahnhofplatz wird von einer Reihe niedriger Backsteinhäuser umfäumt. Die Umgebung läßt an Häßlichkeit nichts zu wünschen übrig. Eine schwere Rauchwolke liegt bleiern auf den Dächern. Schwache Strahlen siegen sachte bergan. Die einstöckigen Backsteinbauten sind alle gleich schmutzig, gleich düster, gleich arm-

lich. Hier siehts noch miserabler aus als in einem Klein-Afrika einer amerikanischen Großstadt. Diese Bästerei kann doch unmöglich zu der großen, weltberühmten Stadt Sheffield gehören! Aber wo liegt die Stadt nun eigentlich? Liegt sie oben auf dem Berg? Oder unten? Oder rechts? Oder links? Wen aber hier um den Berg fragen? Die paar dunkle Schatten, die an den Häuserreihen entlanghüpfen, verschwanden alle in rätselhaften, kurrartigen Löchern in der Strahlenfront. Die gähnende, pechschwarze Leere und die muffige Atmosphäre dieser Löcher luden nicht zum Nachgehen ein. Die spärlichen Passanten flogen zu schnell vorüber, als daß man sie hätte anreden können. Der feine, dicke Regen trieb sie zu schleuniger Eile an. Aber wenn die Rol an gröhnten, usw.

Im fahlen Lichtschein der nächsten Laterne schwanen zwei Gestalten im gemächlichsten Schaufeltritt heran. Ihre Gangart und freischwende Unterhaltung ließ sie als brutale Verächter des Regenwassers und der Diskretion erkennen. Daß es Frauen sein mußten, hatte ich mir gleich gedacht. Ihre Röcke hatten sie über die Köpfe gezogen. Was noch über ihre unteren Extremitäten baumelte, konnte ein Unterrock oder ein Hemd, oder auch ein Stück Sackleinwand sein. Farbe und Façon dieses Unterleides ließen eine strengere Definition nicht zu. Geräuschvoll polterten sie heran in beängstigender Nähe: Sag Mister, willst du an der Bar da diese Flasche für uns füllen lassen? werde ich zweifelhafte gefragt. Unter dem übergeworfenen Rock kam eine Pulte hervor, deren Größe auf reichliche Bedürfnisse bemessen war. Die eine versuchte mir die Flasche, die andere ein paar Kupfermünzen aufzuhalten. Ein Verlangen nach der brenzlichen Flüssigkeit hätte bei ihnen unter normalen Verhältnissen eigentlich nicht mehr bestehen dürfen, denn beide hatten schon, das war evident, in ihrem Mittelschiff ein schweres Korgo gebrannten Wassers verstaubt. Unter solchen Umständen schien Abweisung der Bitte einfache Pflicht. Noch mehr. Als Segner jeder Forcierung der Whiststatistik glaubte ich hier eine ernste Mahnung zu trodnerem Lebenswandel nicht ganz deplaziert. Meine freundliche Absicht wurde von den beiden Vertreterinnen des annuitigen Geschlechts, die mir fast auf den Körper geraten waren, recht mißverständlich aufgefaßt. Mit: Gottverdammter Schurke, verdammter Narr, heimlicher Detektiv, wurde ich schmöde abgedankt.

Die beiden Wesen singen an, so garstig zu sticheln und zu drängen, daß der sofortige Weitemarsch für mich ein Gebot der Selbsterhaltung wurde, auch wenn es nicht so elend erregnet hätte.

Die Howard Street steigt sachte bergan. Die Häuserreihen stehen wohl nicht fünf Meter voneinander. Die Querstraßen sind noch enger. Ein sicheres Bollwerk gegen Licht und Luft. Die Fenster der Häuser sind mit weißen Tüchern und Kleidungsstücken verhängt. Drinnen beleuchtet Lampenlicht eine ärmliche Häuslichkeit, wenn nicht nackte Misere. Die Behauungen stehen, wie sie die Backsteinleger verließen und Wetter und Rauch sie vollendeten. Die Fensterbanksteine und Türschwellen sind mit Schlemmtride angestrichen gewesen. Jetzt hat Regen diesen Farbenschmuck abgewaschen und läuft in schmalen Strahlen über die rauchschwarzen Hauswände herunter. Die Seitengassen sind eher noch enger und düsterer, die Häuser noch verwitterter und der Reparatur bedürftiger. Mit Regen wandert man durch diese düsteren Stätten. Das muß das allerelendeste Viertel des Distrikts sein, dachte ich. Aber nur einen Tag. Dann fand ich, daß die ganze Stadt Sheffield nichts ist als ein einziger Slum.

Nach einiger Zeit ändert sich das Bild, wenn auch nicht zum besseren. Die Bohnhäuser machen Werkstätten etwas Platz. Obwohl es acht Uhr gewesen sein mochte, dauerte das Klöpfen der Hämmer und der Maschinen noch an. Die bekannten Klänge der Messerschmieden dringen ans Ohr. Oben hinter grell erleuchteten Fenstern sitzen Reihen junger Mädchen emsig arbeitend. Oberkörper und Hände bewegten sich in mechanischer Hast. Auf dem schwarzen, schweißgetränkten Gesichtern klebten die Haare. Ihren Bewegungen nach zu urteilen, mühten sie Messer polieren oder zusammenpassen. Den dunklen Torwegen entfielen Mädchen und Wurschen, alle im Dreck und in der Schmiere der Fabrik.

Verschiedene Anzeichen ließen erkennen, daß das Zentrum der Stadt Sheffield nicht mehr weit sein konnte. Die Zahl der Streichholz- und Schuhbänderverkäufer mehrte sich zusehends, nicht minder auch ihrer Konkurrenten, der Pennybettler. Der Versuch, alle diese armen Teufel zu befriedigen, war platterdings unmöglich. Mit den an diesem Abend gelaufenen Schuhbändern und Streichhölzern hätte ich einen ganzen Laden versorgen können. An diesem Tage bin ich in dem „reichsten Lande der Welt“ öfter angebettelt worden, als anderwärts in zehn Jahren. Noch eine Wendung — und ich stand auf einer hell erleuchteten Straße, der High Street, dem Boulevard der Sheffielder Bevölkerung, wohl der einzigen Verkehrsader der Stadt, die eine großstädtische Straße genannt werden kann. Selbst einem Blinden, gute Fremde! schreit ein sich mühsam vorwärts tappende Mann, eine Blechbüchse vor sich herhaltend,

Die Schiffsmaschine der Gegenwart.

Wenn auf dem Dunkel der Spree an einer der Flußkrümmungen ein dichter Rauchstreifen aufsteigt, drängen sich die Vorübergehenden schnell an dem Geländer der Anknüpfseite, um die Fahrt des herankommenden kleinen Schlepddampfers mit großer Aufmerksamkeit zu beobachten. Ja man sieht, wie der Dampfer

Beim Passieren der Brücke die Beschauer festhält und sie nach der anderen Seite mitzieht, bis eine abermalige Krümmung des Flusses den Vann löst. Oder ein Automobil erleidet eine Panne. Das Gleiche wiederholt sich — eine Schar aufmerksamer Beobachter folgt den Anstrengungen des Fahrers, die tote Maschine zum Leben zu bringen. — Oder auf einem der Fernbahnhöfe kam ein Zug an — und wir vergessen die abzapfenden Freunde — weil die erschöpft atmende schwere Masse der Schnellzugmaschine mit ihren hohen Windhündläufen uns nicht losläßt. Was es auf der Brücke, vor dem Auto auch bei manchem nur das Genießen einer Ablenkung vom Alltäglichen sein, in der Regel ist es die angeregte Vorstellungskraft, die lange die Maschine so gut wie nur Märchenfiguren des Orients in sich aufnahm und besetzte.

Kann ein Mensch täuschender das schwere Ausatmen und Keuchen eines vom weiten Lauf Erschöpften nachmachen — als die Lokomotive — deren weite Reise wir im Sekundenblick uns vergegenwärtigen — an der Stirnseite beschneit und vereist — von Sturm und peitschenden Eishagel zeugend, der ihr ins Gesicht schlug. Wie der Heizer sorglich um sie herumgeht, seine Hand an die Röhren legt, ob sie nicht heißfließen — der Jodei nach dem Wennen — sein Pferd prüfend — ob es Schader nahm.

Und nun das Schiff. — Im Seehafen ist es zunächst abermals die Romantik der Ferne, die seine künftige oder vergangene Fahrt, seine Kämpfe und Abenteuer unbewußt in die Betrachtung einbezieht; dazu die Vorstellung besonders abweichender Lebensweise an Bord. Erst wenn das Schiff in Bewegung gerät, wirkt der andere Faktor: die Maschine.

Wir empfinden es als ein organisches Geschöpf, wie auch unsere neue Lokomotive, deren Bau durch Zusammenziehen aller Vorsprünge und Ausläufer zu einer geschlossenen Masse dem entgegenkommt — und wer vermöchte sich dieser Vorstellung zu entziehen? Wir vermögen nicht die Vorstellungen der Rottmäle und anderer einstiger Alleinherrscher der Meere, die sie mit dem Erscheinen dieser neuen Wesen hatten — das sich winden und wenden kann, wie sie — zu übertragen, aber werden nicht auch die Flieger von dem menschlichen Flugapparat als Austausch einer neuen Vogelart Kenntnis nehmen? Kommt unferne nicht unerbessens auf die kühne Frage, ob in einem Kondor vielleicht auch irgendwo, wie in unserem Flugapparat, ein kleines intelligentes Wesen steck, das diesen lenkt?

Wenn wir nun die Maschinenräume eines Seefahrers betreten, oder, da nicht jeder seine Knabenzeit statt in Kinos im Gerumträumen auf englischen, russischen, deutschen Seedampfern seiner Hafenstadt verbringen konnte, im Marinemusium die Schiffsmaschinen aufsuchen, wird uns nicht wieder sofort der Eindruck, das Getöse eines organischen Tieres vor uns zu haben, mit allen den Bindungen, dicken und sehnigen Kupferrohrverschlingungen, den Muskelbändern aus Gußstahl, selbst Zungen und Perzalmern in den Formen andeutend?

Was ist es, das Mag Enth als Knaben stundenlang auf das ferne Klapp-Klapp eines Dampfhammers horchen ließ, ihn auf seiner ersten Ueberfahrt nach England nicht vom Fenster der Maschinengänge ließ?

Was ist eine Schiffsmaschine? Man verwandelt in einem Kessel Wasser durch Erhitzung in Dampf, läßt diesen in einer Röhre auf einen unbeweglichen Kolben wirken, womit durch Uebertragung eine Welle gedreht und damit die Schraube im Wasser gedreht wird und das Schiff in Bewegung gerät. Jeder Knabe versteht sich darauf — aber wenn seine kleine Schiffsmaschine den gebauten Mörkelkanal entlang fährt, so ist es wieder nur seine Phantasie, die sich die Kesselabmessungen des großen Ozeanfahrs vorstellt, um im kleinen primitiven Modell den Genuß der großen Maschine der Gegenwart zu haben.

An Bord hört man nur ein rhythmisches stampfendes Geräusch, mit dem ein auf die Dauer sehr unangenehmes Erzittern des Modens verbunden ist; geht man hinab, so ist man von dem Getriebe der Stangen, der Wellen und Schieber, dem Zischen und Brodeln, dem gelegentlichen heißen Hauch der Feuerungstüren, vor denen, in feuchter Luft gehüllt, die Heizer in harter Arbeit tätig sind.

In dem Taumel von Metallblitzen und -Winken, den Geräuschen der Hähne, der Kohlschaukeln, der Ventilatoren, dringt bei längerem Verweilen ein Grundton durch und unterdrückt schließlich alle, sich dem ganzen Schiff bis in die fernsten Teile mittelend, die stoßende Arbeit der Zylinderkolben auf die Schiffswelle — langsame, schwere Pendelbewegungen, in phlegmatischer, gleichmütiger Ruhe ausgeführt, im selbstamen, unberechenbaren Gegensatz stehend zu der aus den hohen Bugsprißwellen und dem wilden Gesprudel des Kielwassers ersichtlichen Fahrtgeschwindigkeit.

Ist es je möglich, diese Knäuel von Maschinenteilen aufzulösen, die Vorgänge in einer solchen Schiffsmaschine zu verfolgen und zu begreifen? Man wird im ersten Augenblick im Anbilde des anscheinend unübersehbaren Baues einer modernen Schiffsmaschine an der Möglichkeit, sich selbst eine Uebersicht zu verschaffen, verzweifeln — erst wenn man sich vorstellt, daß nie ein einzelner das Ganze schuf, sondern in Jahrzehnten Generationen von Erfindern je ein Teilchen nach dem anderen dem einfachen Modell anfügten — dann sehen wir auch den Weg, der uns hinführt, wir folgen einem der berufsmäßigen Führer, der die künftigen Fortsetzer der Schiffsmaschinenkonstruktion über das bisher Geleistete in knapper Zusammenfassung belehrt, und nehmen soviel davon, als uns zum Ueberblick nötig erscheint.

Wir merken bald, wie sich nach dem Uebergang zum Schraubenschiff alle Kräfte auf die Verwendbarkeit dieser Maschine für weite Fahrten über See konzentrieren, und sich die Frage der erfolgreichen Konkurrenz mit dem ballastfreien Segelschiff schließlich zur Kohlenfrage zufließt. Die Last der Maschine und der nötigen Kohlen fressen am Ertrag, entziehen große Räume der Verwertung durch Güter und Passagiere und stellen Jahrzehnte hindurch ein und dieselbe Aufgabe den Konstrukteuren: Wie kann man diese mitzuschleppende tote Last an Maschinen und Kohlen verringern oder doch besser ausnutzen? Wir sehen dabei, wie die Konstrukteure einen Maschinenteil nach dem andern vornehmen, hin und herwenden, um ihm ein Mehr an Brauchbarkeit abzugewinnen, und wie es gelingt — bei welcher Gelegenheit wir auch bequem die einzelnen Teile zu Gesicht erhalten und verfolgen können.

Zunächst sieht man sich nach etwaigen vermeidbaren Dampfverlusten um, findet z. B., daß nutzbarer Dampf dadurch verloren geht, daß beim Eintritt des Dampfes in den kühlen Zylinder zu viel durch diese Ablühlung vor der Arbeit verloren geht und legt den „Dampfmantel“ um diesen Zylinder, der als hohler Raum nun ebenfalls mit Dampf vorgewärmt wird und die Leistung um 7 Proz. verbessert.

Dann fand man, daß die Heizzgase noch ausgenutzt werden könnten, ehe sie durch den Schornstein daboneilen, indem man sie in gewundenen Röhren zwingt, noch einen Teil ihrer Wärme an den Dampf abzugeben. Dieser wird nun nicht nur bis zur Sättigung, d. h. dem Moment der Verdampfung, erhitzt, sondern überhitzt, womit die Spannung des Dampfes und seine Leistungskraft, ohne erhöhten Verbrauch an Heizkörpern, gesteigert wird.

Als bedeutendster Fortschritt, in den 60er Jahren erzielt, gilt dann die Einführung des Oberflächkondensators an Stelle des Wattischen Einspritzkondensators. Bei letzterem wird aufgepumptes Seewasser dem austretenden verbrauchten Dampf zur Verdichtung entgegengespritzt, wobei Schlammteile Salz des verwendeten Seewassers und Teile der Schmiermittel mit dem Kondensationswasser in die Kessel kamen, sich verfeiheten, und indem sie durch Feisigung an den Kesselwänden diese Stellen ungleich stärker der Hitze aussetzten, Ausbuchtungen und Zerreißungen begünstigten, dadurch eine gar zu starke Ueberhitzung verbotend.

Der Oberflächkondensator nun vermeidet diese direkte Berührung. Der Abdampf wird durch die mit verdichtendem Seewasser gefüllten Röhren hindurchgeführt und tritt als destilliertes Wasser in den Kessel zurück zu erneuter Verdampfung.

Der Anwendung hochgespannter Dämpfe steht nun nichts mehr entgegen, und daneben hat sich die Ausnutzung der Kohle um 30 Proz. verbessert, wie das Beispiel lehrt: Ein Dampfer von 1000 Pferdekraften, mit diesen Verbesserungen versehen, braucht nur noch 850 bis 900 Tonnen Kohle, gegen die 1300 bis 1400 Tonnen, die am Anfang für eine Reise von 20 Tagen erforderlich waren.

Die nächsten Schritte dienen der besseren Ausnützung des Ausdehnungsvermögens des Dampfes, der Expansion. Man braucht, um die gleiche Arbeit zu erhalten, nur einen Bruchteil des bisher in den Zylinder geführten Arbeitsdampfes einzulassen, die Expansion leistet den Rest der bisher vom Vollampf ausgeführten Arbeit.

Weiter: Man kann den Dampf nach geleisteter Arbeit im Zylinder noch einem anderen zweiten Zylinder, danach einem dritten und vierten zuführen, in denen die noch immer, wenn auch stufenweise abgeschwächte Expansionskraft in Arbeit umgesetzt wird. Mit wenigen Worten umspannen wir dabei eine der bedeutendsten Perioden im Schiffsmaschinenbau, die Entwicklung von der mit niedrigem Druck fahrenden Einspritzkondensationsmaschine zu der noch heute fast allen herrschenden drei- und vierfachen Expansionshochdruckmaschine, die über- und nebeneinander in einer Anlage Hochdruck-, Mitteldruck- und Niederdruckzylinder zur Wirkung auf die Welle, oder bei Schnell dampfern in doppelter und dreifacher Anzahl auf die Wellen, vereint, den Dampfdruck von 2 auf 6, 10, 12, 15 Kilogramm pro Quadratcentimeter steigend.

Wieder war so die Ausnutzung der Kohle vorgeschritten, nun heißt es schon bei der dreifachen Expansionsmaschine, daß statt den 900 Tonnen Kohlen nur noch 430 bis 450 nötig wären, um jenen 1000 PS.-Dampfer seine 20tägige Reise machen zu lassen.

Zum Erhalt dieser Leistung sind zahlreiche kleinere Verbesserungen beifällig gewesen, nicht zum mindesten die Gewichtersparnis durch Ersatz der gußeisernen Maschinenteile durch Gußstahl oder durch Bronze, wie am Zylinder. Der alte Kofferkessel hat lange dem gewalzten Zylinderkessel Raum gegeben, der dem hohen Dampfdruck, der stärkeren Erhitzung eher gewachsen ist, die Flamrohr- und Wasserröhrenkessel nügen die Heizzgase zur Ueberhitzung und Erzeugung hochgespannter Dämpfe besser aus. Auch den Verbrennungsvorgängen unter den Kesseln hat man mehr Aufmerksamkeit zugewandt, durch Einführung des künstlichen Zuges, des „Unterwindes“ und damit einer innigeren Verbindung der Kohlenstoffgase mit dem Sauerstoff der Luft ist eine „ideale“ Verbrennung der Brennstoffe ermöglicht. Die Flügelradgebläse, die im Heizraum durch entsprechende Öffnungen Luft ansaugen und dem Feuer zuführen, halten damit die Heizräume absolut kühl und luftig. Da zu werden durch Vorrichtungen die Roststäbe hin und her bewegt, wo it die gleichmäßige Verbrennung verbessert ist. Die Ersparnis besteht darin, daß die für den Zug nötig gewesene Verbrennungsluft, die bisher ein Viertel der Wärme ungenützt davon führte, vollständig ausgenutzt werden kann. Daneben werden alle

Hemmungen des gradlinigen Weges des Dampfes, unnötige Kniee, Ventile beiseite und umgangen, von der endlosen, nicht weniger wichtigen Kleinarbeit abgesehen, an der die vielartigen Industrien beteiligt sind, nicht minder wichtig, aber im Gesamtbild doch zurücktretend.

Wir sehen nun als Typ der Schiffsmaschine auf der gegossenen Grundplatte auf starken Säulen die Massen der Zylinder, die senkrecht nebeneinanderstehen und nur bei Kriegsschiffen horizontal angeordnet sind, in immer steigendem Maße und größerer Anzahl, und die schönen Schnelllebens- und Sicherheitsergebnisse in rascher Folge zeitigend, die uns bekannt sind.

Eine weitere Ausnutzung der Kolbenmaschine aber scheint nicht in nennenswertem Grade möglich, der nicht mit der erreichten Vollkommenheit zufriedene Ehrgeiz der Konstrukteure, der schiffahrenden Nationen um die größte Schnelligkeit, haben nun dazu geführt, die so mühevoll auf eine ideale Höhe gebrachte Kolbenmaschine fallen zu lassen, beiseite zu werfen, wie etwas Verbrauchtes. Zwar sind wir noch nicht so weit, selbst die großen englischen Schiffsreedereien, die mit den ersten Turbinendampfern „Lufitania“ und „Mauretania“ die Leistungen der besten Kolbenmaschinen schnell überboten, sie greifen vorerst noch zu diesen Maschinen aus Rentabilitätsgründen zurück. Aber schon heute baut man bei zahlreichen Ozeandampfern neben den Kolbenmaschinen eine oder einige Turbinenmaschinen ein, und wir haben in dieser Maschine, wenn noch nicht die der Gegenwart, so doch die der nächsten Zukunft vor uns; dies ist auch aus der steigenden Zahl der Fabriken ersichtlich, die sich ihrer Konstruktion und Herstellung zuwenden.

Ihr Prinzip? Der im Kessel erzeugte Dampf wird gegen die Schaufeln, Zellen oder Kanäle eines um seine Achse drehbaren Körpers geführt und leistet so mechanische Arbeit. Damit ist der Weg von der Dampferzeugung zur Dampfverwertung verkürzt, die Uebertragung der stößenden in die drehende Bewegung fällt weg, der Unterbau wird leichter, die Stöße und Erschütterungen hören auf; da auch das schwere Schwungrad entbehrlich wird, wird der Gang des Schiffes ruhiger — in der Theorie. In der Praxis erweist sich vorläufig manches als minder vorteilhaft, wie dies am Anfang einer neuen Etappe nicht anders denkbar. Noch sind die Konstruktionen nicht fähig, den Dampfdruck so günstig zu bewerten, als die hochentwickeltesten Kolbenmaschinen. Zur Umsteuerung müssen gar eigene Turbinen nur für diesen Zweck eingebaut werden. Die übermäßig schnellen Umdrehungen der Wellen erweisen sich als kein Vorteil, die so viel schneller bewegten verkleinerten Propeller leisten weniger Nußarbeit, als im langsamen Gang der Kolbenmaschine. Läßt man aber die Turbine langsamer gehen, so verschlechtert sich die Ausnutzung der Dampfkraft erheblich. Man vermehrt bereits die üblichen Doppelschrauben auf drei oder vier, mit dem Resultat, daß neuerdings über ein festiges Stoßen und Stampfen des Schiffes gellagt wird, veranlaßt durch das Gegenwirken der aufgezehrten Schraubenwasser aufeinander.

Inzwischen sind mit Vergrößerungen der Propeller aus besserem Material, mit neuerlicher Einführung der Ueberhitzung des Dampfes, der stufenweisen Weiterverwendung des Dampfes die gleichen Wege beschritten, die einst die Kolbenmaschine hochführten, sie werden, da als Ganzes die Turbinenmaschine das einfachere Prinzip darstellt, dieser die allgemeine Einführung gestatten, sobald mindestens die Stufe der Nußbarkeit und Rentabilität gesichert ist, die mit der Kolbenmaschine zuletzt erreicht war.

Die „Lufitania“ und „Mauretania“ konnten ihren Sieg über die Kolbenmaschinenschnelldampfer des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie nur unter Außerachtlassung jeder Kosten- und Rentabilitätsfrage erringen, da der englische Staat der Cunard-Linie für den Bau 52 Millionen ließ und mit weiteren 3 Millionen jährlicher Subvention unter die Arme griff, womit gerade zwei Drittel des Kohlenbudgets beider Dampfer gedeckt sind. Braucht doch der „Lufitania“ für eine Fahrt allein für 130 500 Mt. Kohlen.

Fallen gelassen ist in den meisten Versuchsfällen die Oelfeuerung. Ausichtslos auch erscheint für die Schiffsmaschine größerer Leistungskraft der Explosionsmotor, der für kleine Schiffsmaschinen längst die Kolbenmaschine verdrängt hat, wie dies für die größeren und großen der Turbinenmaschine vorbehalten scheint.

Ist damit, daß wir das Ganze auseinandernehmen, die Poesie zerflört? Ist das Leben entflohen und nur Zylinder, Pleuelstangen, gemietete Walzen zurückgeblieben? An Stelle der vagen, nebeligen, auch falschen Vorstellungen sind bestimmtere durch die Anschauung der Wirklichkeit getreten, die Verwandtschaft mit dem Organismus komplizierter gegliederter Geschöpfe aber bleibt bestehen und gibt dem Menschen einen Stolz, ein Bewußtsein seiner Schöpferkraft, die der Phantasie, dem voreilenden Zukunftswillen der Menschheit als Antrieb dienen mag. P. G.

Schach.

Unter Leitung von S. Kapin.

Lösung. (19. November. Cyboth, Weiß: Kb5; Ta1; Schwarz: Ke2; Ta8; Ba2 remis.) 1. Ke4! (Kb4?, Kd3 verliert). 1. . . . Kd2; 2. Kb3, Tb8?; 3. Ke4! (Kx a2?, Ke2 verliert); 3. . . . Tb2 (Ta8, Kb3 z.); 4. T.1 z.

Verantw. Redakteur: Richard Barth, Berlin. — Druck u. Verlag: Vorwärts-Verlagsanstalt Paul Singer & Co., Berlin SW.

Schachnachrichten. Im Match Laster-Janowski sind bisher neun Partien gespielt worden. Stand: Laster + 5, Janowski 0, remis 3, Abgebrochen 1.

Der vor kurzem verstorbene Leo Tolstoi war ein passionierter Schachfreund. Nachstehend eine von ihm 1906 gegen A. Raude (Schwarz) gespielte Partie: 1. e4, e5; 2. f4, oxf4; 3. Sf3, g5; 4. Le4, g4; 5. Se5 (Gambit „Salvio“); 5. . . . Dh4?; 6. Kf1, d5 (üblicher Sh0); 7. Lxd5 (besser exd5 nebst ev. De1); 7. . . . f3 (Sf6!); 8. gxf3, Dh3?; 9. Ke1, g3; 10. d4, g2; 11. Tg1, Dh4? (auf Dxh2 folgt Le3); 12. Ke2, Sh6; 13. Txg2, c6; 14. Lxh6, cxd5; 15. Lxf8, Kxf8; 16. De1, De7; 17. Sc3, f6?; 18. Sxd5, Dd6; 19. Dg3. Schwarz gibt auf.

Im Wiener Schachklub soll im Dezember ein lokales Meistertourier stattfinden, an dem auch E. Salchter sich beteiligen wird.

Die 6. Partie des Matches Laster-Janowski endete mit Remis. Nachstehend der Verlauf (Janowski, Weiß): 1. d2-d4, d7-d5; 2. Sg1-f3, Sg8-f6; 3. e2-e3, c7-c5 (Lf5!); 4. c2-c4, e7-e6; 5. Lf1-d3, Sb8-c6; 6. 0-0, d5xc4; 7. Ld3xc4, a7-a6; 8. Sb1-c3, b7-b5; 9. Le4-d3, Le8-b7; 10. a2-a4, b5-b4; 11. Sc3-e4, Sf6xe4; 12. Ld3xe4, Sc6-a5; 13. Le4xb7, Sa5xb7; 14. b2-b3, Lf8-e7; 15. Le1-b2, 0-0; 16. Ta1-c1, Dd8-d5; 17. Dd1-c2, Sb7-a5; 18. d4xc5 (für das Bauernopfer erlangt Weiß Angriffschancen. Vorsichtiger jedoch Sd2); 18. . . . Dd5xb3; 19. De2-e2, Db3xa4; 20. Sf3-d4 (droht Ta1); 20. . . . Sa5-b3; 21. De2-d1 (sofort Dg4 hätte Lf6 zur Folge); 21. . . . Sb3xc5; 22. Dd1-g4 (droht Sf5); 22. . . . g7-g6; 23. Tf1-d1, Ta8-c8; 24. h2-h4, Le7-f6; 25. h4-h5, Da4-c8; 26. h5xg6, f7xg6; 27. Tc1-c4, Sc5-a4 (es drohte Tdc1); 28. Tc4xb4, Sa4xb2; 29. Tb4xb2. Trotz des Mehrbauern hatte Schwarz ziemlich schwache Bauern und konnte deshalb schließlich nur Remis erreichen.

Damengambit.

7. Matchpartie am 24. u. 26. November gespielt.

Dr. E. Laster. D. Janowski.

- | | |
|-----------|--------|
| 1. d2-d4 | d7-d5 |
| 2. c2-c4 | e7-e6 |
| 3. Sb1-c3 | c7-c5 |
| 4. c4xd5 | e6xd5 |
| 5. Sg1-f3 | Sb8-c6 |
| 6. Le1-g5 | Lf8-e7 |
| 7. Lg5xe7 | Sg8xe7 |
| 8. e2-e3 | Lc8-g4 |

Besser 8. . . . 0-0 mit gleichem Spiel, z. B. 9. dxc5, das mit Rückgewinn des Bauern

9. d4xc5 Dd8-a5? Ein Fehler, der einen Bauer kostet. Zunächst sollte Lxf3 geschehen.

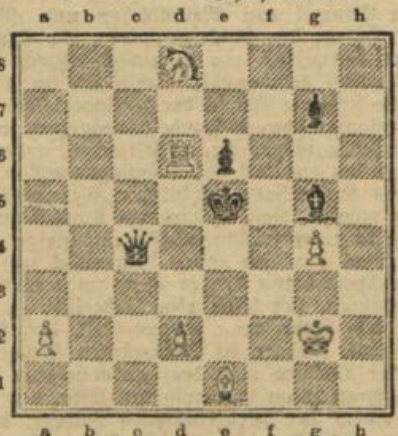
- | | |
|-------------|---------|
| 10. Dd1-a4! | Da5xa4 |
| 11. Sc3xa4 | Lg4xf3 |
| 12. g2xf3 | 0-0-0 |
| 13. 0-0-0 | Tb8-c8? |
| 14. Th1-g1 | g7-g6 |
| 15. Lf1-b5 | Ke8-c7 |
| 16. Sa4-c3 | Te8-f8 |
| 17. Sc3-e2 | Sc6-e5 |
| 18. Se2-d4 | Se7-c6 |
| 19. Lb5xc6 | b7xc6 |
| 20. f3-f4 | Sc5-d7 |
| 21. Ke1-b1 | Te8-b8 |

Es ist klar, daß 21. . . . Sxc5 wegen 22. Ta1, Kd6; 23. Sxc6, Kxc6; 24. b4 zc keinen Bauer gewinnt. Jedoch lagen in dieser Wendung einige Remisaussichten für Schwarz.

- | | |
|------------|--------|
| 22. Td1-c1 | a7-a5 |
| 23. Tc1-c2 | Tb8-b7 |
| 24. a2-a3 | Tf8-b8 |

- | | |
|---|-------------|
| 25. Kb1-a2 | a5-a4 |
| 26. Tg1-c1 | Sd7-f6? |
| Besser war Sf8. | |
| 27. Sd4-f3 | Sf6-d7 |
| In Betracht kam Kd8. | |
| 28. Sf3-g5 | Tb8-f8 |
| Verliert einen zweiten Bauer, der mit f7-f5 noch zu halten war. | |
| 29. Sg5xh7 | Tf8-h8 |
| 30. Sh7-g5 | Th8-f8 |
| 31. e3-e4 | Sd7-f6 |
| 32. f2-f3 | Kc7-d7 |
| 33. Tc1-d1 | Tb7-b5 |
| 34. Td1-d4 | Tb5-a5 |
| 35. Tc2-c4 | Kd7-e7 |
| 36. Tc4xa4 | Ta5xc5 |
| 37. Ta4-a7? | Sf6-d7 |
| Schwarz hat keine Verteidigung mehr. | |
| 38. b2-b4 | Tc5-c4 |
| 39. Td4-d2 | f7-f6 |
| 40. e4xd5 | f6xg5 |
| 41. d5xc6 | Tc4xc6 |
| 42. Ta7xd7? | Ke7-e6 |
| 43. f4xg5 | Tf8xf3 |
| 44. Td7-g7 | Tc6-c3 |
| 45. Tg7xg6? | Ke6-e5 |
| 46. Tg6-a6 | Aufgegeben. |

Es stellt sich immer klarer heraus, daß Herr Janowski kein Gegner für den Weltmeister ist. Von seinem aggressiven Spieltypus erwartete man wenigstens spannende Partien. Aber auch dies ist nicht der Fall. Der Match, anstatt ein Kampf zu sein, gestaltet sich mehr zu einem Würgen. Es nützt nichts: das vorgerückte Alter ist ein Feind der Schachmatadore.



Troitzki (Weiß) zieht und gewinnt.