

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Sterne und Blumen. 1881-1925 1925**

22.3.1925

# Illustrierte Beilage

Neues Mannheimer Volksblatt

Nr. 12

Sonntag, den 22. März

1925



**Alkmaar** (Nordholland)  
Der weltberühmte Käsemarkt

Foto P. Delemarre

# Alkmaar und sein Käsemarkt

Die Stadt Alkmaar in Nordholland besitzt den größten Käsemarkt der Welt. Berühmt wie der Markt ist auch das Waggebäude mit seinem hübschen Renaissanceurm. — Zu

„S. Geesthuis“ war ursprünglich eine Art Gasthof, wo arme Reisende beherbergt wurden. Im Laufe der Zeit vergrößerte man die Kapelle. Seit 1582 datiert der schöne Neubau, die Frontseite im Renaissancestil, die an die Kapelle und „S. Geesthuis“ angebaut wurde. Noch jetzt kann man an der Seite des Gebäudes die Stellen sehen, wo früher die gotischen Kirchenfenster der Kapelle waren. (Siehe Gesamtbild.)

Jeden Freitag findet der

Käsemarkt statt. Am Donnerstag schon fängt das „Sezen“ des Käses an, eine Arbeit, die viel Übung und Geschicklichkeit erfordert. Wenn der Käse verkauft ist, legt der Sezer ihn auf Bahren, die dann von den Käseträgern in ihrem eigentümlich schleichenden Gange in die Wage getragen und nach dem Wagen (siehe Bild) an ihren Bestimmungsort gebracht werden.

Die Käseträger bilden eine Zunft, die schon etwa 300 Jahre besteht. Im Jahre 1924 haben sie ihr 300 jähriges Jubiläum gefeiert. Sie sind in vier Körperschaften eingeteilt: die gelbe, die blaue, die rote und die grüne Körperschaft und je nachdem tragen sie auch gelbe, blaue,



Das Waghaus

Ende des 14. Jahrhunderts stand an dieser Stelle das sogenannte S. Geesthuis mit einer dazu gehörigen Kapelle in gotischem Stile. Das



Ein stattliches Gewicht



Die edle Zunft der Käseträger  
Aufnahmen v. P. Delemorre

rote oder grüne Hüte. Sonst ist ihre Uniform weiß. Seit 1773 besteht eine Ordonnanz für die Käseträger, die auch die jetzigen noch genau einhalten müssen.

Die Käsehändler, die den Käse in Alkmaar kaufen, gehören zu Hollands größten Kaufleuten; mehrere kommen mit eigenen Schiffen aus Hoorn, Purmerend und Edam, um mit einer Ladung Käse wieder heimzukehren. Vor dem Kaufen bohrt der Käsehändler in den Käse, zerreibt das Stäbchen, das er ausgebohrt hat zwischen den Fingern und stellt so Qualität und Fettgehalt des Käses fest. Der Fettgehalt des Käses, der in Alkmaar zu Markte gebracht wird, beträgt fast immer 40 Prozent.

Die Käsezufuhr hat in der Kriegszeit sehr gelitten. In den Jahren 1914/18 wurde oft nur zweimal im Monat Markt gehalten. Nach dem Kriege wurde der Zustand aber allmählich wieder normal, und jetzt hat der Markt eine solche Blüte erreicht, daß die Zufuhr in diesem Jahre 7 000 000 Kilogramm zu werden verspricht, umso merkwürdiger, wenn man beachtet, daß die Zufuhr auf andern Käsemärkten, wie Edam und Hoorn in den letzten Jahren abnimmt.

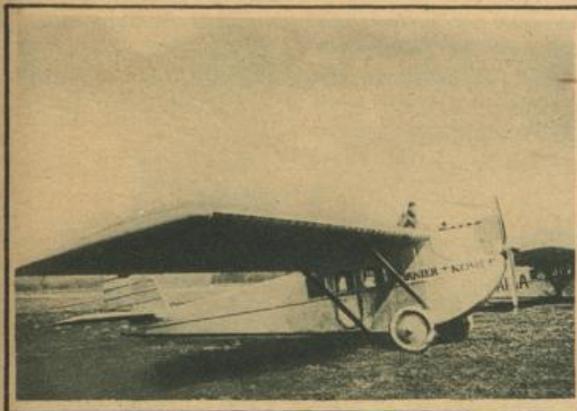
Es liegt auf der Hand, daß die Stadt Alkmaar durch die Wagenlöhne und durch den Fremdenbesuch große Vorteile von dem Käsemarkt genießt.

# Moderner Luftverkehr und Dornier-Metallflugzeug

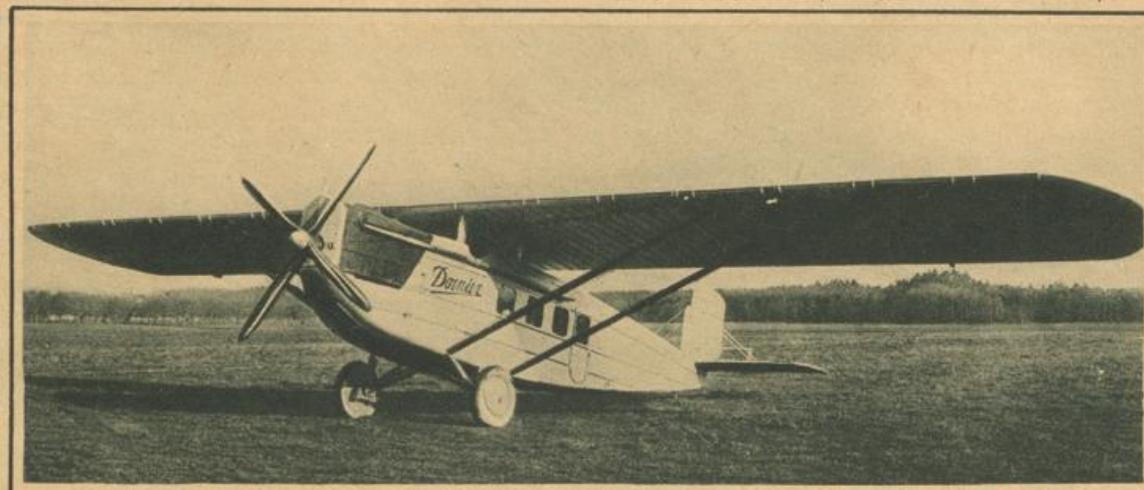
sind Worte, die in einem Atemzug genannt werden müssen. Vor knapp 10 Jahren trat der heute in aller Welt bekannte Flugzeugkonstrukteur und frühere Mitarbeiter des Grafen von Zeppelin Dr. Ing. h. c. E. Dornier mit dem ersten Ganzmetallflugzeug der Welt an die Öffentlichkeit. Jahre

in Hull an, flog nach den Orkney-Inseln, wobei er 500 Seemeilen in 4½ Stunden zum großen Erstaunen des gesamten Auslandes zurücklegte. Wegen Nebel mußte er in Thorshaven auf den Färöer-Inseln zwischenlanden, von dort flog er in zwei Stunden nach der Orkney-Inseln, wozu die vor

wurde. Eine so hohe Seetüchtigkeit ist bisher von keinem Flugboot auch nur annähernd erreicht worden. „Bei einem Geschwaderflug spanischer Marineflugzeuge nach den kanarischen Inseln war es ein Dornier-„Wal“, der von vier Flugzeugen, darunter drei französischen Ursprungs, allein die Rückreise auf



1. „Komet II“

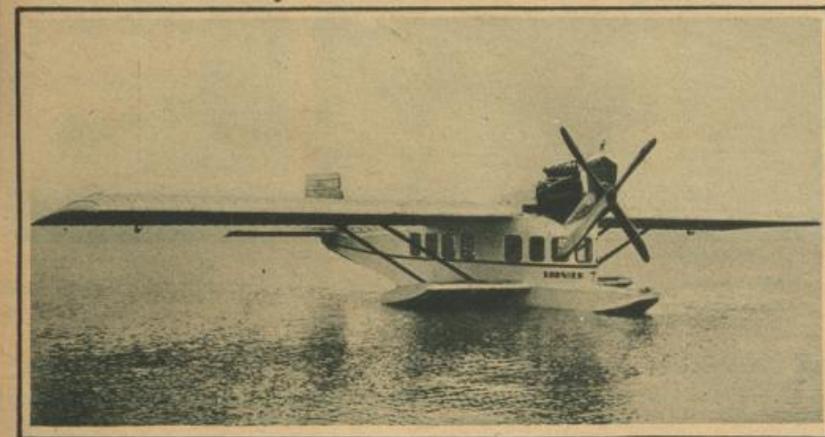


2. „Komet III“

intensiver Arbeit und Forschung sind seitdem vergangen, in Nord und Süd, Ost und West waren und sind es Dornier-Metallflugzeuge, die bei Freund und Feind Staunen und Bewunderung erwecken und überall, wo heute in der Welt Metallflugzeuge gebaut werden, ist der Dorniersche Grundgedanke richtunggebend, und seine Bauweise ist selbst von unseren ehemaligen Feinden rückhaltlos als vorbildlich anerkannt. Im fernen Japan, wo Herr Dr. Dornier zur Zeit selbst weilte, hat ein Dornier-

ihm abgeflogenen amerikanischen Weltflieger fast die doppelte Zeit brauchen. In Reykjavik holte er die lange vor ihm in England gestarteten Amerikaner ein, deren Geschwader war auf zwei Flugzeuge zusammengeschnitten. Am 21. August startete Lokatelli nach den Amerikanern, überholte sie

dem Luftwege ausführte, die drei andern wurden beschädigt. Er legte die 800 km lange Strecke in 5 Stunden 15 Minuten bei sehr schlechtem Wetter ohne Abweichung vom richtigen Kurs zurück.“ So schreibt die französische Zeitschrift: L'Aero-Sports am 22. 4. 24.



3. „Delphin“

Flugboot „Wal“ am 8. Dezember vorigen Jahres mit 27 Mann an Bord und Betriebsstoffortat für 500 km bei Tokio einen Aufsehen erregenden Flug gemacht. In Rußland flogen mehrere Dornier-Landflugzeuge vom Typ „Komet II“ den regelmäßigen Luftverkehr und übertrafen diese Maschinen nach Meldungen russischer Zeitungen bezüglich Wirtschaftlichkeit alle übrigen dort verwendeten Flugzeuge. Der bekannte Naturforscher Amundsen hatte für seinen geplanten Flug zum Nordpol Dornier-Flugboote vom Typ „Wal“ bestellt. Im spanisch-afrikanischen Kriege haben eben diese Flugboote glänzende Flugleistungen vollbracht und die hervorragende Seetüchtigkeit gerade dieser Typen wird wohl durch nichts besser beleuchtet, als durch den Flug des Italiener Lokatelli in der Mitte des vorigen Jahres. Lokatelli hatte beabsichtigt, den Wettflug der Amerikaner mitzumachen. Diesen war es durch eine peinlichst vorbereitete Organisation, durch Verteilung von Ersatzdepots an allen Stappelpunkten, durch Aufwand zahlreicher begleitender Kriegsschiffe gelungen, mit ihren Maschinen den Flug zu beenden, Lokatelli aber hatte den Flug im Vertrauen auf seine überlegene Maschine, ohne jede Unterstützungsorganisation angetreten, er mußte ihn kurz von seinem Ziele aufgeben. Lokatelli flog mit seinem Dornier-„Wal“ am 30. Juli vorigen Jahres in Pisa ab. Ueber Marseille, Lausanne, Rotterdam langte er am 5. Aug.

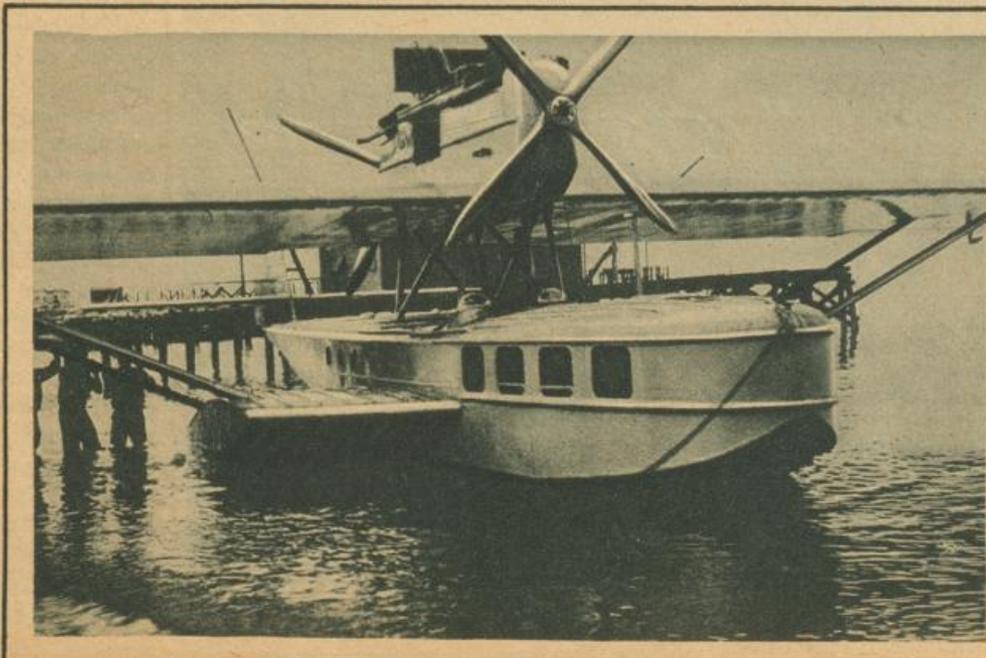
bald mit seiner viel rascheren Maschine und flog allein weiter. Kurz vor der grönländischen Küste bei Cap Farewelle geriet er in so dichten Nebel, daß ihm der Weiterflug nicht mehr ratsam erschien; er beschloß trotz des hohen Seegangs zwischenzulanden und besseres Wetter abzuwarten. Inzwischen war eine schwere Sturmperiode eingetreten und nach einigen Tagen vergeblichen Suchens in den Gewässern um Grönland wurde schon die Hoffnung aufgegeben, Lokatelli und seine Begleiter lebend aufzufinden, da alle Fachleute es für unmöglich hielten, daß ein Flugzeug einen derartigen Sturm auf freiem Meer überstehen könne. Erst in der Nacht vom 24. auf 25. August wurden die ersten Notsignale mit Raketen gegeben, auf die der amerikanische Kreuzer „Richmond“ zu Hilfe kam. Da dieser Kreuzer es ablehnte, bis Tagesanbruch zu warten, entschloß sich Lokatelli schweren Herzens den Weiterflug mit dem vollständig unversehrten Flugboot aufzugeben und daselbe zu verlassen, das dann, um nicht als treibendes Wrack der Anlaß zu einem Schiffsunfall zu werden, durch den amerikanischen Kreuzer versenkt

Die für den Luftverkehr hauptsächlich in Betracht kommenden Dornier-Metallflugzeuge sind die Typen: „Wal“ und „Delphin“ für den Seeverkehr, „Komet II“ und „Komet III“ für den Landverkehr. Abbildung 4 zeigt den Dornier-„Wal“, ein Hochseeflugzeug von ca. 16 Meter Länge, ausgestattet mit zwei hintereinander liegenden Motoren von je 360 PS, die Flügel liegen hoch über dem Wasser und sind so bei hohem Seegang gut geschützt, eine bequeme Kabine bietet Unterkunft für 10–12 Fluggäste, die beiden Führer haben hinter der Kabine ihre zweckdienlich angeordneten Plätze. Funkerkabine, Gepäckraum, Toilettenraum vervollständigen die Einrichtungen an Bord. Die Gesamtzuladung des Bootes beträgt 2300 kg, der Brennstoff reicht für 1000 bis 1600 km Flug aus und die Geschwindigkeiten des Flugbootes betragen maximal 180 km-Stunden, die mittlere Reisegeschwindigkeit 140 bis 150 km-Stunden. (Ein Schnelldampfer macht dagegen nur 35–40 km-Stunden.) Der Friedensvertrag von Versailles hat uns verboten, diese Maschinen in Deutschland zu bauen, sie werden von der italienischen Firma S. A. I. di Costruzioni Maccaniche Pisa in Marina di Pisa in Lizenz gebaut.

Abbildung 3 zeigt „Delphin“, der wohl manchem Leser durch die vielen Passagierflüge am Bodensee bekannt sein mag. Rumpf und Boot bilden ein Ganzes. Der Führerraum vorne und hinter diesem die Kabine für die 5–6 Fluggäste sind vollkommen geschlossen und daher bei Seegang und schlechtem Wetter sehr gut geschützt. Toilettenraum, Gepäckraum und elektrische Beleuchtung erhöhen die Bequemlichkeit. Das Flugboot hat sich auf der Nachtflugstrecke Stettin-Kopenhagen sehr gut bewährt und besitzt, wie der größere oben genannte Typ „Wal“ große Seetüchtigkeit. Seine Spannweite ist 17,1 Meter, seine Länge 11,5 Meter, die Zuladung beträgt 800 kg, die Motorleistung 260 PS. Das Boot erreicht in 50 Minuten eine Höhe von 3000 Metern.

Bild 1 zeigt zwei startbereite Landflugzeuge „Komet II“. Diese sind im Luftverkehr vielfach verwendet, unter anderem in Rußland, Columbien, auf der Luftstrecke Berlin-London des Deutschen Aero-loyd u. s. f. Die Kabine nimmt bequem 4 Fluggäste auf, der Führer- und Begleiterplatz ist vorne oben, die Motorleistung beträgt 250 PS., die Geschwindigkeit 160 km-Stunden, die Zuladung 750 kg, die Gipfelhöhe 5000 Meter.

Bild 2 zeigt den „Komet III“, die neue Landverkehrsmaschine für 6–8 Fluggäste und zwei Führer, bezw. Führer und Begleiter. Die



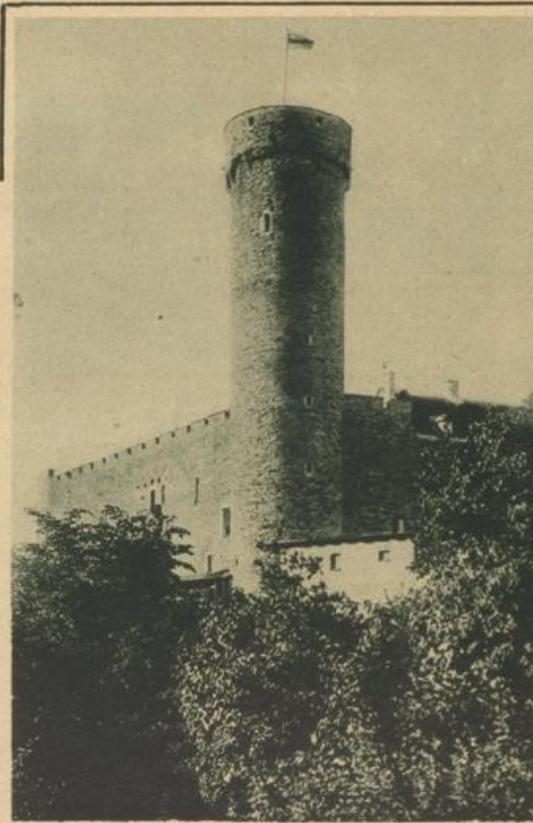
4. „Wal“

Es liegt ein eigentümlicher Zauber über dem wundervollen Stadtbild von Reval, ein Zauber, der besonders mächtig auf den wirkt, der sich der Stadt von der Seeseite in Worten läßt es sich nicht im einzelnen beschreiben und erklären, was da so stark auf die Sinne wirkt, daß kein Fremder, und hätte er auch Reval nur einmal auf seiner Reise gesehen, das Bild je vergessen kann. Nur soviel kann man sagen: der Hauptreiz liegt im Zusammenklang von Natur und alter Kultur. Neben dem belebten Ufer des Meeres, neben den in ewigem Wechsel doch stets einen Grundton reflektierenden Farben, in die der Himmel oben und die schimmernde See unten diese Färbung wie in einen zartgewirkten Schleier einhüllen, wirkt auf das schönheitsempfindliche Auge die Gliederung, durch die Mutter Natur auf diesem Fleckchen Erde die strebende Mannigfaltigkeit zur Einheit verbunden: inmitten der Ebene erhebt sich der jetzt den Stadtmittelpunkt bildende Kalksteinfelsen des Domberges, die Ebene selbst aber wird im Hintergrunde durch den aufsteigenden Clint und seine Ausläufer abgeschlossen. Kein Wunder, daß schon die alten Esten sich von dieser Dertlichkeit angezogen fühlten. Ihre Volksdichter sahen im einsam und schroff emporragenden Domberg den Grabhügel des Nationalhelden Kalew, dessen Witwe Linda mit ihren Tränen auf den jenseitigen Höhen jene Talmulde füllte, aus der jetzt wie ein feuchtes blaues Auge der „Obere See“ zum Himmel hinauf grüßt. Doesle und Prosa vertragen sich nicht. Die rauhe Wirklichkeit gebot den alten Esten, Baumaterial den Berg hinaufzuschleppen und dort oben eine die Landschaft sichernde Burg zu erbauen. Im Juni des Jahres 1219 aber erschien König Waldemar II. von Dänemark mit einer starken, aus 1500 Schiffen bestehenden Flotte in der Revalischen Bucht. Die Estenburg wurde zerstört, dänische Bollwerke erhoben sich auf dem Domberg, und schon wenige Jahre darauf wächst unten, in der Unterstadt eine Siedlung heran, erbaut von Westfalen und Niedersachsen, von Söhnen Lübeds und Bremens. Damit war Reval von seiner Gründung an sofort in den europäischen Kulturkreis einbezogen, insbesondere sein deutscher Charakter bestimmt. Erinnert noch heute an die dänische Oberherrschaft das Stadtwappen — das kleine: der Danebrog, das weiße Kreuz auf rotem Grund, das große: die 3 blauen dänischen Löwen auf Gold, so hat der Geist der Hansa, der Reval schon 1284 beitrug, dem Stadtbild seinen Stempel so unauslöschlich aufgeprägt, daß nicht nur die ragen- den Türme Reisenden ihn künden, nein: wandert man heute durch die engen, unregelmäßig verlaufenden, bald sich zusammenschließenden, bald wieder einen Fernblick öffnenden Gassen der Altstadt, so glaubt der Norddeutsche immer wieder, einen Winkel etwa Lübeds vor sich zu sehen. Zu Lübed bestanden auch die engsten Beziehungen, Reval fühlte sich als Tochterstadt Lübeds und das lübedische Recht wurde schon wenige Jahre nach der Gründung eingeführt. Ihm wurde gerichtet, wenn die Ratsherrn im schönen Rathaus zusammentraten, das noch eben eine Zierde der Stadt bildet. Die städtischen Behörden und das kostbarste Archiv sind in ihm untergebracht. In der heutigen Stadtverwaltung wächst erfreulicherweise immer mehr das Interesse für diese Schätze des Archivs, und die unter der sachkundigen Leitung des Stadtarchivars vorsichgehende Sichtung und allmähliche Veröffentlichung der Urkunden hat gerade in den allerletzten Jahren in dunkle Perioden der baltischen Geschichte Licht gebracht.

Der schlante, unwillkürlich an ein Minarett erinnernde Turm des am Ausgang der Dänengeit, um 1340, erbauten Rathauses, ist in der Zeit des 30jährigen Krieges errichtet worden. Die Geschichte der Hansa ist zu einem nicht unwesentlichen Teil Kriegsgeschichte, die alten Hanseaten wußten ihre Interessen mit gewappneter Faust zu verteidigen und Reval insbesondere hat es nie vergessen, daß sie auf Kolonialboden erwachsen, jederzeit zu Schuh und Truh bereit sein mußte. Alle die im Lauf der Jahrhunderte einander ablösenden Herren des Landes — Dänen, Schwertbrüder, Deutscher Orden und Russen — wußten es: wer den „Dom“ (— so lautet ganz Estland die landläufige Bezeichnung für den Domberg) beherrscht, beherrscht Estland! Die Schwertbrüder waren die ersten, die in dem kurzen Jahrzehnt ihrer Herrschaft die westliche des Domberges, eine stark ausgebaute Befestigung Türmen, Gräben, Toren anlegten und die Außenmauern in Reval, samt dem hohen schlanken Eckturm, dem „Langen Hermann“ eben stolz sein Haupt in die Lüfte reckt, stammen vermutlich aus dieser Zeit. Zum „Dom“ rechnet der gewöhnliche Bürger Reval



Blick von der Ostseite des Domberges über die Innenstadt auf die Olafskirche

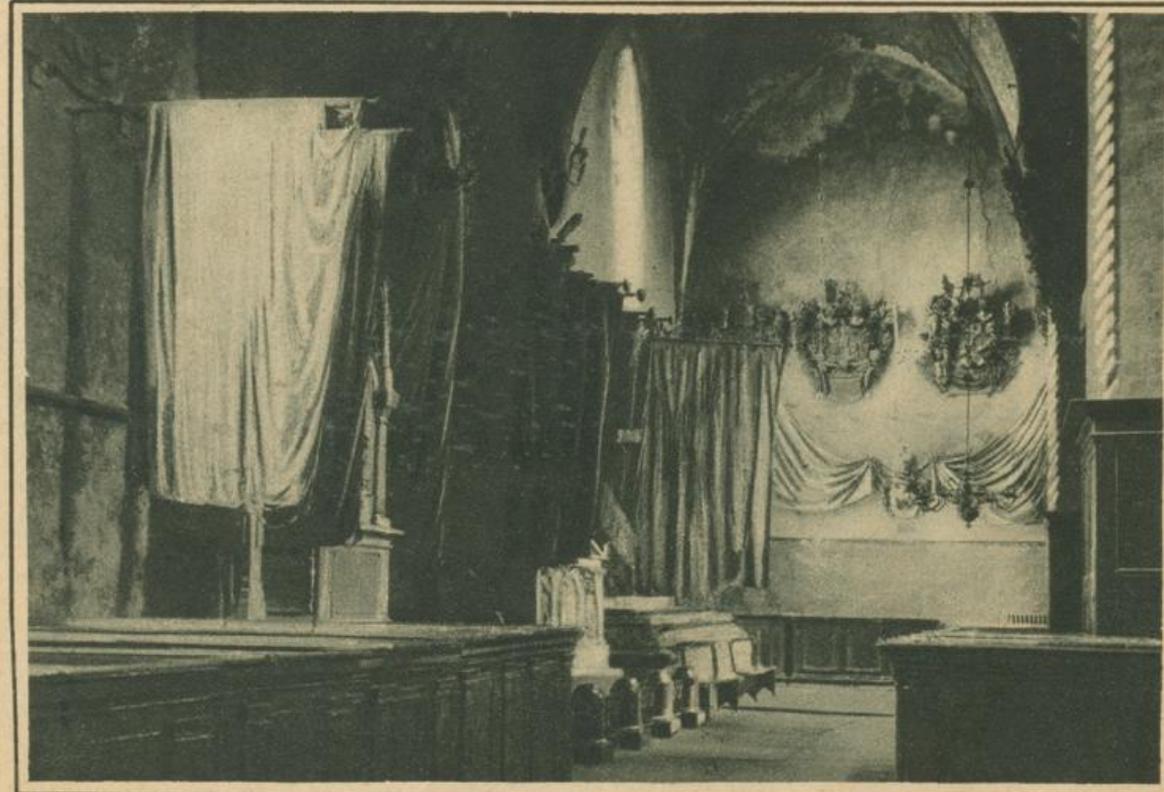


Der „Lange Hermann“, der Hauptverteidigungsturm des Alten Schlosses (45,6 m hoch)



Der Rathaus-turm

Im Gewölbe der an Trophäen und Grabmälern großer Männer reichen Domkirche



Im Gewölbe der an Trophäen und Grabmälern großer Männer reichen Domkirche

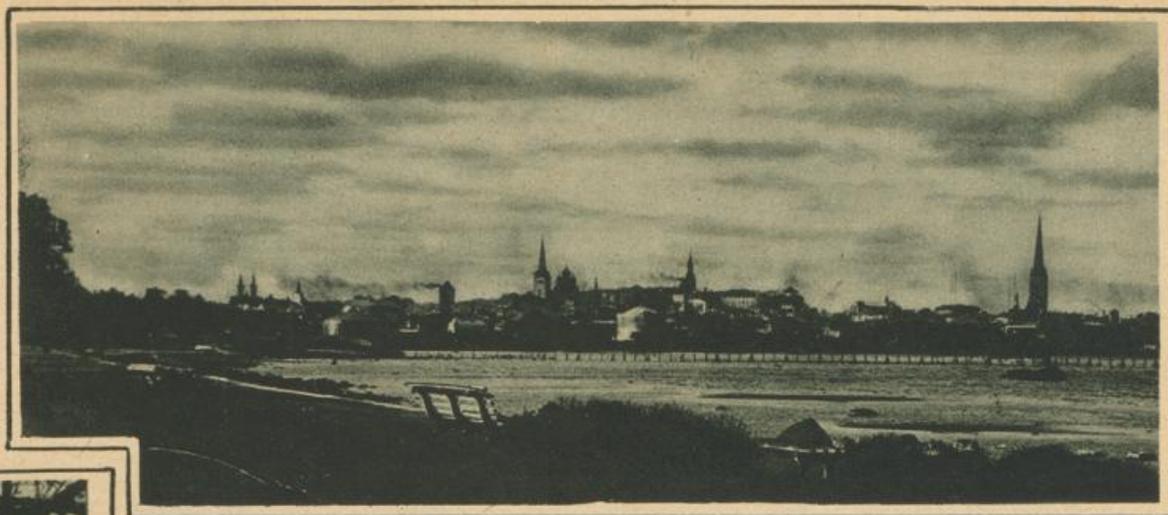
Die Domkirche in Reval

Die Domkirche in Reval

Die Domkirche in Reval

# te Hanfsstadt Reval.

Seeferste Bastionsturm „Rif in de Röt“ (so genannt, weil man nur einen Teil seiner Höhe in die Essen der zu seinen Füßen liegenden Stadt sehen kann), der aber in ein ganz anders Verteidigungssystem hineingehörte: auf dem Grunde der Unterstadt errichtet, überdeckt er sechs hohe gewölbte Geschosse, deren unterstes heute unter dem Straßenniveau der Unterstadt liegt, in sich bergend, läßt er von der Südseite nur 2 Drittel seiner Höhe sehen, der untere Teil ist durch die erst später von den Schweden errichtete Bastion (jetzt Anlagen) verdeckt. „Der Rif in de Röt“ ist nach sachverständigem Urteil einer der großartigsten Bastionstürme, die je in der



Reval, Gesamtansicht vom Meere



Teilansicht des Nikolaichurchturms vom Domberg aus Lemberg



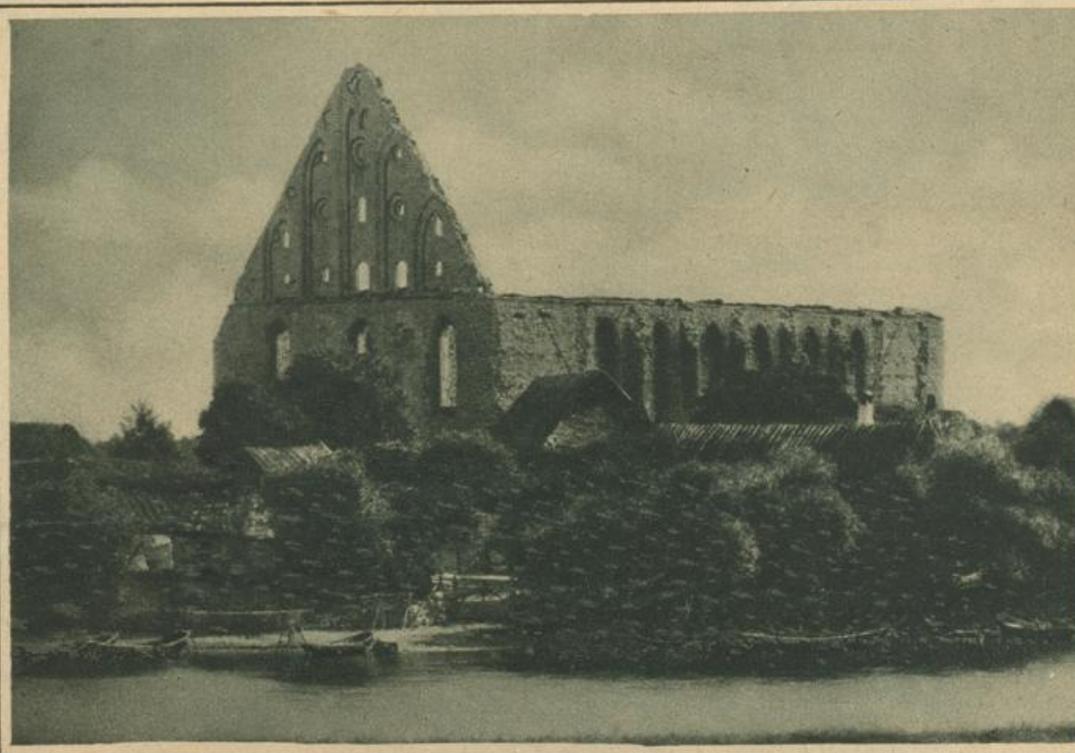
„Rif in de Röt“ Bastionsturm aus den letzten Jahrzehnten der Ordensherrschaft (erbaut 1533)

deutschen Kriegsbaukunst zur Ausführung gelangten. Er gehörte in das Verteidigungssystem der eigentlichen „Stadt“ Reval, denn diese, d. h. Unterstadt im Gegensatz zum „Dom“, wo die jeweiligen Oberherren hausten, bildete einen „Staat im Staate“ mit eigener Verwaltung und eigener Gerichtsbarkeit. Die alte Stadtmauer mit Türmen ist zum großen Teil erhalten. Nur denke man nicht etwa an Rothenburg: die Mauer ist meist beiderseitig mit Häusern umwachsen, und nur zwischen Dom und Nikolaikirche liegt noch heute ein längeres Stück des Mauerzuges mit nicht weniger als 9 Türmen nach außen frei da.

Die Türme und Tore Revals zeugen noch heute von hanseatischer Kraft. Was aber von den Denkmälern alter Kultur dem Stadtbilde Revals seinen eigentlichen Zauber gibt, das sind die stummen aber gewaltigen Zeugen deutscher Glaubenskraft und deutschen Gemüts — Revals Kirchen. Allen voran leuchtet der Stolz Revals, der nabelspitz zulaufende Turm der St. Nikolai Kirche, 138 m hoch in seiner gegenwärtigen Gestalt nach dem durch Blitzschlag entstandenen Brande 1834 vollendet, in seinem Grundstod aber wie die Kirchenmauern über 600 Jahre alt. Hat dieser herrliche gotische Bau infolge der vielen Brandschäden auch in seinem Inneren keine alten Kunstdenkmäler aufzuweisen, so ist Reval anderorts umso reicher an Schätzen

kirchlicher Kunst. Namentlich die Nikolai Kirche ist in ihrer inneren Ausstattung seit alter katholischer Zeit unverfehrt erhalten, vor dem zerstörenden Pöbel rettete sie 1524 die Geistesgegenwart des Kirchen-

vorstehers, der schnell die Türschlüssel mit Blei vergießen ließ. Wenn der Blick des in Revals Hafen ein- fahrenden Fremden von dem lockenden und reizenden viel- gestaltigen Bilde der alten Hanfsstadt, die als leben- atmender Organismus die Jahrhunderte überdauert, zum Sübennde der Meeresbucht hinüberfährt, dann ruft ihm ein „Memento mori“ zu die aufragende Ruine des Klosters zu Brigitten, — hier halten die toten Steine dieselbe Predigt, die uns in Wisby, dem einstigen Haupt der Hanse, aus dem versteinerten Toten- chor der hohen Kirchenhallen und Bögen entgegenklingt. Die Mahnung, die das Stadt-



Ruine der Kirche des Brigittenklosters bei Reval

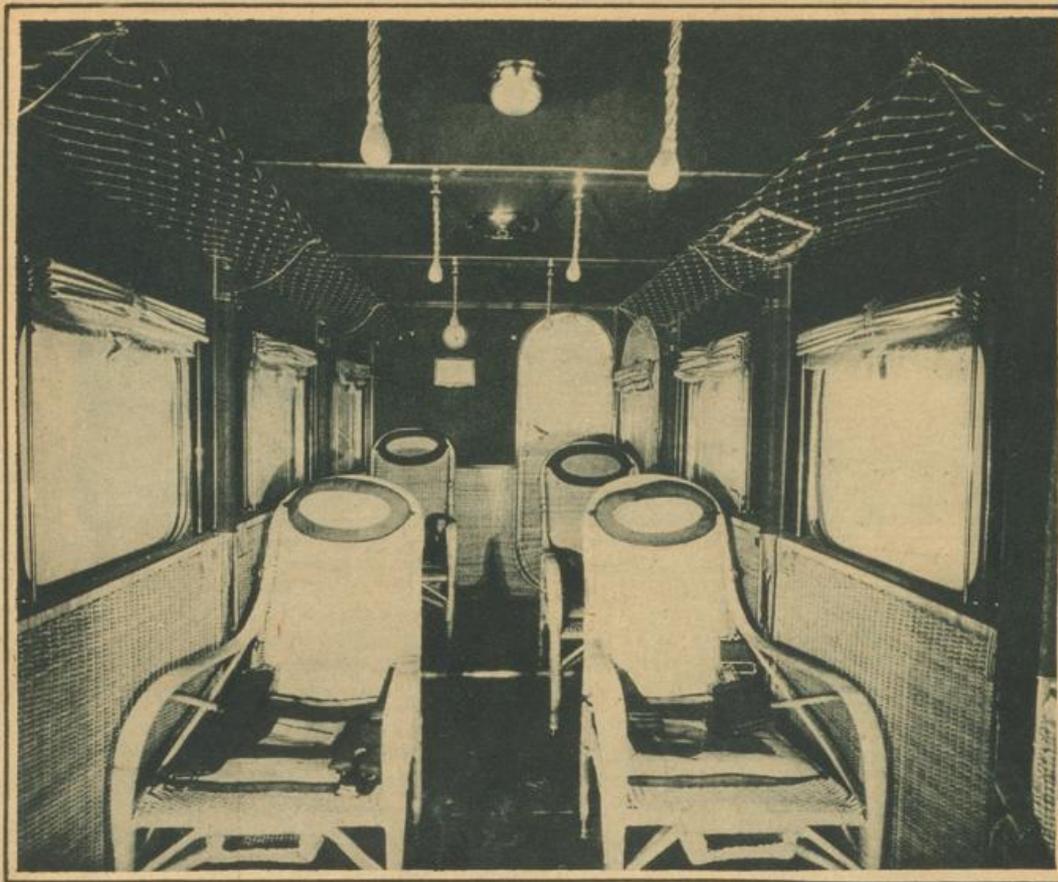
Perikos

schweren Streites zwischen deutschen Protestanten

Revals jedem estländischen Deutschen laut und vernehmlich zuruft, der größte Dichter der baltischen Lande, Christoph Mickwih, 1918 in folgende Worte gefaßt:

„Lübeck und Bremen“ Was brachten sie uns? Gar köstliche Gaben, — Die sich vererbt von Geschlecht zu Geschlecht: — Den Stolz, so hohe Paten zu haben, — Den Bremer Mut das Lübsche Recht — Und das höhere Recht, trotz Not und Verderben — Als Deutsche zu leben, als Deutsche zu sterben — Und ließen wir dieses Recht uns nehmen, — Wir müßten in tiefer Seele uns schämen — Vor Lübeck und Bremen.

Land, bestehend aus den ehemaligen russischen Gouvernements Pstow, Oberlivland und Estland samt vorgelagerten Ostseeinseln (Desel, Dagö) wurden 1919 unabhängig. Es ist eine Bauern- republik (25 Prozent der Bevölkerung treiben Landwirtschaft) mit 1,5 Millionen Einwohnern (auf 47550 qkm). 80 Prozent gehören der evangelischen Augsburgischen Konfession an. Durch eine radikale Bodenreform hat der Staat den ganzen Großgrundbesitz (meist deutsch) gegen Ablösung beschlagnahmt und im Höchstfall 300 Hektar zurückerstattet. Der Rest in Güter zu 22 Hektar aufgeteilt, wodurch 120 000 Höfe geschaffen werden. Außer Reval (111 000 Einwohner) ist noch besonders die meist deutsche Universitätsstadt Dorpat zu erwähnen.

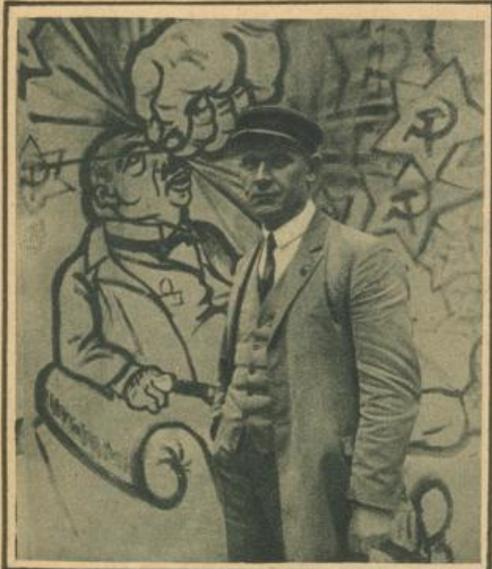


5. Kabine von „Komet III“

einfach und geschmackvoll ausgestattete Kabine zeigt Bild 5, sie ist ca. 3 Meter lang, 1,45 Meter breit und 1,72 Meter hoch, ist ausgestattet mit sechs bequemen Korbesseln und 2 bis 3 Reserveresitzen, besitzt 4 Fenster auf jeder Seite, die nach der Seite aufgeschoben werden können und freien Ausblick gestatten. Heizung, Gepäcknetz, Handgriffe im Mittelgang, Toilettenraum, elektrisches Licht und bequemer Einstieg vom Erdboden aus ohne Leiter und dergleichen erhöhen die Annehmlichkeit der Luftreisenden. Besonders angenehm wird empfunden der große besondere Gepäckraum zur Mitnahme von Koffern und Gepäckstücken größerer Art. Die Ausmaße der Maschine selbst sind folgende: Spannweite 19,6 Meter, Länge 13,3 Meter, Höhe 3,5 Meter, die Flügelspannung beträgt 62 Quadratmeter. Das Leergewicht der Maschine ist 1900 kg, die Zuladung maximal 1500, normal 1200 kg, die Gipfelhöhe 4000 Meter und die Geschwindigkeit 180 km in der Stunde. Die 4flügelige D.M.B.-Luftschraube wird durch einen 350 PS.-Motor, Type Kollsche-Hoyce Eagle IX, angetrieben.

Außer den hier genannten hauptsächlich dem Luftverkehr dienenden Flugzeugen baut die Firma noch Flugzeuge für Spezialzwecke, wie reine Sportflugzeuge, beispielsweise die kleine 3-Sitzerlibelle, Vermessungsflugzeuge, Postflugzeuge etc.

Der nationale und internationale Luftverkehr sind beide erst im Entstehen begriffen, es steht aber heute schon fest, daß Deutschland — obwohl geknechtet und in der Entwicklung durch den Friedensvertrag gehemmt — führend ist im Bau von Flugzeugen, insbesondere von Ganzmetallflugzeugen, und nur diesen wird die Zukunft gehören. Die Dornier-Metallbauten sind es, die den Weg zu dieser Bauweise gewiesen haben und ihn heute an der Spitze voranschreitend weiter kennzeichnen. In Stunden legt man heute im Luftverkehr über See Strecken zurück, zu denen man noch vor kurzem Tage gebraucht hat und bald wird ein weit ausgedehntes Netz von Luftverkehrsstrecken Festländer und Inselgruppen in engeren Verkehr bringen, sind doch heute schon ernstlich regelmäßige Luftlinien geplant im Mittelmeer, in der Ost- und Nordsee, auf den westindischen Inseln und von dort nach dem süd- und nordamerikanischen Festland und viele andere Linien, zum Teil sind sogar schon einige der genannten versuchsweise im Betrieb.



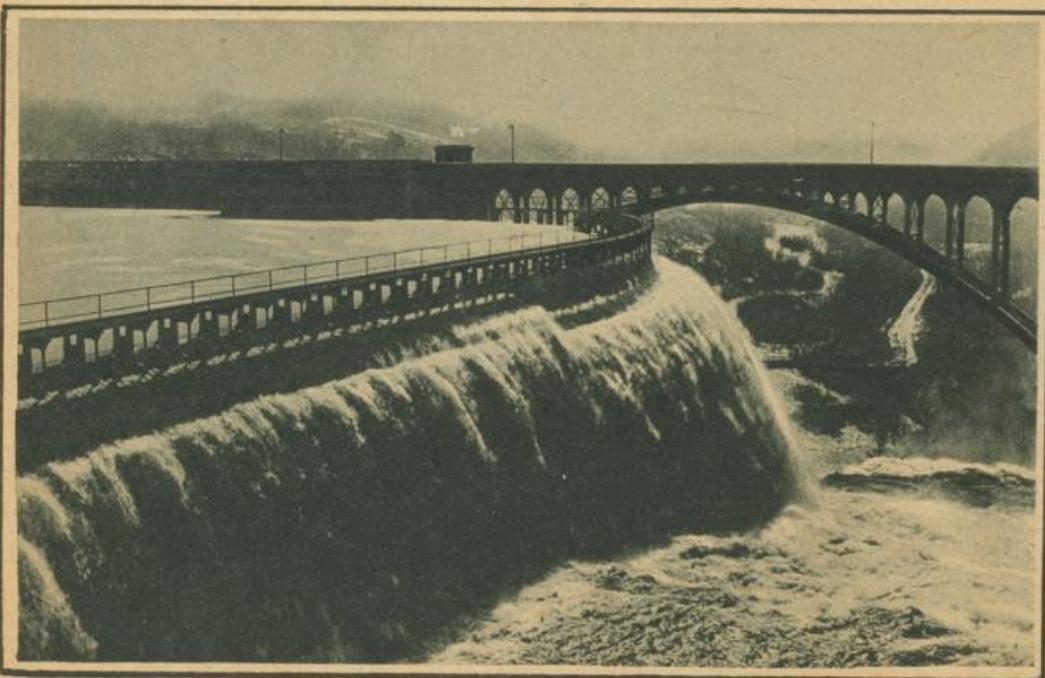
Auch ein Kandidat für den Reichspräsidentenposten, der Kommunist Thälmann!  
Continental



Wandelnde Kassenschranke  
Reklame auf der Leipziger Messe  
Wolter



Der stellvertretende Reichspräsident  
Simons  
Fotothek



Ein zweiter Niagarafall!  
Infolge Tauwetter und starker Niederschläge sind die Trinitätswasserbassin von New-York übergelaufen, wodurch gewaltige Fälle entstanden  
Fotoaktuell



Ein indischer Fakir in Berlin, zeigt seine Unempfindlichkeit gegen Schmerz  
Frankl

# Schloss Greifenstein bei Bozen

Geschichtliche Plauderei von Karl Felix Wolff

Zwischen Bozen und Meran, hoch über der Etzsch, gewahrt man einen riesigen Felsen, auf dem ein paar unförmliche Mauerreste stehen. Das ist Greifenstein, ehemals die stolze und romantischste von all den vielen Burgen auf den Bergen an der Etzsch!

Gar vieles ließe sich von Greifenstein erzählen. Der Ursprung des Schlosses ist zwar unbekannt, doch weiß man, daß im 11. Jahrhundert ein Zweig der Welfen auf Greifenstein hauste. Nach wechselvollen Ereignissen kam das Schloß an die Kirche Trient und wurde von dem Grafen Meinhard II., als er mit Trient Krieg führte, zerstört. Allein die Familie der Ritter von Greifenstein, welche damals das Schloß innehatte, gelangte bald wieder zu Macht und Ansehen; bekannt war Fritz von Greifenstein als eleganter Kavalier und als bevorzugter Günstling der Gräfin Margarethe Maultasch, welche ihm die Burg seiner Väter mit allen Rechten wieder zurückgab. 1386 aber zog er mit Herzog Leopold in den Krieg gegen die Schweizer und beide fanden nebst vielen Feldherren und Knappen aus Tirol in der blutigen Schlacht bei Sempach einen ruhmvollen Soldatentod. Nun kam Greifenstein an Sigmund von Starkenberg, dessen übermütigen Söhne Ulrich und Wilhelm mit Herzog Friedrich von Oesterreich in eine langwierige Fehde gerieten. Sie wußten unter ihren Standesgenossen an der Etzsch einen aufrührerischen Bund ins Leben zu rufen, sie unterdrückten das Volk, sie brandschatzten Dörfer und Weiler und waren der Schrecken des ganzen Landes. Endlich rückte Herzog Friedrich mit starker Macht heran, maßregelte die unbotmäßigen Edelherren und eroberte in raschem Siegeslauf eine Burg nach der anderen — bis auf Greifenstein, um dessen hochragende Mauern ein denkwürdiger, in Tirol vielleicht einzigartiger Belagerungskrieg entbrannte. Auf dieser stärksten und stolze Feste hatten sich die verzweifeltsten und entschlossensten Männer zusammengefunden und hier leisteten sie den letzten und hartnäckigsten Widerstand. Wie ein Inselriff dem brandenden Meere, so trockte den sieghaften Scharen des Herzogs das Felsenneß Greifenstein.

Man kann sagen, daß hier zwei Welten gegeneinander prallten: auf einer Seite der Herzog und die Bürger, die Männer der Ordnung und der Arbeit, die den Landfrieden herstellten und Städte und Dörfer vor Adelswillkür schützen wollten, auf der anderen Seite die stolzen Ritter, die Männer der Fehden und der Abenteuer, die Männer des Faustrechtes, die ihre angemessenen Vorrechte und Freiheiten nicht opfern und sich dem Landesherrn nicht beugen wollten, unter ihnen der letzte Vertreter der Romantik in den Bergen: Oswald von Wolkenstein, der Jerusalempilger und Sänger — oben in unzugänglichen Felsenhorste das ersierbende Mittelalter in seiner ganzen Poesie und blutigen Wildheit, unten auf dem wohlbestellten Gefilde von Siebeneich, wo Herzog Friedrich mit den Bauern und Städtlern lagerte, das begründete Verlangen, dem zuchtlosen Treiben der Adelsherren ein Ende zu machen, das Bedürfnis nach geregelter Rechts- und Sicherheitsverhältnissen, der praktisch-nüchterne Geist der neuen Zeit. Große und unveröhnliche Gegensätze waren es, die vor Greifenstein zusammenstießen, und mit leidenschaftlichem Haß und gänzlicher Mißachtung aller ritterlichen Sitten wurde der Kampf geführt. — Dreimal berannte Friedrich die Burg und jedesmal, wenn er den Belagerten wieder Luft ließ, erfüllten diese das Etzschland mit Greueln jeder Art: Der Starkenberger und seine Knechte stiegen herab, brannten, mordeten und plünderten und kehrten dann eilig wieder auf ihr unbezwingliches Schloß zurück. Das konnte so nicht weiter gehen. Allein wie eng auch der Herzog das Räuberneß umzingelte und wie tapfer seine Leute immer wieder stürmten, alle Bemühungen scheiterten und alle Angriffe brachen sich an der Höhe und Steilheit der Felsen, an der Festigkeit der Mauern und an der Wachsamkeit der Ritter. Uebrigens hatte Oswald von Wolkenstein

auf seinen Zügen durch ganz Europa auch schon das Schießpulver kennen gelernt, und er bediente sich dieses neuen Zerstörungsmittels, um die Werkzeuge der Belagerer zu zersprengen und ihre Mannschaften hinabzuschleudern. (Oswald machte jedoch von den drei Belagerungen nur die erste mit; er schildert sie in seinen Gedichten.) Und immer mehr steigerte sich die beiderseitige Erbitterung. Monat um Monat verstrich und der Herzog vermochte die starke Feste nicht zu nehmen. Ihm und den Bürgern und Bauern zum Hohne flatterte noch immer die Fahne der Empörer stolz und bedrohlich von der Zinne des Felsen Schlosses Greifenstein. Darum wollten die Vertreter der Stände noch einmal einen Ausgleich in Güte versuchen. Der Burgherr Wil-

damaliger Kriegskunst wider die Felsenburg Greifenstein, die von tollkühnen Männern verteidigt wurde! Es blieb endlich nichts übrig, als es mit der Aushungerung zu versuchen. Greifenstein hängt aber so merkwürdig zwischen Tal und Gebirge, daß es fast unmöglich ist, die Feste gänzlich abzusperrern. Auf Schleichwegen verschafften sich die Belagerten immer wieder Lebensmittel und so groß war ihr Uebermut, daß sie eines Tages ein Maßschwein herabwarfen, um zu zeigen, wie gut sie versorgt seien. (Deshalb heißt Greifenstein bei den bauerlichen Bewohnern der Umgebung das „Sauschloß“.) Auch Ausfälle wurden gemacht und einzelne Leute der Besatzung gelangten bis Bozen und Meran, wo sie Brandstiftungen versuchten.

Als die Belagerung zwei volle Jahre lang gedauert hatte, wurde es dem Starkenberger auf seinem Felsenneß langweilig und er verließ es mit mehreren Begleitern, um gegen den Herzog mit andern Mitteln anzutämpfen. Noch geraume Zeit verteidigten sich die zurückgebliebenen Kriegsknechte; dann übergaben sie die Burg mit allem, was sich darin befand. Dies geschah im Jahre 1426. Seitdem blieb Greifenstein im Besitze der Landesherren, die es nur sehr verlässlichen und umsichtigen Hauptleuten anvertrauten, denn der Name Greifenstein behielt noch lange einen unbeimlichen Klang. Erst nach der allgemeinen Einführung metallener Geschütze verlor die Burg ihre Bedeutung und ward allmählich zur Ruine. Heute ist sie fast ganz zerfallen, die einst Unbezwingliche, die gefürchtetste Hochburg an der Etzsch: „Quomodo sedet sola“ (Wie einsam liegt sie da!), sagt Professor Simeoner in seiner Chronik der Stadt Bozen.

Da Greifenstein im Mittelgebirge liegt, so wird es im März schon schneefrei und bildet einen beliebten Ausflugsort der Bozner Ostergäste, soweit sie wandrerfreudig sind (hin 2½ Stunden, zurück 2 Stunden); Proviant muß man mitnehmen.

Es wird erzählt, daß Ludwig Steub und Heinrich Noé, die beiden Verkünder alpiner Schönheit, in den Ostertagen des Jahres 1875, auf Schloß Greifenstein zufällig zusammengetroffen seien und hier Bekanntschaft gemacht hätten.

Der Einstieg in die Ruine geschieht von Norden her über eine waldige Böschung und ist durch die jüngsten Mauerbrüche erschwert. Ein enges Tor vermittelt den Eintritt in den Burgraum; hier mag man sich vor den Löchern im Boden hüten, denn es ist da alles hohl und brüchig. Prächtig blickt man hinaus auf die grünen Fluren von Siebeneich und Andrian und auf die Berge der Mendelskette. Der Abstieg nach Siebeneich (östlich vom Schlosse; Vorsicht!) ist sehr steil, aber kurz. An der ehemaligen Burgkapelle der Greifensteiner, dem Kirchlein „St. Kosmos und Damian“ vorüber, gelangt man auf die Landstraße; von hier zum Siebeneicher Bahnhof, in dem nicht alle Züge halten, braucht man 20 Minuten; wenn nicht große Hitze herrscht, ist auch eine Wanderung über Moriking und Gries nach Bozen zu empfehlen (5 Viertelstunden).



Das Felsenneß Greifenstein, einst die gefürchtetste Hochburg auf den Bergen an der Etzsch, heute fast ganz zerfallen

Gugler, Bozen

helm von Starkenberg wurde zu einer Besprechung nach Siebeneich geladen; er wies aber die Einladung zurück und verlangte, daß man Bevollmächtigte zu ihm sende. Dies geschah. Der Bozner Bürgermeister Hochgeschoren und der Haller Bürgermeister Kirchmayr begaben sich auf den Berg und verhandelten mit dem Starkenberger. Allein da geschah etwas, was man nicht einmal einem Raubritter zugetraut hätte. Als die beiden Gesandten die Burg verließen, wurde der Bozner Bürgermeister Hochgeschoren auf Befehl des Schloßherrn von einigen Knechten meuchlings gewacht und in den schrecklichen Abgrund hinuntergestoßen. Kirchmayr floh und erzählte im Lager zu Siebeneich das Furchtbare, das er gesehen. Tags darauf wurde auch die Stadt unter dem Schlosse die zerschellte Leiche des Gemordeten aufgefunden und zu Tal gebracht. Da hatte man die Antwort des Starkenbergers auf den Vermittlungsvorschlag der Stände. Ein Schreiben des Entsetzens ging durch das Land ob der unerhörten Missetat und alleenthalben wurden Mannschaften und Waffen aufgeboden, um das Räuber-schloß zu brechen. Aber was vermochten alle Mittel

## Vorfrühling

Schon fließt ein warmes Licht  
Durch alle Gassen, wo vor Tagen  
Noch Eis und Schnee, vom Volk beschmuht,  
In allen Ecken schmelzend lagen.

Ein zarter Hauch geht über jedes Dach,  
Und viele Fenster stehen offen  
Dem neuen Licht — Und auch das Herz  
Erschließt sich zitternd frohem Hoffen.

Hans Alfons Dürr



„Früh übt sich, was . . .“  
Links: Die kleine Wäscherin — Rechts: Der kleine Faltbootkapitän

Liebhabeaufnahme v. d'Estor, München



Bischof Leo Mergel von Eichstädt und der Abt von Kloster Weltenburg auf der Donau bei Kloster Weltenburg  
Liebhabeaufnahme v. Abg. L. Gerstenberger, Würzburg

Bilder unserer Leser als Probe und Aufmunterung!

### Zahlen-Rätsel

1 2 3 4 5 6 7 5 7 2 5	ein Kaiser
1 2 3 3 2	italienischer Humanist
1 2 3 4 6 6 2	englische Inselstadt
1 2 5 7 3 3 4	tropische Pflanze
1 4 3 6 3 7 5	Alpental
1 4 5 4 5	Organe des menschlichen Körpers
1 4 5 4 6 7 4 5	italienische Landschaft
1 4 5 5	Hochebene
1 4 5 6 7 3	Absperrvorrichtung
1 4 5 7 2	Gestattung
1 4 7 6	ein Nazarener
1 7 4 5 5 4	französische Stadt
1 7 5 4 6 2	jagenhafte Stadt
1 7 6 4 3 3 7 2 5	ein Papst.

### Auflösung des Silben-Rätsels:

„Todesblüte ist das Leben, Lebensblüte ist der Tod.“  
Graf Löben.

1. Tadel, 2. Oboe, 3. Dattel, 4. Obro, 5. Steuer,
6. Baden, 7. Lotto, 8. Nelzen, 9. Trifol, 10. Efeu,
11. Intrige, 12. Sperling, 13. Truhe, 14. Delphin,
15. Ambos, 16. Susanna, 17. Luna, 18. Ehe,
19. Bibel, 20. Cleve, 21. Nelson.

### Bilder-Rätsel



### Auflösung des Arithmogriphs:

Moriz Moszkowsky = Mimik, Oktroi, Rom, Isis, Torte, Zwei, Morse, Otto, Sims, Zimmet, Arim, Osiris, Worms, Sotomoro, Kirmes, York.

### Auflösung des Kreuzwort-Rätsels:

Wagerecht: 1. Leonhard, 2. Erle, 3. Taifun, 4. Ret, 5. Otahetti, 6. Allegate, 7. Rio, 8. Kanapee, 9. Brun, 10. Reute.

Senkrecht: 1. Leuthen, 4. Milo, 10. Matete, 11. Erna, 12. Amol, 13. Harpune, 14. Elie, 15. Katig, 16. Rudi, 17. Akut, 18. Fontane.

### Humor

Jägerlatein. Förster: „Sehen Sie, meine Herren, mein Nero ist ein Tier, so klug, es glaubt's keiner. Kürzlich frühstückte ich und er sitzt neben mir und guckt mir nach seiner Gewohnheit fest ins Gesicht. „Nero“, frage ich, „wilst du auch ein Endchen Wurst?“ Er wie ein Blick auf und in den Garten. Den Augenblick ist er wieder da und was glauben Sie, was er im Maul hat? Ein Zelängerjelielber!“

Genügender Beweis. A.: „Gehen Sie mit ins Theater? Man gibt heute ein neues Stück: „Die Weiber, wie sie nicht sein sollen!“ — B.: „Danke, kenne es ohnehin!“ — A.: „Nicht möglich, man gibt es ja heute zum erstenmal!“ — B.: „Ja, aber ich bin schon zum zweitenmal verheiratet.“