

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Führer am Sonntag. 1933-1941 1935**

20 (19.5.1935)

# Der Führer

## AMSONNTAG

Folge 20 / Jahrgang 1935

Sonntag, 19. Mai 1935

# EWIGE STRASSE



Von Dr. Otto Reismann, Mitarbeiter des Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen

Auf den Straßen flutet der Verkehr, pulsiert das Leben. In allen Zeiten ist die Straße Ausdruck der Geschichte ihrer Zeit gewesen, die Spur, die sie hinterlassen hat, kündet noch von der Vergangenheit. Wege und Schicksale der Nationen stehen in einem symbolhaften Zusammenhang. In der Art ihrer Bauweise, in ihrer Einzelführung spiegelt sich nicht nur die Technik verschiedener Jahrhunderte, sondern, mehr noch, Geist und Wille ihrer Schöpfer.

Immer sind großzügige Straßenbauten ein Zeichen besonderer Kraftanstrengung gewesen. Gewaltige Straßenzüge sind errichtet, um die Eroberung von Meeresreichen zu sichern, schließlich dienten sie segensreicher, friedlicher Kultur.

Ueber die erdigen primitiven Pfade Germaniens hinweg brauchte mit aller Macht die Völkerwanderung. Auf sagenumwobenen Wegen zogen einstmals die Nibelungen von Niederrhein zur Donau. Heute noch führen der Wanderer Sellweg und Rennsteig über freie Waldeshöhen altdeutscher Gauen und auch die Spuren mittelalterlicher Kaiser- und Handelsstraßen sind noch nicht restlos verschwunden.

Herodot, der große Geschichtsschreiber, kündigt uns von der ersten gepflasterten Straße, die 3000 Jahre vor Christi Geburt beim Bau der Cheopspyramide angelegt wurde. Herodot fest die Leistung dieses Straßenbaues dem Bau der Pyramide selbst gleich.

Das Reich der Perier war ebenfalls schon durch langgestreckte Straßenzüge verbunden, die den schnellen Verkehr und Kruppenbewegungen erleichterten. Die Phönizier, obwohl eine Seefahrernation, leisteten nicht minder Beachtenswertes im Straßenbau. Bauwerke von historischer Größe sind die ägyptischen Kaiserstraßen, die in sechs Meilen von Peking ausstrahlend das weite Land durchziehen. Eine von ihnen dient heute noch in modernisierter Form als größte chinesische Autostraße.

Die unbetrittenen Meister des Straßenbaus in der Antike waren die Römer. Ihr gewaltiges Reich ist ohne das angelegte, strategische und handelspolitische Netz seiner Straßen gar nicht denkbar. Das römische Straßennetz erreichte eine Länge von rund 85 000 Kilometern und erstreckte sich von Schottland bis Jerusalem, von den Pyrenäen bis zur Donau. Auf den alten Römerstraßen war auch bereits ein effizientes Postwesen organisiert, das für Politik und Handel von gleich großer Bedeutung sich erwies. Die Technik der Straßenquer schnitte der Römerstraßen erregt heute noch unsere ungeteilte Bewunderung.

Der Todfeind des antiken Rom, Karthago, legte in seinem spanischen Kolonialreich über die Pyrenäen bis nach Frankreich Straßen an, die eine auffallend feste Gründung aufweisen. Man erklärt sie damit, daß sich die Karthager schwerer Elefanten für Heeres- und Kaufstraßenzüge bedienten.

Das eindrucksvollste Straßennetz hat wohl das Inkareich in Südamerika (auf dem Boden des heutigen Peru und Chile) errichtet. Etwa 1200—1400 v. Chr. wurde es erbaut. Es umfaßte hauptsächlich zwei große Parallelverbindungen von je 7000 Kilometer Länge, die der militärischen Beherrschung des langgestreckten Reiches dienten. Der eine dieser riesigen Straßenzüge verlief der Küste entlang in der Ebene, der andere ging durch die Schluchten, mildere, zerklüfteter Hochgebirge. Die tief eingeschnittenen Täler wurden durch phantastische Hängebrücken überquert. Brücken und Straßen wurden sorgfältig gepflastert. In Abständen von etwa 25 Kilometern waren Kasthäuser mit Trinkwasser und Badegeliegenheit aufgebaut. Zwischen diesen Kasthäusern waren in Abständen von 1 bis 2 Kilometern, den römischen mutationes vergleichbar, Posthäuser für die königlichen Postläufer errichtet, welche die Befehle oder Sendungen des Infas mit größter Schnelligkeit an die entferntesten Stellen des Reiches brachten. Diese Posten erlebten in drei Tagen einen Auftrag, zu dem ein Postreiter der spanischen Eroberer 12 Tage benötigte. Der bekannte Forscher Alexander von Humboldt schrieb über die Infastraßen: „Was ich von römischen Kunststraßen in Italien, dem südlichen Frankreich und Spanien gesehen, war nicht imponanter als diese Werke der alten Peruaner.“

Die Bewunderung der spanischen Eroberer für die Infastraßen ist begreiflich, wenn man erfährt, daß der Conquistador Colon nach Rückkehr von seiner vierten Fahrt im November 1504 seine geplante Reise an den spanischen Hof erst im Mai 1505 antreten konnte, weil die Straßen Spaniens sich während der Wintermonate in einem unbesahrbaren Zustande befanden.

Im Zusammenhang mit den Infastraßen, die bestätigen, daß Straßen ein Ausdruck der Kultur sind, verdient die kürzlich aufgefundene Straße von Coba nach Yaxuna in Mexici Erwähnung. Beim Bau einer moder-

nen Autostraße stieß man auf dieses erstaunliche Monument der Maya-Kultur. Eine etwa 100 Kilometer lange sorgfältig gepflasterte Straße, wobei man noch eine Steinwalze aufgefunden hat. Unerklärt ist die ungewöhnliche Breite dieser Maya-Straße, die vielleicht eine Projektionsstraße zu einem Heiligtum war, wie solche in Mesopotamien und Griechenland bekannt sind.

In Europa hat, außer Italien, Frankreich die größte Tradition im Straßenbau. Das hängt mit dem Umstand zusammen, daß Frankreich sich schon sehr früh zu einem geschlossenen Nationalstaate entwickelte. Schon um die Mitte des 16. Jahrhunderts, unter Heinrich IV., begann ein großzügiger Straßenbau, der von den Staatsmännern Sully und Colbert festgelegt wurde. Um die Mitte des 18. Jahrhunderts wurde die „Ecole des ingenieurs des ponts et chaussées“ gegründet und hier eine Ausbildungstätte geschaffen, die in der ganzen Welt berühmt wurde. In diese, bereits vorhandene große Ueberlieferung wuchs Napoleon I. hinein. Einem Genie entsprechend, war auch seine Straßenplanung von einzigartiger Größe. In ihrer Geradlinigkeit und rücksichtslosen Linienführung kündigt sie aber auch den brutalen Machtwillen des Eroberers. In unserem Vaterlande ist der Wegebau auch schon Jahrhunderte alt. In der Karolingerzeit wurden Wege zur Niederringung der Sachsen angelegt, die Kreuzzüge gaben dem Straßenbau gewisse Anregungen, die Vermittelwege sind bekannt und mit dem großen Wert der Diktionsation wurden auch Straßenbauten verbunden. Im Mittelalter gab es weite Verkehrswege für den reichen Handelsstrom der Städte. Mit dem Raubrittertum und dem Dreißigjährigen Krieg zerfielen die Straßen in katastrophaler Weise. Die folgende Not ließ jeden Aufbau noch lange brachliegen, erst das aufblühende Postwesen im 17. und 18. Jahrhundert brachte wieder neue Straßenbauten mit sich. Bis auf unsere Tage umweht ja noch der Hauch romantischer Poesie die Stätten und Fahrzeuge des einst blühenden Fuhrwerksverkehrs. Das Postgasthaus, die Kutsche, das Zollhaus, der Hausierer sind uns noch Begriffe, obwohl schon längst die Eisenbahn im ehern Rhythmus des Maschinenzeitalters durch die Lande donnert.

Nicht mehr so naiv und selbstverständlich wie die gute, alte, deutsche Landstraße fügt sich der Schienenstrang in die Landschaft ein. Eisen umflammert er das Land und die weiten, harten Flächen umfangreicher Geleise-Bahnhöfe sind ein Merkmal moderner Industrieanhäufung und der Großstädte geworden. Gerade 100 Jahre sind es her, seit die Eisenbahn ihren unvergleichlichen Siegeslauf angetreten hat, da fordert schon ein neues Wunder der Technik geblendet seine Rechte; das Automobil, eine deutsche Erfindung.

treten hat, da fordert schon ein neues Wunder der Technik geblendet seine Rechte; das Automobil, eine deutsche Erfindung.

In einem Zeitraum von 10 Jahren, 1920—1930, bauten die Vereinigten Staaten von Amerika, die in der Motorisierung des Verkehrs und in der Automobilherzeugung die Führung übernommen hatten, auch als erstes Land ein großes Autostraßennetz. In USA wurde schon frühzeitig der Straßenbau durch die Initiative privater Gesellschaften lebhaft angeregt. Das staatliche „Bureau of Public Roads“ hat das Landstraßennetz von rund 2 000 000 Meilen im Jahre 1904 auf weit über 3 000 000 Meilen im Jahre 1933 vermehrt und ausgebaut, 7 Prozent des Gesamtkraftverkehrs geht über diese Staatsstraßen. Die Länge aller amerikanischen Straßen kommt der ganz Europas einschließlich Rußlands gleich. Auch Spanien und Italien gingen nach dem Kriege im Straßenbau voran, in Deutschland hinderte das partikularistische Gezänk eine wirkliche, positive Aufbauarbeit.

Erst mit der Machtübernahme durch den Führer und Reichskanzler Adolf Hitler und mit der Einsetzung eines Generalinspektors für das deutsche Straßenwesen wandelten sich die Dinge. Deutschland holt den Vorprung des Auslandes jetzt nicht nur auf, sondern wird ihn überflügeln mit dem gigantischen Wert seiner Reichsautobahnen. Noch sind keine zwei Jahre seit dem ersten Spatenstich vergangen, da werden schon die ersten Strecken eingeweiht und dem Verkehr übergeben.

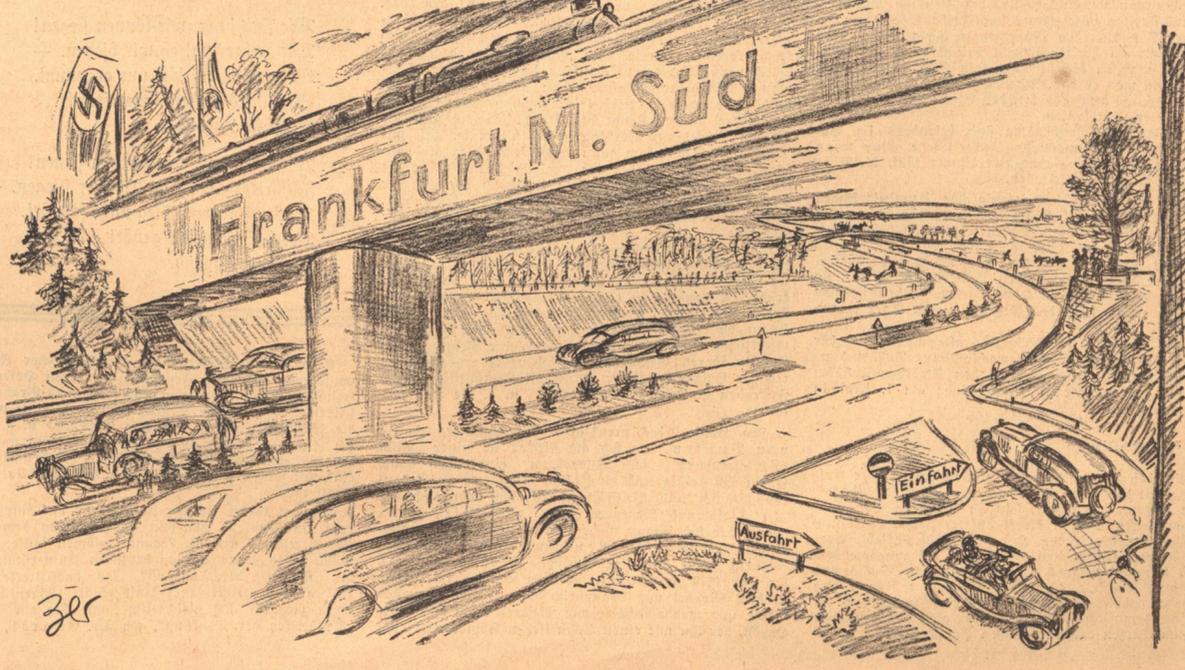
Wenn man mit dem Flugzeug über das deutsche Land hinwegstreicht, so sieht man schon überall die hellen Bänder der Autobahnen leuchten. Sie verleihen dem Antlitz der deutschen Erde einen neuen Wesenszug. Ihre imponierende Breite, ihre traffe und doch schwingvolle Führung zwingen den Blick in ihre Richtung. Herkunft und Ziel treten deutlicher ins Bewußtsein, wir sehen und fühlen plötzlich in größeren Massen und Räumen. Die Verbindungslinien dieser neuen Straßenzüge unterstreichen deutlich die neu erwonnene Einheit des Reiches. Sie folgen aber auch wieder uralten Verkehrsregeln und -richtungen, auf denen seit Jahrhunderten schon der Süden mit dem Norden, Menschen und Güter tauschte, auf denen Orient und Occident sich berührten. Auch in der Welt-Ost-Linie sind es traditionsreiche Verbindungen, denen die

Autobahn im Wesentlichen folgt. Es sind die gleichen Wege, auf denen die politische und kulturelle Eroberung und Erhellung des Ostens erfolgte, die Wege aber auch, die Westeuropa mit Ostropa verknüpften. Heute ist die Reichsautobahn ferner Pionier des Siedlergedankens, sie bahnt der vollstündigen Durchblutung in menschenarmem Land die Bahn, wo der Besitzstand neu gesichert werden kann und muß. Grenzland wird auf die Dauer nur von lebenden Menschen gehalten und es ist eine der verantwortungsvollsten Aufgaben neuer Verkehrs- und Raumplanung überhaupt, daß sie Rücksicht darauf nimmt.

Auch die ergänzenden Diagonalen des Reichsautobahnnetzes, wie z. B. die Strecke Hamburg-Berlin-Breslau, oder Ruhrgebiet-Nürnberg-Passau sind uralte Verkehrsadern. Auf der „Nibelungenstraße“ zogen ja die Kämpfer der Heldenjage die Donau hinab. Auf diesem Wege schob sich auch die Kaisermacht des „Heiligen römischen Reiches deutscher Nation“ von Aachen über Mainz und Frankfurt nach Südosten. Diese beiden Hauptlinien der Reichsautobahnen sind zugleich die Achse der Verbindung der Nordsee mit dem Schwarzen Meere, ja sie führen in flammender Verlängerung weiter bis Indien und in den fernsten Osten. Immer hat ja der nordische Mensch in der Geschichte den Weg nach Indien beschritten. Zahlreiche Kulturdenkmäler der nordischen Rasse auf diesem Wege legen bereites Zeugnis davon ab.

Wir sehen, daß auch das modernste Automobilstraßennetz der Welt, Deutschlands Reichsautobahnen, in traditioneller und symbolischer Verknüpfung uralten Fäden und Verkehrsströmen folgt.

Im Wechsel der Jahrhunderte, im Auf und Ab des Lebens überdauert alle Zeiten die ewige Bedeutung der Straße. Sie kündigt der Geschichte und Schicksal der Vorfahren, sie überdauert die Gegenwart und spricht zu den kommenden Geschlechtern von unserem Willen und Kämpfen.



# Zeitenzauber und anderes im heimatlichen Brauchtum

Von Franz Joseph Göb

## Wir Heutigen

In unserem letzten Aufsatz in der Folge 10 des „Führer“ am Sonntag vom 10. März 1935 haben wir zu zeigen versucht, wie in verschiedenen, z. T. bis heute noch fortbestehenden Bräuchen uralter Volksgläube an das Vereintreten einer überweltlichen Welt in das irdische Dasein, an die Notwendigkeit des Anknüpfens gegen Leid und Miskunst von Göttern und Geisterwesen sichtbar wird. Der mitgeteilte Amulettbrief hat übrigens in zwei Hälften zwei Brüder bekommen, die trotz mancher Verschiedenheiten und starker Verwässerung des einen, unabweisbar die ursprünglichen Originals darstellen. Die eine Hälfte ging dem Verfasser aus Karlsruhe, die zweite aus Mittelbaden zu. Beide wurden unter allen Familienmitgliedern im Kameradschafts- und Schutternal gefunden. Da meine eigene Endnutzung aus dem Inhalt künftighin kommt, scheint das Dreieck: Dausch — Dahr — Gegenbad die eigentliche Heimat dieses Brauchtumsbriefes zu sein.

Nach allem, was wir bisher kennen gelernt haben, darf es uns nicht Wunder nehmen, daß ein so einschneidendes tägliche Leben, vorab unseres Landvolks, beeinflussendes Geschehen, wie der Gezeitenablauf oder auch die eindrucksvollen Himmelserscheinungen Sonne, Mond und Sterne im heimatlichen Brauchtum ebenfalls eine bedeutungsvolle Rolle spielen.

## Lebende Bräuche

Wie man einerseits die mancherlei Nebel des irdischen Daseins und ihre Verursacher, Geister und Dämonen, mit allerlei Hilfsmitteln: Amuletten, Opferungen und Beschwörungen, Anwendung von Schrekmitteln, zu bannen und „brauchen“ sucht, so stellt man hier gewisse Stunden, magische Zeiten, den Auf- und Niedergang der Himmelskörper in den Dienst von Wachstum und Gedeihen von Mensch, Pflanze und Tier. Es gehören diese Übungen zu demjenigen Brauchtum, das sich am ästhetischen gestalten und bis in unsere Zeit hinein bewahrt hat.

Auch diese Dinge lassen sich mit dem beliebigen Schlagwort „Aberglaube“ nicht einfach abtun. Es sind, wie schon erwähnt, Glaubensreste uralter Volkstums, die z. T. noch in indogermanischer Vorzeit wurzeln und an die man nur solche und mit der schon durch ihr Alter bedingten Ehrfurcht herangehen soll.

Wie alles Geheimnisvolle, lieben auch die magischen und Zauberzeiten nicht die Helle des Tags. Das verschwommene Licht der Dämmerung, das Dunkel der Nacht ist ihr Bereich. Vornehmlich die Witternachtsstunde ist's, die es zu allen Zeiten dem naturnahen Menschen angetan hat. Sie hat etwas besonders geheimnisvolles, kraftvoll-erschauerndes. Sie ist die Stunde der Schatzgräberei, des „Bannens“ und Beschwörens, die „Geisterfunde“.

Nur bei Verrichtungen die sich nächstens nicht gut ausführen lassen, haben auch bestimmte Tageszeiten magische Kraft. So sollen z. B. im Mittelbadischen Bohnen, die in der zweiten Vormittagsstunde (wenn die Uhr am meisten schlägt) geerntet werden, am besten „ausgeben“.

Sodann haben ihre besondere Bedeutung die Weihnachts- und die ihr folgenden „zwei heiligen Nächte“. Nach heute erzählt auf dem Schwarzwald draben das „Großli“ ihren aufmerksamen Enteln, daß in der Christnacht das Geister menschlicher Sprache fähig sei und sich vom Wunder zu Weltlichem sage. Um unangebrachter Neugierde einen Riegel vorzuschieben, folgt gleich die heilsame Warnung: Belauschen bringt Tod! In der Weihnachtsnacht läßt sich durch zwölffaches Verschneiden einer Zwiebel auch das kommende Wetter bestimmen. Sind die mit Salz bestreuten und vors Fenster gelegten Teile am Morgen feucht, so folgt ein nasses Jahr. Das beim Abgählen feuchteste Teil findet den nassesten Monat an.

Die auch dem modernen Menschen so bedeutsame Neujahrsmacht hat auch ihre Rolle im Brauchtum. Wir gießen Blei; das einfache Volk fällt zwei Gefäße mit klarem und trübem Wasser und läßt im Mädchen mit verbundenen Augen davor greifen. Greift es ins klare, folgt Heirat. Der Griff ins trübe dagegen bedeutet ledigen Stand. Ein direkt symbolischer Brauch.

Mehliches weiß man von der Nacht des 1. April, in der in manchen Gegenden, ebenfalls durch Wasserprobe, die gute oder magere Ernte des Jahres bestimmt wird. Von den Wochentagen sind der Dienstag, Donnerstag, und Freitag (alte germanische Gottheitsstage) von besonderer Art. Von den Monatsstagen der 1. Mai. Das erste Fütter, am Freitag gemäht, bringt Käse ans Vieh. Auch soll man an diesem Tage kein Vieh in den Stall führen, weil man es vor Unheil bewahren. Dagegen setzt sich der Freitag dem Geschäft des Tierlegens günstig, da Freitagseier nicht faulen.

Dienstag und Donnerstag sind, besonders im Sannerland, verheißungsvolle Hochzeitsstage. Nur wenn auf einen dieser Tage eine Verlobung fällt, bleibt er vom Ehebeginn ausgeschlossen.

Einen Anklang an das orientalische „Murein!“ finden wir in dem Brauch, daß die Frauen zu einer gewissen Monatsperiode bestimmte Arbeiten nicht ausführen sollen. Verühren sie während dieser Zeit Saatfrucht, so wird die Frucht „brandig“. Aus der „Stande“ geholt es Sauerkraut oder Rüben verursachen Leibschmerzen. So sollen sie auch keinen Brotteig kneten. Gehen sie zum Nähen, so erreichen sie das Gegenteil: der Ader verumkrautet.

Ein — übrigens sehr schöner — alter Matbrauch, der der Freude über die wiedererwachte Natur Ausdruck geben soll, ist heute auch noch bei den Stadtmenschen beliebt: die „Mafuren“, Frühgänge am 1. Mai in Berg und Wald.

## Von den Geffirnen

Unter den Himmelskörpern erfreut sich größter Aufmerksamkeit das eindrucksvolle Nachtgestirn: der Mond. Seine Zu- und Abnahme, sein Stillstand in Voll- und Neumondzeiten werden direkt auf irdisches Wachstum und Gedeihen übertragen. Zunahme heißt „Triebe“, Vorwärtsbewegung, Schreiten. Was man bei zunehmendem Mond sät oder pflanzt, gewinnt kräftigen Wuchs und trägt gute Frucht. Das Verschwinden der Bäume und Sträucher geschieht, um die neuen Triebe zu fördern, bei zunehmendem Monde. Da und dort geht dieser Glaube bis zum Kürzen des menschlichen Haupthaars.

Vollmond ist die Zeit des Abwärtens und Stillstands. In dieser Zeit Geistes und Geplantes verflümmert, bleibt kraftlos oder „schläft auf“.

„Reerer Mond“ (Neumond) gar ist ganz schädlich. Kein Bauer alten Schlags wird zu dieser Zeit Baumfische und Stutzmesser zur Hand nehmen, weil er nicht auf die kommende Ernte verzichtet.

Aber nicht nur im Wachstum der Pflanzen, auch in der Heilkunde haben die Mondphasen ihre Bedeutung. Will man beim „Vespochen“ etwas hervorrufen, so muß es bei zunehmendem Mond geschehen. Will man dagegen etwas zum Schwinden bringen (z. B. Warzen), so ist abnehmender Mond die rechte Zeit.

Von den Sternbildern begeben wir vornehmlich dem Krebs, dem Fisch und der Jungfrau. Mähren z. B. dürfen nicht im Zeichen des Krebses gesät werden, wenn sie zart werden sollen. Ihre Aussaat soll „im Fisch“ erfolgen. Bohnen, „in der Jungfrau“ gesät, bringen Blüten, aber keine Frucht. Sie haben ihre besonderen männlichen und weiblichen Schutzheligen: Hieb und Monika. Auch hier sehen wir wieder einmal, wie sich die Kirche alten Volksbrauch dienlich gemacht hat.

Es ließe sich noch ein Langes und Breites über das weitverbreitete und kulturhistorische interessante Gebiet, „Sympathie“ genannt, erzählen, doch ist der Rahmen einer Tageszeitung natürlich ziemlich eng gesetzt. Einige Worte nur noch über Farbenzauber und „magischen Kreis“.

## Im Banne der Farbe

Daß das Volk eine Vorliebe für bunte, starkwirkende Farben hat, kann jeder, der es noch nicht weiß, auf einer Ferienfahrt durch Kleinfelder, Dörfer und Weiler erfahren. Die Farbe ist für den einfachen Menschen etwas so in die Augen fallendes, „Sprechendes“, daß sie bei einem im Innersten verwurzelten feilschen Vorgang, wie es der sympathetische Heilglaube ist, naturunwidrig auch mitspielen mußte. Eine beliebige „Sympathiefarbe“ ist gelb. So haben wir schon in dem früher mitgeteilten Rezept eines Volksdoktors „gel (gelbes) Holz“ als Heilmittel kennen gelernt. Die gelben Blüten des Johanniskrauts sind Schutzmittel im Stall.

Mit dem Weiß der Milch dagegen sucht manche sommerprohliche Dorfschöne ihre äußere Erscheinung zu heben. Es braucht nicht gerade Gelbsücht zu sein, wie bei den Damen des römischen Kaiserreichs. Eine weiße Zotebel, in der Taille getragen, hilft gegen Gebärmerschwäche und Schwindel, während blaue Kartoffeln als Heilmittel gegen „blauen Husten“ Anwendung finden. Wiederum eine Viehkrankheit, den Blutharn, sucht man mit roten Erbsenbittern zu bannen.

Abgesehen von der Farbe sehen wir vielfach uralte Aufgewächse unter allerlei symbolischen Gebräuchen als Heilmittel verwendet: den vor Sonnenaufgang geschnittenen Birkenzweig; den „unbeschnitten“ gebrochene Ast der Esche; ferner auch Holunder und Weide. Oder ein ganzes Gemisch, zum Palmsonntag als kugelförmigen „Buschen“ auf eine hohe Stange gebunden. Dieser „Palmen“, in den Garten oder durchs Siebelloch gesteckt, bewahrt Haus und Stall kraft priesterlichen Segens vor „Ungradem“.

## Der magische Kreis

Ins Gebiet des algermanischen Drudenfußes gehört der, manchmal zum christlichen Kreuzzeichen abgemandelte, „magische Kreis“. Man sucht durch ihn um den Gegenstand seiner Sorge, einen „neutralen Raum“, eine Schutzzone gegen die Einwirkungen böser Geister zu schaffen. So wenn die Bauerin gegen das „Verlegen“ oder gegen den Raub des „Dennenvogels“ (Habichts) ihren Pfinglingen das Futter innerhalb eines Reifens oder eines mit dem Stroh auf der Erde gezogenen Kreises freut. Fühner, die beim Brüten zum Verlassen der Eier neigen, werden im Kreis um einen Tisch- oder Stuhlfuß herumgerichtet.

Der magische Kreis war übrigens schon im alten Griechenland und Rom bekannt und durch Umgänge um Säulen und Gemarkung (heute Witzproffession!) in Anwendung gebracht. Seine Abwandlung, das Kreuzzeichen, mit der Hand in den Brotteig oder mit dem Messer beim Anschneiden auf den Brotlaib gezeichnet, ist auf dem Schwarzwald heute noch vielfach üblich. Meine selbige Mutter hätte, wie ich mich noch gut erinnern kann, ohne

diese Übung niemals einen Laib ihres selbstgebackenen Brotes „geköpft“. —

So lebt ein alter Brauch und alter Glaube wie eine geistige Verbindung mit unseren Ahnen noch allerwärts in Heimat und Volk.

## Wir Heutigen

Und wir Heutigen? Haben wir wirklich Ursache, darüber, wie es vielfach geschieht, zu lachen und zu spötteln? Gibt es nicht in unserem täglichen Leben, auch bei den allermodernsten Auto- und Radiomenschen so manches, das eher nach wirklichem „Aberglauben“ riecht?

Was soll man dazu sagen, wenn in den überfüllten Hotels das Zimmer 13 fast immer noch frei ist? Oder wenn es in Gesellschaften wohl einen zwölften und vierzehnten, aber keinen dreizehnten Gast gibt, weil dieser Stuhl leer bleibt? Wieviele Autofahrer, wieviele Flieger leben sich vor dem Anurufen des Motors erst sorgfältig nach ihrem „Masfottchen“ um, obwohl dieses, bei Licht besehen, doch so ziemlich auf einer Stufe mit dem Feischglauben mancher Naturvölker steht?

Und das umgekehrte Salzfah, das Tränen bringt? Die glückverheißenden Scherben? Warum sich bloß drei Zusammenkehrende ihre Zigaretten nicht ohne Lebensgefahr am selben Streichholz anzünden können?

Sehr gefährlich ist's ja auch, bei Nacht in einem Spiegel zu sehen, und die schwarze Rahe, das alte Weib, die uns morgens über den Weg laufen, sind, im Gegenteil zum glückbedeutenden Paminfeger, immer noch allgemein gefürchtet.

Welchen Julauf „Wahrfagerinnen“ und „Kartenpatzgerinnen“ — gerade auch aus den „gebildeten“ Kreisen — haben, welche Geldsummen diesem Gumbug geopfert werden, ist ein Kapitel für sich.

In jedem Menscheninneren liegt eben der Drang nach etwas Ueberirdischem, Geheimnisvollem-Mystischem. Völlig sich der Mensch von dem, was der Schöpfer in seine Seele gesenkt, was Blut und Nasse ihm als Erbgut mit ins Leben gegeben, so gerät er auf Irrwege und verliert sich in Phantastereien, von denen der Schritt zu Ungesetzlichkeiten, ja Verbrechen, oft nur ein kleiner ist.

# Wie Beethovens Kunst nach Heidelberg kam

Von Friedrich Baser

In diesen Tagen, in denen in Heidelberg die Beethoven-woche gefeiert wurde, mag dieser historische Ueberblick, der die Bedeutung Beethovens für diese Stadt zeigt, unsere Leser besonders interessieren. Die Schriftleitung.

Schon an Bescheiden des Wiener Meisters wurde seine Kammermusik in Heidelberg gepflegt. Das seit seiner Konzertreise 1805 rühmlich bekannte Streichquartett der Brüder Bohrer spielte hier erstmals Kammermusikwerke. Mit ihnen durfte 1809—10 der als Violoncellist recht brauchbar befundene Staatsminister Alexander von Dusch, der spätere badiische Staatsminister, in Konzerten zusammenspielen, der auch mit der Tochter des Kurfürsten Geheimrates Kopp, einer ausgezeichneten Pianistin, und seinem Kompositionen Gamba, einem fertigen Geiger, mit Vorliebe Beethovenwerke, sowie mit dem akademischen Musikdirektor Hoffmann, dem ersten der Ruperto Carola, als metrischem Geiger, Beethovenquartette in Heidelberg spielte. Auch beim Musikfest mit seinem Freund Karl Maria von Weber wurde Beethoven nicht übergangen. Das sinfonische Schaffen Beethovens allerdings mußte bis zur Gründung des „Musikvereins“ 1829 warten. Wenn er sich auch zunächst mit Vorzucht an die ihm zugänglicheren Sinfonien wagte, so konnte man von ihm noch kaum durchgreifende Initiative zur Einführung Beethovenscher Kunst erwarten. War damals (1829—30) doch selbst der junge Robert Schumann, als er hier bei Thibaut studieren sollte, noch so eingeklinken in seinen pianistischen Virtuositäten, daß ihm neben Herz und Hünten erst allmählich die Größe eines Beethoven aufging. Zu ihm bahnte er sich in seiner Heidelberger Zeit durch liebevolle Beschäftigung mit Franz Schubert den Weg. Der Singkreis um Thibaut pflegte nur ältere Chorwerke, meist a cappella, so daß Beethoven kaum in Betracht kommen konnte. Wir wissen aber, daß Thibaut Beethovens Klavierkonzerte sehr hoch einschätzte. Hoffmanns Nachfolger als akademischer Musikdirektor, Bernhard Kreutzer, verließ leider nach wenigen Jahren Heidelberg, da der Senat der Universität ihm nicht die nötigen Mittel zur Verfügung stellen konnte. Erst mit Ludwig Heisch befam dann Heidelberg einen akademischen Musikdirektor, der sich zugleich selbstlos für die Kunst Mozarts und Beethovens einsetzte. Ihn zog der heilkämpfende Theologe David Friedrich Strauß, dessen Heidelberger Wohnhaus in der Platz noch seine Gedenktafel ziert, als seinen musikalischen Berater heran. Einer der glühendsten Verehrer Beethovens unter den Heidelberger Studenten war Nikolaus Lenau. Er hatte in Karlsruhe den „Fidelio“ gehört, tief erschüttert von diesem einzigen Bühnenwerke des Meisters: „Da war ich wieder von einem Sturm der Empfindungen ergriffen und auf zwei Stunden gewiß der Glückseligkeit auf Erden.“ Dann folgte seine Liebe zu Lotte Omelin, deren Gesang ihn im Sturm eroberte. Als eifriger Geiger spielte er gerne mit Kommilitonen und Freunden Beethovensche Sonaten, u. a. die Kreuzersonate.

Im Hause des preussischen Staatsmannes Josias von Bunken, der sich am Neckar in seiner „Villa Charlottenburg“ sein Altersheim eingerichtet hatte, trafen sich geistig und musikalisch Angeregte zu Gedankenaustausch und Musikpflege. Hierhin kam auch der alte Eigismond Neukomm 1856 mit Josef Joachim, der sich immer mehr zum Beethovenspieler ausbildete und entwickelte. Neukomm war damals schon 78-jährig, eine sehr eigentümliche Künstlererscheinung. Er war 1778 in Salzburg geboren worden, im Jahre, in dem Mozart von Mannheim nach Salzburg zurückkehrte, und wurde Schüler von Michael, dann von Josef Haydn, der ihn wie einen Sohn liebte. Sowie aber auch

Neukomm komponierte und so überschweblich er überall, in Frankreich, England und Amerika wie in Auf- land, gefeiert wurde: er überlebte seinen unverbesserten Ruhm, trug aber dies Wohlgeschick mit Würde. 1818 hatte er die Unerschämtheit, lange nach Beethovens „Credo“, auch eine „Sinfonia eroica“ herauszugeben. In der Tat war er gefeierter als Beethoven in den 1820er Jahren. Erst allmählich lernten auch breitere Kreise den Blendeb vom Genie zu unterscheiden.

## Rufer am Rhein:

MAX ROTHFUSS, Karlsruhe

# Sieg

Wir sind jung, wir müssen siegen!  
Laßt die Faulen einfach liegen. —  
Freud nicht mit dir ist, ist Feind,  
Freund, wer sich mit dir vereint  
Deutsche Jugend.

Wir sind jung, wir können siegen!  
Wir zerbrechen, eh wir biegen. —  
Schwaches hat dich nur gehemmt.  
Schlechtes sei dir immer fremd  
Deutsche Jugend.

Wir sind jung, wir werden siegen!  
Fähnrich! Laß das Banner liegen. —  
Wer auf deinen Sieg nicht schwört,  
Der hat nie zu dir gehört  
Deutsche Jugend.

Eine begeisterte Freundin Beethovenscher Kammermusik war Henriette Feuerbach, in deren Heidelberger Heim oft Clara Schumann und Johannes Brahms musizierten. Auch Alasia Erxenj sang dort. Anna v. Wohl, die Gattin Selmhörs, Victorie Gerwinus u. a. fanden am Füllgel den Weg zu Beethoven, der nun auch durch den 1857 von Karl Vogl gegründeten „Instrumentalverein“ mit seinen größeren Werken breiteren Kreisen bekannt wurde.

In den 1850er Jahren studierte an der Ruperto-Carola ein Weiskale, der sein ganzes Leben dem Kampf für Beethoven und R. Wagner widmen sollte: Ludwig Nohl. Als erster, der an deutschen Universitäten über die „Aesthetik der Tonkunst“ las, habilitierte er sich 1861 an der Heidelberger Universität. Eigentümlicherweise bewarb sich gleichzeitig mit ihm ein zweiter „Aesthetiker der Tonkunst“, ein Dr. Eckardt, der ge-

wichtige Empfehlungen mitbrachte, aber doch dem Dr. Nohl das Feld räumen mußte. Mit dem ganzen ethischen Ernst und der ehrlichen Begeisterung, die ihm zeit seines Lebens eigen blieb, ergrub sich Nohl der Aufgabe, „Beethovens Leben“ zu schreiben, die ihn fast zwei Jahrzehnte lang beanspruchten sollte und erst 1877 durch das Erscheinen des dritten, abschließenden Bandes dieser Biographie ihr Ziel erreichte. Der Gang der Arbeit wurde durch schwere Schicksalsschläge, die er in München nach kurzer Professur als unentwegter Wagnerianer auszuhalten hatte, gehemmt, wie auch durch die äußerste Knappheit seiner Mittel, die ihm kaum die Möglichkeit gestatteten, die nötigsten Forschungsreisen an die Stätten vorzunehmen, wo Beethoven gelebt und gewirkt hatte.

Eins der seltsamen Mißgeschicke, an denen Nohls Leben so reich war, wurde der Vorprung, den ein anderer glücklicherer Beethovenforscher vor ihm voraus hatte: der amerikanische Geschäftsführer Alexander Wheelock Thayer, vierzehn Jahre älter als Nohl, der 1860—64 in Wien weilte, hier eine Fülle von Beethovenmaterial fand, dann in Triest als Konsul der Vereinigten Staaten von Amerika seine große Aufgabe mit reichem Mitteln zu Ende führen konnte. Deswegen aber seiner fleißigen Materialsammlung, die gewiß auch verdienstvoll ist, eine Bedeutung beizumessen, die das von deutschem Empfinden und glühender Liebe zum Meister bestimmte Werk Nohls ganz an die Wand drückt, war ein Unrecht der materialistisch orientierten Zeitgenossen an Ludwig Nohl, das endlich wieder antgemacht werden sollte. Gerade Heidelberg, an dessen Hochschule Nohl wieder von 1872 bis zu seinem verfrühten Tode 1885 tätig war, leit 1880 als außerordentlicher Professor, erinnere sich wieder dieses aufrechten deutschen Mannes, den nie nur wissenschaftlicher Ehrgeiz lodte, der vielmehr mit leidenschaftlicher Dingabe darauf bedacht war, breiteten Kreisen die Segnungen unserer deutschen Kultur und besonders ihrer musikalischen Meister, allen voran Beethoven, recht nahe zu bringen. Sein Freund Ferdinand Vanger, der Mannheimer Kapellmeister und Chordirigent des Heidelberger Theaterensembles, mit ihm im Kampf um Beethoven und Richard Wagner verbunden, führte im Heidelberger Stadttheater den „Fidelio“ wenige Wochen vor dem demütigenden Aufenhalte R. Wagners 1877 auf, bei dem der Vangerthaler Meister zum ersten Male seinen „Parfiskal“ einigen geladenen Freunden vorlas, im gleichen Jahre 1877, in dem Nohl seine große Beethovenbiographie vollendete und herausbrachte. Nohl selbst war allerdings nicht Zeuge der Parfiskalvorlesung seines Meisters, vielmehr in den Julitagen 1877 auf einer Wien-Weimar-Petersburg-Reise abwesend. — Mit dem jungen Philipp Wolfrum kam anderthalb Jahre vor Nohls einlammem Tode 1885 ein weiterer Beethovenkämpfer nach Heidelberg, dem es vergönnt war, auch durch seine organisatorischen und praktischen Fähigkeiten für Beethovens gewaltige Kunst einzutreten. Seine Chorantastie, die Karl Vogl 1882 zum 25-jährigen Bestehen seines „Instrumentalvereins“ mit Emil Fauer am Füllgel, dem ausgezeichneten Mannheimer Kapellmeister brachte, wurde durch Wolfrum 1897 mit seinem Bauprojekt aufgeführt, der 1898 sich zum ersten Male an die Reute mit ihrem das Werk fröhen den Schlußchor wagte. Neben allen Sinfonien nahm sich Wolfrum auch aller Werke Beethovens an, mit besonderer Liebe der „Missa Solemnis“, der Konzerte und Duvertüren. Auf seinen soliden Grundtagen bauen Prof. Dr. Poppen und WM Kurt Dierhoff weiter, um die Beethovenpflege in Heidelberg immer höherzuführen.

# Auf der Autobahn

Von Herbert Seehofner

Die heute sich vollziehende Einweihung des ersten Streckenabschnittes der Straßen Adolf Hitlers ist mehr als nur die Inbetriebnahme von über zwanzig Kilometern Autostraße, so bewundernswürdig sie in der Durchführung des Baues, in ihrer Zweckmäßigkeit und ihrer Pracht, in ihrem landschaftlichen Reiz und ihrer phantastischen Vollkommenheit, ohne Beispiel in der Welt dastehen mögen. Dieser Weltakt ist die Einlösung eines prophetischen Führerwortes, das an dieser Stelle am 23. September 1933 gesprochen wurde: „Das Werk nehme seinen Anfang! Und ehe wieder Jahre vergehen, soll ein Riesenwerk zeugen von unserem Dienst, unserem Fleiß, unserer Fähigkeit und unserer Entschlossenheit: Deutsche Arbeiter an das Werk!“ Mit diesen Worten stieß der Führer den Spaten in die Erde. Der Führer begann den Bau der Reichsautobahn.

Nun erleben wir heute an der Stelle des ersten Spatenstiches das Wunder der Fahrt über zwanzig Kilometer fertiger Straße. Das Erlebnis des Autofahrers, der zum ersten Male über den fertigen Bauabschnitt Frankfurt am Main—Darmstadt fährt, ist von monumentaler Eindringlichkeit. Mit dieser Straße hat der Traumwunsch des Führers Erfüllung gefunden. Es gibt keinen Vergleich, die Straße Adolf Hitlers ist einmalig.

Wir fahren beim Zubringer Frankfurt-Süd auf die Strecke ein. Schon die Einfahrt zeigt die bewundernswerte Lösung des Zubringerproblems. Durch sinnreiche Schleifen, die in keinem Fall die Fahrbahn kreuzen, erreicht man ungehindert die „Straße ohne Hindernisse“. Nun liegt weitläufig in scheinbar endloser Führung das breite weiße Band der Straße vor uns. Eine der schönsten Fahrten, die man je unternehmen dürfte, beginnt.

Schon nach den ersten Kilometern muß man jubelnd feststellen, daß hier deutscher Technik ein Meisterwerk gelang. Der stärkste Eindruck der Fahrt ist im Vordergrund das Gefühl der unbegrenzten Sicherheit. Mit spielender Leichtigkeit kommt der Wagen auf große Fahrt und verliert, Geschwindigkeiten herauszuholen, wenn man nicht wüßte, daß man nur eine begrenzte Kilometerzahl fahren dürfte, um nicht den Motor zu überanstrengen. Die einzige Gefahr dieser Straße scheint überhaupt der verlockende Reiz der schnellen Fahrt zu sein, deren Ansprüchen die durchschnittlichen Wagen nicht gewachsen sein dürften. In die Kurve kommt man unmerklich hinein, da sie in einem Riesradius sanft überhöht gezogen sind und sich dadurch gar nicht als Krümmung bemerkbar machen. Wer die Dede langer Autofahrten durch flaches Land kennt, sieht hier auf dieser Strecke eine Landschaft von unerhörtem Reiz. Eben fahren wir, etwa sechs Kilometer lang, durch Mißwald von Kiefern, Fichten, Buchen und Birken. Die Böschungen, die zu den Wäldern hinaufführen, sind sorgfältig bepflanzt, aber man hat den Eindruck, als wenn die Natur selbst hier Gärtner war. Jetzt öffnet sich eine Ausbuchtung und man hat den Blick auf ein Dorf hinüber. Der kleine Turm der Kirche steht als spitzer Schatten am Himmel und die roten Häuserdächer scheinen aus der Spielschaukel aufgebaut. Rechts voraus steht plötzlich auf einer Anhöhe ein riesenhocher Baum steil am Wege. Eine zweihundertjährige Buche, die man als Naturdenkmal stehen ließ und die den Fahrer zwingt, langsamer zu fahren. Dann sind wir wieder im Wald. Zu beiden Seiten wölbt sich in der Perspektive eine smaragdgrüne Kuppel und jetzt am Wege eine Wiege, eine blühende Wiege.

Über Schwärmer hinaus bleibt der Sachlichkeit der Natur, der ihr gebührt. Niedrige blaueweiße Schilder haben aufmerksam gemacht, daß man tausend Meter weiter Vagen-Mörzfeld erreicht hätte. Vierhundert Meter weiter das zweite Vorzeichen, zweihundert Meter weiter das dritte und wieder zweihundert Meter weiter das letzte Signal zur Einfahrt, wenn die Straße bestünde, von der Autostraße auszubiegen. Vorbildlich ist auch die Lösung der Wegmarkierung. Alle fünfzig Meter ein Abweisspahl, der nachts aufleuchtet. Entgegenkommende Wagen hören nicht mehr, auch nicht bei aufgeblendeten Scheinwerfern, da die Querbeden zwischen den beiden Bahnen kufifenartig wirken und das blendende Scheinwerferlicht vernichten. Die Deckenanlagen rechts und links dürften weiterhin ein wirksamer Schutz gegen eventuelles Abrutschen sein. Auch die Spurstriche, jenseits drei Spuren auf der Bahn, erhöhen die Sicherheit bedeutend. Zu erwähnen ist weiterhin die Sicherheit der Straße bei Regen, und willkommen ist die erreichte Staubfreiheit der Straße. Die Arbeiter Decken verlegt, aus Beton, Teerbeton und Asphaltbeton. Die Praxis nach der Eröffnung wird das Urteil der Zweckmäßigkeit fällen.



## Erste Fahrt München—Salzburg

(Von unserem Sonderberichterstatter.)

Voran wir eineinhalb Jahre gewartet hatten, heute wird es Wirklichkeit. Wir fahren auf der Autobahn. Zwar noch nicht die ganze Strecke München—Salzburg, aber ein Teilstück jenes Abschnittes bis Holzkirchen, der in wenigen Wochen dem Verkehr übergeben werden kann. Uns allen ist feierlich zu Mute etwa wie damals,

vermeinen geradewegs auf ein fernes Planetarium zuzufahren.

Die leichten Abbiegungen der Autobahn, die sich immer wiederholen, sind wohl überlegte Absicht. Sie bekämpfen wirksam die Gefahr der Ermüdung und zaubern ein neues Bild nach dem anderen hervor. Ganz plötzlich ist dies herrliche, gleichmäßige Dahingleiten zu Ende. Vor uns stehen mächtige Straßenbaummaschinen, um der Fahrbahn die letzte Dede überzuziehen. Ihr heftiges Dröhnen klingt wie eine Entschuldigung, daß wir, nur eine kurze Zeit noch, nicht weiterfahren können. Wir schlagen uns seitwärts in die Büsche und verfolgen den ganzen Tag über auf schmalen, staubigen Vicinalwegen den weiteren Verlauf der Autobahn, wir bestaunen und bewundern die berühmtesten Baustellen und Kunstbauten. Bald fahren wir zur Linken, bald zur Rechten der künftigen Fahrbahn, und auf diese Weise erhalten wir im Kleinen ein getreues Abbild der hohen Freuden, die eine Fahrt auf dieser Strecke, künftig vermitteln wird. Die ersten Vorberge künden sich im Faltenwurf der Landschaft an. Der eine Hügel wird von der Autobahn genommen, bei dem nächsten schiebt sie zwischen hohen Böschungen waagrecht hindurch, bis sie auf das tief eingeschnittene Mangalfalltal stößt. In 68 Meter Höhe führt die Straße über zwei mächtige Pfeiler ans andere Ufer, dort läuft sie einen Hang an, so daß man eine Zeitlang



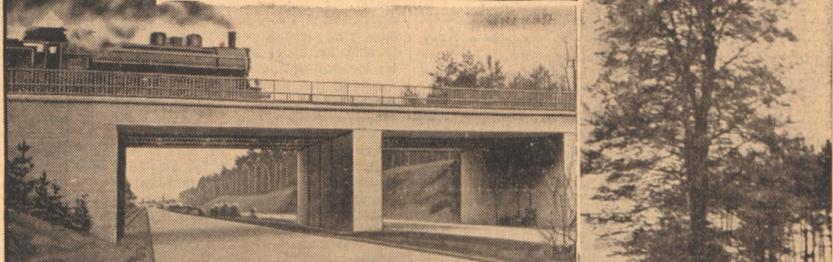
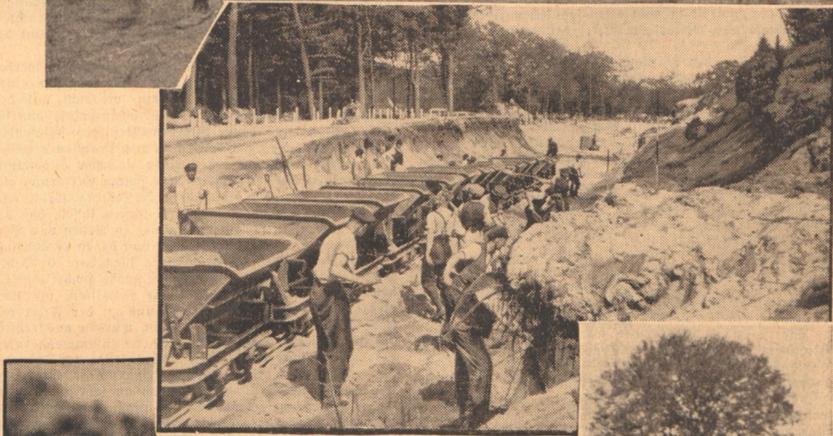
Das Netz der Autobahnen

als wir zum ersten Male ein Flugzeug bestiegen. Ein jeder hat das Gefühl, der Eröffnung eines neuen Abschnittes der Verkehrsentwicklung beizuwohnen. Schon der Anfang war vielversprechend. Ueber eine herrliche Straße mit Kleinstreifen rollen wir von der Peripherie der Stadt weg hinein in den Autobahnhof Ramersdorf. Ohne Aufenthalt und gebührenfrei fährt unsere Autoflotte auf das hell leuchtende Straßenband. Vor uns liegt mitten in der Wiege lang ausgebreitet die neue Autobahn. Ihre Beine verschwinden im Unterhachinger Forst, die Füße aber bekommen wir auf der ganzen Fahrt niemals zu sehen. Es sind keine Autobahnkurven, die uns heute nach Süden tragen, sondern tiefe, braune Postwagen. Sie geben auch keine 150 Kilometer her, wie es sich eigentlich für eine solche Fahrbahn gehörte, sondern fangen zu zittern an, wenn der Geschwindigkeitsmesser 60 oder gar 70 Kilometer anzeigt.

vermeint, sie ende im Unendlichen des tiefblauen Himmels. Nun senkt sich wieder die Kuppel hier oben und vor uns liegt, eingebettet in eine grüne Talente, der Sechammer-See. Ein einfaches Auerboot treibt auf den Wellen, in denen sich die nahen Berge spiegeln.

Dann aber sehen wir auf der fastig geschwellten Kuppe des Frischenbergs. Zwei uralte Baumriesen ragen hoch empor als Wahrzeichen dieses berühmtesten Aussichtspunktes der Vorpalen. Ueber 400 Kirchtürme steht man bei klarem Wetter und die Felsriesen des Chiemgauer, des Berchtesgauer Landes, des Wilden Kaisers, des Karmenbels und Bietessteins sind zum Greifen nahe. Wie oft stand Adolf Hitler hier oben, denn von hier überblickt man die größte Strecke der Autobahn. Sie kommt heran aus dem Veltzachtal, gewinnt die Höhe, schwingt auf und ab über die Wellen und Schwellen der Landschaft und schneidet fähig von Westen her den Frischenberg in der Planke an. Hier hat man die beiden Fahrbahnen nicht nebeneinander, sondern schräg den Hang hinauf übereinander gelegt, um nach beiden Richtungen freie Ausblicke zu schaffen. Ein dreier Parplatz läßt zum Verweilen ein, um in Ruhe diese unbeschreibliche Sicht zu genießen. Wer dies vom höchsten Punkt aus will, muß zu Fuß hinaufwandern.

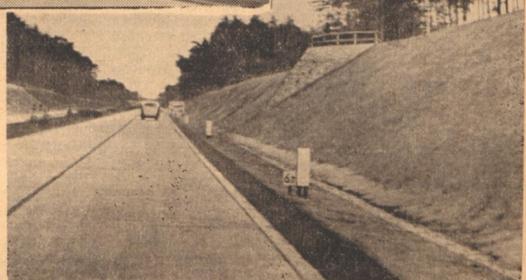
Nun wenden wir den Blick nach Osten. Unser freundlicher Führer, Reichsbahnoberrat Doll, reißt uns mit in seiner Begleitung. Das Auge schweift weit über den Chiemsee hinweg bis zur Landesgrenze. In kühnen Schwüngen fällt die Autobahn von Stufe zu Stufe, wie eine erstarrete Kaskade, zum Chiemsee ab. Auf kurzer Strecke überwindet sie 200 Meter Höhenunterschied. Dann aber überquert sie bei Siegsdorf die kommende Alpenstraße und trifft bei Kilometer 124 zwischen Bad Reichenhall und Salzburg auf die Grenze. Wir stimmen dem Leiter unserer „Expedition“ bei: diese unvergleichliche Straße ist in der Tat aufgebaut wie eine Symphonie. Aus der Höhe kommend wirt sie ihr doppeltes Band durch die Hügel und Vorberge der Moränenlandschaft, durchquert sie in ständiger Steigerung den Chiemgau und mündet sie schließlich als wichtige Schlußakorde mitten zwischen den Bergriesen des Berchtesgauer Landes, die ihre von trübem Schnee bedeckten Häupter zum Himmel emporrecken.



### So wuchs das Werk:

- Der Führer beim ersten Spatenstich am 23. September 1933
- Viele Hunderte erhalten Arbeit und Brot
- Die gewaltigen Erdarbeiten im Gang
- Die erste Überführung bei Darmstadt
- Autobahn und Landschaft: die berühmte große Buche auf der Strecke Frankfurt—Darmstadt

Aufnahmen: Führer (A), Bauer (A), Jodor-Dienst (A)





# Der Krieg ins Blaue

## Abessiniens militärische Stärken und Schwächen Gespräch mit General Virgin

(Von unserm nach Abessinien entsandten R.F.-Sonderberichterstatter.)

(Nachdruck, auch auszugsweise, verboten!)

Genneth, Abessinien, Ende April.

Dieses Gespräch hatte eine Länge von 40 Kilometern und eine Geschwindigkeit von 20 Kilometerstunden. Es wurde zwischen dem Journalisten, der als Gast im sibirischen Stab sah und dem schwebischen General Virgin zwischen Genneth und Addis Abeba in dem Auto des Generals geführt. General Virgin — ehemaliger Chef der schwedischen Luftstreitkräfte — ist heute der politische und militärische Berater des Kaisers, der Allmächtige von Abessinien, der das schwierige und delicate Spiel mit Italien leitet. Er sagte mir lächelnd: „Ich glaube nicht, daß ich — auch wenn ich nur zur Erholung fahren möchte — ein Visum von Italien bekommen würde!“ Die italienischen Zeitungen veröffentlichten spaltenlange Artikel über seine Person, und behaupten, daß ohne General Virgin das ganze Problem schon längst gelöst wäre. Das ist das schönste Lob für den General, der jetzt neben dem schwarzen Chauffeur sitzt und seit anderthalb Stunden in einer unangenehmen Lage mit dem Kopf und der halben Schulter zu mir gewandt, Auskunft über Abessiniens außenpolitische und militärische Lage gibt.

Es ist eigentlich verwunderlich, daß der Kaiser gerade einen Schweden zum militärischen und außenpolitischen Ratgeber berief, haben doch die Schweden schon seit mehr als einem Jahrhundert keinen Krieg geführt, und auch außenpolitische Probleme sind in Skandinavien sehr selten geworden — sagte ich am Anfang unserer Unterhaltung.

„Die Abessinier sind kluge Politiker und deshalb wählen sie ihre Ratgeber aus Staaten, die mit weltpolitischen Interessen nicht belastet sind. Vertreter der Großmächte unruhige Kolonialmächte scheiden von selbst aus. In der letzten Zeit sind die Wünsche der Großmächte in Bezug auf Abessinien allzu klar geworden. England hat Interessen am Rotes-See, Frankreich im Osten des Landes, von den italienischen Interessen brauche ich ja gar nicht reden. Deutschland kann auch nicht in Frage kommen, das wäre in der augenblicklichen Situation eine Weite gegen die Großmächte. Deshalb ruft der Kaiser Berater in sein Land, dessen Länder während des Weltkrieges entweder neutral waren oder aber in der Nachkriegszeit unbeschwert geblieben sind. Was die Dänen in Siam sind, das sind die Schweden hier in Abessinien. Außer mir hat das Land eine ganze Anzahl schwedischer Bürger in wichtigen Positionen: so leitet zum Beispiel Doktor Kurt Hamner das größte Krankenhaus Abessiniens, Doktor Nieström ist der Militärarzt in Abessinien, Herr Hammer ist Chefingenieur in der neuen drahtlosen Station, fünf schwedische Offiziere bilden den Offiziersnachwuchs aus. Aber auch Belgier, Schweizer, Amerikaner wirken an wichtigen Stellen am Aufbau des Landes mit.“

Wir kommen von einem Mandover, vom ersten Mandover, das Abessinien erlebte. Die 107 Schüler der Offiziersschule haben vor dem Kaiser ihre Künfte gezeigt, und es muß gesagt werden, daß die schwedischen Offiziere, die seit zwei Monaten die Ausbildung leiten, ein Wunder vollbracht haben.

„Keiner sind es aber nur 107 Mann!“ — sagt der General — „die übrigen Soldaten müssen erst richtig gedrillt und ausgebildet werden. Abessinien hat zunächst nicht viel Ahnung von moderner Kriegstechnik. Die sogenannten Offiziere haben zwar einen guten taktischen und strategischen Instinkt, sie sind wirklich geborene Militärs, aber das Vorgehen der Truppen erinnert noch stark an mittelalterliche Methoden, wie auch die ganze Organisation viel Ähnlichkeit mit der militärischen Organisation des Mittelalters hat. Außer der Ehrengarde des Kaisers, die etwa 15 000 Mann umfaßt, besteht in Abessinien keine regelrechte Armee. Ein jeder Provinzchef — und es gibt sehr viele Chiefs in diesem Lande — hat seine eigenen Truppen. Manche kommandieren nur über 10 Mann, aber auch 50 000 Mann gehören nicht zu den Seltenheiten. Diese irregulären Truppen sind militärisch unberührt: sie wissen effektiv nichts von der Entwicklung der Kriegswissenschaft, sie sind auch sehr schlecht ausgerüstet, haben oft keine Munition, keine ausgebildeten Offiziere. Weiters besteht das Arsenal des einzelnen aus einem uralten Gewehr, wozu keine Patronen vorhanden sind und einem krummen Säbel. Dieser Säbel spielt dann die Hauptrolle im Kampf. Sie versuchen den Feind mit gezücktem Säbel zu überrennen, wobei alles auf eine Karte ge-

setzt wird. Selbst der Kaiser ist von dieser Kriegstechnik noch befangen. Als wir ihm jetzt ein modernes Mandover vorführten, fragte er mich, weshalb nur so wenig von der ganzen Aktion zu sehen sei. Ich mußte ihn aufklären, daß der moderne Krieg umso erfolgreicher ist, je weniger man von den Bewegungen der einzelnen Truppenteile beobachtet kann.“

Die Straße, auf der wir fahren, stammt noch aus der Zeit Menelik's. Heute Nacht hat es geregnet, sogar gegossen auf gut abessinische Art, deshalb fahren wir auch systematisch — neben der Straße.

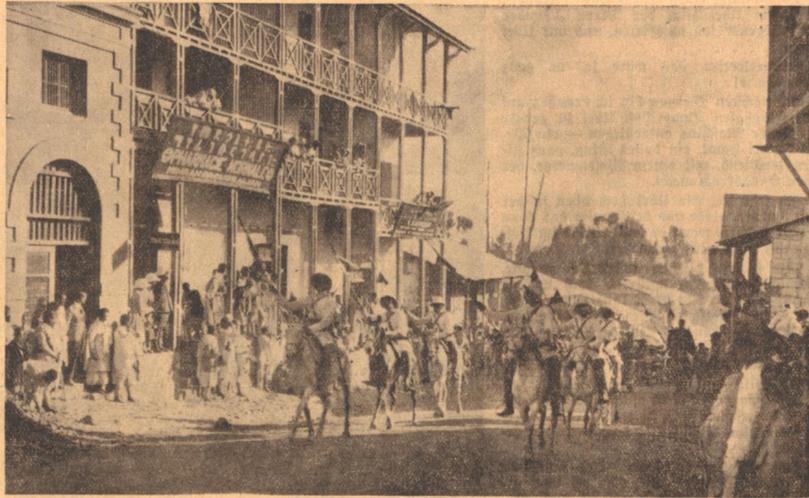
„Diese Straßen bedingen den Krieg — erzählt der General bei dieser Gelegenheit — ein moderner Krieg ist bei diesem Straßennetz einfach undenkbar. Die Abessinier haben es relativ leicht, sie haben sich entweder an diese Straßen gewöhnt, oder aber sie brauchen für sich und für ihre guten Maultiere gar keine Straßen. Aber eine europäische Macht wird hier machtlos. Man kalkuliert ja anders wie in einem Kolonialkrieg, trotzdem stellt dieses Land den Kriegsführern ganz

Wir haben endgültig eingesehen, daß dieses Land kein Terrain für die Fliegerwaffe ist. Die Ziele fehlen. Wenn die Fliegerbomben heute eine abessinische Stadt vernichten, steht diese primitive Stadt morgen wieder. Es gibt hier keine industriellen Anlagen, keine Eisenbahnknotenpunkte, keine Arsenalen, die sonst für Flugzeugangriffe so beliebte Ziele sind. Deshalb ist es auch nicht notwendig, einen großzügigen Luftschutz zu organisieren. Was nötig ist, hat Abessinien bereits: gute Flugzeugabwehrgeschütze und Soldaten, die mit diesen kleinen Kanonen gut umzugehen verstehen. Die Luftflotte Abessiniens ist nicht der Rede wert. Der Kaiser hat vier alte Potez-Maschinen, einen neuen dreimotorigen Poffler, einen alten Farman, eine kleine englische Motie und eine italienische Breda-Schulmaschine. Dazu haben wir ja einen Piloten. Für den Augenblick erfüllen diese Flugzeuge ihren Zweck, es ist uns aber klar, daß sie im Ernstfalle bereits am ersten Kriegstage abgeschossen werden. In Europa spricht man viel davon, daß der Krieg hier durch die Luftwaffe entschieden wird. Ich be-



Kaiser Haile Selassie mit geschultertem Gewehr

Während der Abessinische Kaiser sonst stets von seinem Gewehrsdiener begleitet ist, trägt er bei öffentlichen Prozeduren sein Gewehr selbst auf der Schulter. Dieses interessante Bildokument zeigt den Kaiser von Abessinien mit dem Gewehr bei einem Umzug um die Kirche. (Haber-Bilder-Dienst)



Die Leibgarde Haile Selassie's, I., in den Straßen von Addis Abeba

Presse-Photo

ungewohnte Bedingungen, die sich nicht nur in der Person des Gegners, sondern auch in der geographischen Beschaffenheit des Landes äußern. Abessinien hat keine Transportwege, keine strategischen Straßen, dadurch keine Nachschubmöglichkeiten und keine direkte Verbindungen von und zum Kriegsschauplatz. Können Sie sich einen Nachschub vorstellen, der für eine 400-Kilometer-Strecke mindestens 3 Wochen gebraucht, da hier nur an Karawanen zu denken ist.“

„Wie ist das mit den Flugzeugen?“ — fragte ich. „Was Abessinien anbetrifft, so hat das Land gar keine Flugzeuge. Als ich hier ankam, nahm der Kaiser Rücksicht darauf daß ich eigentlich Fliegergeneral bin und beauftragte mich, eine Luftflotte zu organisieren. Damals herrschte noch Ruhe, die Gelder, die für Rüstungszwecke zur Verfügung standen, hätten für einen größeren Flugzeugkauf verwendet werden können. Ich lehnte trotzdem ab. Es ist fälschlich, mit Flugzeugen zu beginnen, bevor die dazugehörigen Flieger nicht vorhanden sind. Ich schlug also dem Kaiser vor, zunächst eine Fliegerschule zu gründen, und erst nach dem ersten vollendeten Jahrgang an den Kauf von Flugzeugen zu denken. Der italienisch-abessinische Konflikt kam dazwischen, und wir haben den Plan der Fliegerschule aufgeben müssen.“

tone dagegen, daß für Äthiopien die Luftwaffe unbrauchbar ist. Weber die Abessinier noch die Italiener können mit Erfolg mit Flugzeugen operieren.“

„Rechnen Sie, Excellenz?“ — fragte ich — „überhaupt mit einem Kriegsfall?“

„Man ist gezwungen, mit einem Kriegsfall zu rechnen! Es ist nicht zu leugnen, daß sich hier kriegerische Zwischenfälle ereigneten, die an einen Bandenkrieg erinnern. In den Grenzen leben Stämme, die gerne einen Krieg haben möchten, es ist nur der Autorität und der Ruhe des Kaisers zu verdanken, daß bis heute noch kein wirklicher Krieg entflammen konnte. Aber Italien braucht scheinbar den Krieg. Ich glaube nicht, daß es vor November zu einem Krieg kommen wird, und auch dann weiß ich nicht, ob dieser Krieg einen Anfang nimmt, wie wir es in Europa gewöhnt sind, das heißt also, ob er mit einer offiziellen Kriegserklärung beginnen wird. Ich glaube sogar das Gegenteil. Italien ist zu stark an den Völkerverbund und an den Kellogg-Pakt gebunden, deshalb wird es eine Strafexpedition führen, anstatt offiziell den Krieg zu erklären. Die Italiener können aber die Sache nennen wie sie wollen, leicht wird es ihnen nicht gemacht werden. Abessinien hat zwar wenig Munition, keine Tanks und auch sonst kaum Kriegsmaterial. Die

Italiener, die über viel Munition verfügen, werden sich wahrscheinlich verleiten lassen, in großen Gruppen aufzutreten und viel zu schießen. Dagegen werden sich die Abessinier nur vereinzelt zeigen, und nur schießen, wenn ein feststehendes Ziel vorhanden sein wird. In diesem Falle werden sie auch treffen, da sie ausgesessene Scharschützen sind. In Abessinien muß man damit rechnen, daß jeder zweite Schuß ein Treffer ist, und dazu hat Abessinien genügend Munition. Auch kleinere Gebirgsartillerie stehen zur Verfügung, größere Geschütze sind für das Land unbrauchbar, fehlen doch die Transportwege.“

„Hat Abessinien eine feststehende Kriegstaktik?“

„Abessinien hat keinen Generalstab, deshalb konnte auch keine Kriegstaktik entstehen. Aber man verfolgt gewisse Pläne. Die Italiener stehen bereits tief in Abessinien, sie werden noch tiefer ins Land gelangen. Aber dann werden die Abessinier in Aktion treten, und es wird bestimmt wieder, wie 1895 bei Adua, zu einer entscheidenden Schlacht kommen. Damit rechnen nur die wenigsten, aber Abessinien hat aus Adua sehr viel gelernt, vor allem, daß eine europäische Macht, die an einen feststehenden Kriegsplan gebunden ist, eine tief einschneidende Niederlage nicht ohne weiteres hinnehmen kann. Es ist auch nicht möglich, die italienischen Truppen so auseinanderzuziehen, wie das die Abessinier mit ihren Truppen tun. Dazu hat Italien nicht genügend Raum, während Abessinien das ganze Hinterland zur Verfügung steht. Italien hat noch bei weitem nicht genug Soldaten in Afrika: nach unseren Informationen sind bis heute nur 30 000 Europäer in den beiden Kolonien gelandet, davon ist noch dazu ein großer Teil Techniker und Verpflegungsmannschaft. Mit 30 000 Soldaten kann man keinen Krieg gegen ein Volk von 10 000 000 führen, oder aber man hat sich militärisch verhängnisvoll verrechnet und die soldatische Stärke Abessiniens unterschätzt. Der Krieg, der hier kommt, wird — nicht in seinen Zielen, sondern in der Art der Durchführung — an den Bandenkrieg in der Mandschurei erinnern, wird aber bestimmt in einer einzigen Schlacht seinen Höhepunkt erreichen, wobei die Verschiedenartigkeit der Kampfmethoden der gegenüberstehenden Truppen ausschlaggebend sein wird. Fest steht, daß Abessinien keinen Krieg heraufbeschwört, aber mit aller Entschiedenheit die von Italien besetzten Gebiete zurückfordert. Unser Vorsehen ist es, diese Befreiung am grünen Tisch zu erreichen, Italien hat dagegen andere Pläne: es will nicht nur das besetzte Gebiet behalten, sondern noch dazu die ganze Provinz Egeden haben. Leider kann man dabei an eine friedliche Lösung nicht denken...“

Der General wird nachdenklich. Er spricht nicht mehr, antwortet auch nicht auf verschiedene Fragen, die ich noch stelle. Jetzt fahren wir schon auf einer besseren Straße, wir sind in der Nähe von Addis Abeba. Es ist unheimlich, dieser überlegende, schweigende General. Dann sagt er aber ganz plötzlich:

„Ich habe einen guten Titel für Ihren Artikel! Nennen Sie ihn, 'Der Krieg ins Blaue!' Eine bessere Bezeichnung für diesen eigenförmlichen Krieg gibt es nicht.“



Munition für Abessinien

Abessinien hat, nachdem sich die Situation immer mehr verschärfte, in Europa reichlich Munition aufgekauft, die mit Eseln bis Dschibuti, der Hafenstadt von Französisch-Somaliland transportiert und dann mit der Bahn nach Addis Abeba gebracht wird. Unser Bild zeigt die Ankunft eines solchen Munitionstransportes in Addis Abeba. Die Kisten tragen bemerkenswerterweise französisch Aufschriften. (Haber-Bilder-Dienst)

Die Wache der abessinischen Elite-truppe

Der abessinische Kaiser Haile Selassie ist mit Eifer befaßt, die Ausrüstung und Ausbildung seiner Truppen den europäischen Maßstäben anzugleichen. Den Kern des Heeres bildet eine bereits vorzüglich ausgebildete und ausgerüstete Elite-Truppe, von der wir hier einige Soldaten in Parade-ausstattung zeigen. (Haber-Bilder-Dienst)



DAS PORTRÄT:

Annabella

Der Leiter der Zeitschrift „Journal des Voyages“, der Journalist Paul Charpentier, wäre der glücklichste Mensch der Welt gewesen, wenn ihm damals jemand gesagt hätte, daß das kleine Mädchen, das ihm Mitte des Jahres 1909 geboren wurde, später zu den berühmtesten Frauen der Welt zählen würde. Vielleicht hätte er daraufhin schon damals seine Kolonialzeitschrift beiseite gelegt und sich so wie heute nur seiner Tochter gewidmet. Da dies aber nicht der Fall war, verankerte er in Zeite, so wurde Annabella im Familienkreise genannt, all seine Sehnsucht nach dem Unerreichbaren. — Es waren jedesmal Feiertage, wenn die Familie, die in dem Vorort La-Varenne-St. Hilaire wohnte, ihn in seinem, mitten in Paris gelegenen Büro überfiel — und er seinem liebsten Zettel auf bunten Erdarten die größten und schönsten Weltreisen erleben lassen konnte.

Die Ferien verbrachte die Familie irgendwo am Meer. So kam es, daß die kleine Annabella bereits eher



und besser schwimmen konnte als schreiben und lesen. In diese Zeit fällt auch ein Ereignis, das Zukunftsdeutern schon zu denken gegeben hätte. Das war, als sie in der Schule zu St. Maur sich weigerte, mit den anderen in Reich und Stied zu gehen. Annabella ging immer seitwärts oder zottelte hinter der Klasse her. Da half kein Schimpfen — man mußte ihr den Willen lassen.

Auf Paris drängten die deutschen Fliegerbomben und Ferngeschosse, und Papa Charpentier zitterte draußen an der Front mehr um seine Familie als um sich. Er wäre sicherlich nur halb so ängstlich gewesen, wenn er gesehen hätte, wie Annabella im bombensicheren Keller mitten zwischen Jammernden und schreienden Menschen, ruhig und sehr interessiert die aus Zeitungen und Zeitschriften herausgeschnittenen Bilder ihrer Filmlieblinge fortierte.

Mit dem Jungmädchenalter kam die Lesewut. Fast krankhaft mutete es an, wie Annabella in wahllosem Durcheinander Tolstoi, Musket, Victor Hugo, Chateaubriand und Vigny verschlang. Tristan und Isolde beschäftigte sie lange.

In diese Zeit fällt auch der erste Kinobesuch. Da sah nun eines Tages zwischen ihren Bauern und kurz-sichtigen Rentiers im eilig zum Kinosaal hergerichteten großen Raum des Dorfgasthofes ein kleines Mädchen in Zittern und Bangen. Eine Wandervino-Gesellschaft zeigte den Film „Die drei Musketiere“. Und hier empfing Annabella jene ersten tiefen Eindrücke des Films, die für ihr späteres Werden und Wollen von ausschlaggebender Bedeutung wurden.

An eine andere Schule versetzt, begannen sich ihre Hefte anstatt mit Geschichte und Mathematik, mit phantastischen Erzählungen und erdichteten Abenteuergeschichten zu füllen. Ihre Filmbegeisterung wurde nachgerade ansteckend für die ganze Klasse. Als gar noch von dem weltberühmten Hollywoodstar Mae Murray das erbetene eigenhändig unterschriebene Photo eintraf, war das ganze Internat so filmverrückt, daß ihr Vater sie aus dem Hause nehmen mußte. Für ihn stand es jedoch seit jeher fest, daß seine Jüngste zu Höherem geboren. . .

Das Zeter und Mordio der Mutter verstummte erst, als Vater Charpentier die fertigen Photos brachte, die er von seiner Tochter auf dem Rasen vor dem kleinen Hause aufgenommen hatte. Der Beleuchtungseffekte wegen hatte er nämlich Mamas Wäschebänkchen restlos geplündert und Bäume und Rosen mit Tisch- und Betttüchern behangen. Die gutgelungenen Photos aber beunruhigten selbst die nervösesten Gemüter — so schön waren

sie. Das fand auch der Schriftsteller T'Serfensens, dem der Vater von der Filmbegeisterung seiner Tochter erzählte. Ueber diesen kam das Mädchen mit der Filmfrankheit zu Abel Gance, dem bekannten französischen Filmregisseur, der gerade seinen „Napoleon“ vorbereitete. Die Probeaufnahmen wurden so ausgezeichnet, daß Abel Gance sich entschloß, Annabella eine größere Rolle als die vorgezeichnete zu übertragen. Sie selbst erfuhr nichts davon. Als der Regisseur kurze Zeit später im kleinen Amphitheater des College de France seinem Bekanntenkreis einen Teil der Filmaufnahmen vorführte, herrschte zum Schluß ergriffenes Schweigen. So gewaltig wirkten die Großaufnahmen des kleinen, unbedeutenden Mädchens, das sich währenddessen bescheiden längs den Rändern fortstieß. Annabella hatte die erste Sprosse der Aufsteiger, vom Glück begünstigt, schnell und leicht erklommen.

Der Siegeszug des Tonfilms wurde auch Annabella weiterer Begleiter. Der Weltersfolg von „Unter den Dächern von Paris“ ließ sie bereits in jungen Jahren da anlangt sein, wo andere Große nach einem Leben von Mühe und Arbeit aufhören. Aber der Weg ging weiter. Ein Erlös aus der Arbeit wurde der Grundstein ihrer künstlerischen Arbeit. Es ist nicht übertrieben, zu behaupten, daß die Hauptanregung zu neuen Filmtönen und Möglichkeiten meist von ihr ausging. Nachdem sie in dem letzten hier gezeigten Film eine Japanerin so lebensecht verkörperte, daß einige Frauenvereine aus dem Reich der Mitte sie zu ihrem Ehrenmitglied ernannten, sehen wir sie jetzt als Russin in dem Film „Matajoh“.

Die Musik im Film

In vier Tagen hat der Komponist Peter Kreuder die Musik für den deutschen Epochenfilm „Das Mädchen Johanna“ vollendet. Eine Leistung, die Kreuder selbst als die schwerste seines Lebens bezeichnet. Um so interessanter war es für uns, über den Schaffensprozeß des jungen rheinischen Musikers von ihm selbst durch einen Mitarbeiter in Berlin nähere Einzelheiten zu erfahren.

Entscheidend blieb für die musikalische Arbeit an diesem Film, die Komposition so zu gestalten, daß sie einerseits dem Musiktheoretiker nirgends zu Kritik Anlaß gibt und andererseits dem vorurteilslosen und in gewissen Grenzen sich bewegenden Verständnis der breiten Zuschauermassen entspricht. „Der Film ist ja nicht nur für den Berliner Ufa-Palast am Zoo gebräut worden!“ sagt Peter Kreuder. „Und zweitens hielte ich bald heraus, daß zeitgenössische Musik jener Jahre, in denen sich das nummernreiche Schicksal der Jungfrau abspielte, nicht direkt übernommen werden konnte. Sie wäre für unser Empfinden nicht nur unverständlich, sondern beinahe unangenehm. Die reichen Sammlungen in der Münchener Staatsbibliothek und die Chorliteratur, die sich im Archiv

des Kölner Doms fand, gaben mir guten Aufschluß über die damalige Zeit. Aber ich mußte trotz alledem original aus mir selbst herauschaffen.“

„Die Ouvertüre, die den ersten Teil des Films, der in den Jahren 1429/30 spielt, einleitet, beginnt mit einer phrygischen Tonleiter in zeitgemäßem Stil. Gemischter Chor folgt, bis Harfenklänge überleiten zum archaischen Charakter. Bis zum Auftritt der Johanna bleibt die Musik hart, klagend und malt dumpf die Atmosphäre, die über dem Land lag. Solange entbehrt sie auch der strahlenden Dur-Mollfärbung, die erst nach etwa achtundzwanzig Metern das Licht symbolisieren, das die Erscheinung der Jungfrau für Frankreich bedeutete. Ein einziges Motiv, das aus vier Takten besteht, zieht sich durch die ganze Partitur und ich habe versucht, auf Variationen dieses Leitmotivs zu verzichten. Es begleitet die ganze Handlung und ihre Trägerin bis zum Tode, wo es, für sechs Solopfeifen geschrieben, den Höhepunkt erreicht.“

In dem Klangkörper des Orchesters finden sich Violoncellen, viel Trompeten und ein großer Miltrommelchor. Vorherrschend ist die Orgel, obwohl die gesamte Instrumentation ganz polyphon gehalten ist. Dazu bedurfte es des willigen Mitgehens und intensiver Arbeit des Dirigenten. Ich habe in dem fünfundachtzig Mann starken Ufa-Symphonie-Orchester ein geradezu ideales Instrumentensemble gefunden, das nicht nur den Vorzug hat, daß man jederzeit mit ihm schwerste klassische Musik wiedergeben kann, sondern das auch elastisch genug ist, allen ungewöhnlichen und häufig wechselnden Anforderungen schnell und verständnisvoll zu folgen. Besonders die Leistungen der Blech- und Holzgruppenbläser sind von erstaunlicher Dualität.

Als Chor fand die bekannte Berliner Soliflörvereinigung unter ihrem vorzüglichen Dirigenten Favre zur Verfügung. Diese Vereinigung war besonders für unsere Absichten prädestiniert, da sie seit Jahr und Tag die mittelalterliche Musik pflegt.

Auf die Frage, in welcher Zeit eine so große Komposition entsteht, lächelt Peter Kreuder. Er hat die dreihundertzwanzig Seiten umfassende Partitur für Orchester und Chor in vier Tagen geschrieben. „Aber das mühen auch die vier Nächte dazu gerechnet werden und selbstverständlich habe ich mich wochenlang vorher mit dem Duellenstudium befaßt. Aber wenn der richtige Augenblick eben einmal gekommen ist, dann strömt es ohne Aufheben in die Feder — ich arbeite fast durchgehend am Schreibtisch und schreibe sofort ins Reine. Nur ganz selten gehe ich zwischendurch einmal an den Klavier. Zum Teil hatte ich vorher bereits fertige Teile des Films gesehen, manches aber auch „auf Verbaß“, wie der Berliner sagt, komponiert. Natürlich habe ich mich von der Dichtung Gerhard Meißels und — von der Architektur inspirieren lassen. Architektur ist für mich „ästhetische Musik“, die bei ihrer Anschauung ohne weiteres in Töne überleitet.“

Die Musik ist nach meiner Auffassung keinesfalls nur eine Unternehmung oder nebenläufige Begleitung eines Films durch Töne, sondern ein wesentlicher Bestandteil des geschlossenen Ganzen, das nicht gerissen werden darf. Musik gehört zum Film wie Bild und Ton und Wort. Wo dies nicht der Fall ist, bliebe sie besser ganz fort. — Uebrigens bekam ich gestern aus meinem Elternhaus etwas geschickt, das beinahe wie ein Märchen klingt: Den Entwurf zu einer Opernpartitur „Die Jungfrau von Orleans“. Vielleicht glauben sie mich nicht, aber ich habe das mit ganzen zwölf Jahren geschrieben; wahrhaftig war ich beim Lesen von Schillers Drama so beeindruckt worden, daß ich mich hinsetzte und eine Oper daraus machen wollte. Ich hatte davon überhaupt keine Ahnung mehr. Nun hat es ein seltsamer Zufall gefügt, daß das damalige jugendliche Bemühen in anderer Weise zur Wirklichkeit wurde.“

Germann Gader.

Mein erster Flug mit Udet

Von Jürgen Ohlsen

Da himmelt eines Tages das Telefon: in einem Udet-Film der Terra „Wunder des Fliegens“ soll ich spielen, und mit Udet fliegen? . . .

Donnerwetter, das wäre ja 'ne ganz große Sache!

Am nächsten Morgen bin ich draußen auf dem Flughafen Tempelhof. Udet ist gerade mit seiner Maschine aufgefliegen — ein Zwi-Pe-Curtis-Baum, ein tolles Ding, ganz silbernen leuchtend, mit einem Niesenmotor, der einen Hundstrich macht.

Ich sehe zu, wie Udet hoch oben in der Luft Kurven dreht und denke mir: das kann ja nett werden, wenn er das mit dir im Passagierfließ auch alles macht.

Mir ist ein bißchen unheimlich zumute, aber ich freue mich natürlich doch mächtig darauf. . . Als Udet landet, merke ich, daß in der Maschine gar kein Passagierfließ ist. Aber dicht daneben steht der Klemm-Gindefler, da sind zwei Sitze — Und schon kommt auch Udet auf mich zu: „Na, willst du mal mitfliegen?“ — Und ob ich will!

Ich habe noch nie in einer offenen Sportmaschine geflogen, nur in einer großen Verkehrsflugmaschine bin ich mal nach München geflogen.

Während der Montage mich anschaut und mir eine Brille gibt, höre ich Udet gerade sagen: „— jetzt werd' ich mal ausprobieren, ob der Junge zum Fliegen geeignet ist.“

Wir starten! Ein ganz kleiner Anlauf nur, und schon schweben wir über dem Rollfeld. Föhnig legt sich die ganze Kiste auf die eine Seite — ich veruche rasch das Gleichgewicht zu halten —, und nun geht's hell in die Höhe! Komisches Gefühl, beim erstenmal! Bald geht's wieder runter, dann dreht Udet 'ne Steilkurve, oder er läßt die Maschine „flüppern“ — das ist, als ob wir nach hinten weggetrieben würden.

Nachdem ich mich an die Bewegung der Maschine gewöhnt habe, gucke ich mir den Flugplatz und die Umgebung von oben an: da auf dem Sportplatz spielen sie Fußball — und vor dem Verwaltungsgebäude landet eben eine große Verkehrsflugmaschine — ganz klein wie ein Spielzeug sieht sie von oben aus. Aber lange kann ich mich nicht umschauen die Nase der Klemm fliebt schon wieder steil nach oben, ich kann nur noch den Himmel sehen — dann fallen wir plötzlich direkt auf den Flugzeugschuppen runter!

Ich merke, wie Udet das Gas abdrehet — jetzt schweben wir richtig über das Dach weg, und in fönischen Schaufelbewegungen nähern wir uns wieder dem Rollfeld, ganz groß kann ich die Grasfläche erkennen — und die Räder rollen gleich darauf über den Boden — —



Ernst Udet und Jürgen Ohlsen in dem Terra-Film „Wunder des Fliegens“

„Na, wie war's?“ fragt mich Udet, als wir herausklettern aus den Sitzen. Da kann ich wirklich nur eins antworten: „Habelhaft!“ „Dann ist die Sache in Ordnung“, meint Udet und lacht: „— dasselbe merkt du nämlich in deiner Anfangsjahre nach dem ersten Flug mit mir auch sagen, wenn wir den Film „Wunder des Fliegens“ drehen!“



Rechts:

„Mein Herz der Königin“

ist der Titel eines englischen Films, der das Schicksal des dänischen Staatsmannes Dr. Struensee und seiner Geliebten, der Königin Karoline Mathilde von Dänemark, auf die Leinwand zaubert. Photo: Europa-Mater

Links:

„Das Mädchen Johanna“ und der König Unter Bild zeigt die erste Begegnung zwischen Johanna (Angela Saloner) und dem König von Frankreich (Gustaf Gründgens). Neben Johanna steht man links Graf Maillebars (René Zellgen) und rechts Franz Lichtich als Johann v. Meß. Aufnahme: Ufa



# Zwischen WEISS und ROT

Bearbeitet von Dr. A. von Andreass  
Urheberrecht: „Dammert-Pressedruck Berlin“

Das Leben einer Russin zwischen zwei Revolutionen

## (6.) Die lebenden Schienen

Es gelang mir bald, unbeachtet den Schauplatz der unheimlichen Handlung zu verlassen. Das Erlebnis lastete wie ein schwerer Stein auf meinem Herzen. Immer tiefer ergriff mich vor dem Bruderkampf, in dem die natürlichsten Gefühle der Menschlichkeit sich ohne erkennbaren Grund in fanatischen Haß verwandelt hatten. Unbemertzt erreichte ich unser Hauptquartier. Die Nachricht von der Konzentration bolschewistischer Kräfte an der Eisenbahnlinie erwies sich als außerordentlich wichtig. Der strategische Plan lautete: Befreiung der Eisenbahnlinie.

Die Armee setzte sich in Bewegung und erreichte nach anstrengenden Märschen das Rubangebiet. Die Steppe war hier nicht mehr so einödig. Sie war von welligen Hügeln durchzogen, manchmal stießen wir auf kleine Waldungen. Dieses fruchtbare Gebiet, das jetzt dem Schrecken des Bürgerkrieges zum Opfer fallen mußte, wird von der Eisenbahnlinie Moskau-Tscherepowa durchzogen. Die Station Wysski war von den Roten besetzt. Ein aus dreißig Wagen bestehender Eisenbahnzug stand auf der Station. Nach Ansicht unseres Stabes war es von Bedeutung, sich dieses Zuges zu bemächtigen. Der Angriffsbefehl wurde erteilt. Zum erstenmal sollte ich einem richtigen Kampf beiwohnen. Alle schwiegen, auf den Gesichtern der Soldaten, die meistens aus freiwilligen Offizieren bestanden, lag Ernst und Entschlossenheit. Unsere Gefühle nahmen Stellung auf einer Anhöhe und der Kampf begann. Bald war die Luft von dem Krachen der Geschütze und dem Knattern der Maschinengewehre erfüllt. Immer stärker wurde das Feuer. Rote Soldaten führten aus den Eisenbahnwagen und ergriffen die Flucht. Die Weissen drangen vor, und die Verluste der Roten an Toten und Verwundeten waren beträchtlich.

Aber auch in unseren Reihen ertönte das klägliche Wimmern von Verwundeten. Besonders ein blutjunger Leutnant schrie herzzerreißend. Unaufhörlich wiederholte er einen Frauennamen. „Nadja“ rief er, „Nadja, denk an mich, ich werde!“ Es war nicht auszuhalten. Ich hielt mir die Ohren zu und wandte mich erschüttert ab. Ein weisser Offizier, der einen jungen Wurfen mit roten Abzeichen an der Soldatenmütze beim Krachen hielt, rief mich aus Versehen an und entschuldigte sich. „Sehen Sie sich diesen Rummel von Rotgarolken an!“ rief er wütend, „Erst mordet er, und jetzt steht er um Gnade!“ „Ich bin nicht schuldig!“ schrie der Gefangene in Todesangst. „Man hat mich eingezogen, ich weiß gar nicht, warum es geht. Ob Jar, ob die Sowjets, mir ist alles gleich.“

„Warum bist du denn mitgegangen, du Hundelohr“, brüllte der Offizier und drohte dem Unglücklichen mit dem Seitengewehr. „Erbarmen, Väterchen, Erbarmen“ heulte der Gefangene und schlug sich mit den Fäusten an die Brust.

„Vierteilen müßte man dich und...“ Der Offizier fügte ein Schimpfwort hinzu, das es nur in der russischen Sprache gibt. Es ist einer der gemeinsten Ausdrücke, die ich kenne, der die heiligsten Gefühle in den Schmutz zieht. Dieses Schimpfwort war übrigens so gebräuchlich in der russischen Armee, daß es fast zum Umgangston gehörte. Auch die höheren Offiziere und Generale gebrauchten es, ja selbst von Krankenschwestern habe ich dieses widerliche Wort gehört. Der Offizier, dessen Wut sich allmählich zur Raserei gesteigert hatte, rief plötzlich sein Seitengewehr in den Leib des Unglücklichen. Entsetzt schrie ich auf. Die Flüche des Peinigers mischten sich mit dem Klammern des Opfers. „Um Gottes willen, warum haben Sie das getan?“ rief ich empört. „Auge um Auge, Zahn um Zahn“ erwiderte er, mit seinem Taschentuch das Blut vom Seitengewehr abwischend. „Haben Sie eine Ahnung, wie unsere Gefangenen bei den Roten behandelt werden? Viele wurden verbrannt, andere dienten als Zielscheiben bei einem Probefestlegen!“

„Wenn auch wir so verfahren, sind wir nicht besser“, rief ich völlig aufgelöst. Abschlüssend drehte mir der Offizier den Rücken zu. Ich mußte sehen, wie noch mehrere andere Gefangene niedergemetzelt wurden. „Ich ergebe mich, ich bin schwer verwundet“, schrie einer, während ein Weisser ihm den Armeerevolver auf die Brust setzte und mehrere

Schüsse abfeuerte. „Halt, ein Genosse“ rief ein anderer. Das Wort „Genosse“ aber verstärkte nur die Wut der ihn schlagenden Soldaten. „Hier gibt es keine Genossen“ herrschte ihn ein Oberst an, und wieder ertönten die bekannten Schimpfwörter...

Zwischen hatten sich die Roten zurückgezogen. Unsere Truppen drangen in den Eisenbahnzug. Nach einer Stunde Ruhe gab der General den Befehl zum Aufbruch. Eine kleine Abteilung sollte die Eisenbahnstation noch besetzt halten, während die Hauptkräfte mit dem Zug abtransportiert werden sollten. Oberst Babkin und sein Stab, zu dem auch ich gehörte, durften in einem Eisenbahnwagen Platz nehmen. Nun stellte es sich heraus, daß die während des Kampfes stark beschädigte Lokomotive den langen Zug nicht schleppen konnte. Was nun? Während der Beratungen, die in einem unglaublich schmutzigen Abteil 1. Klasse vor sich gingen, schlug plötzlich eine Granate in der nächsten Nähe des Zuges ein. Eine andere folgte. Schrapnell explodierten in der Luft. Rufe: „Die Roten sind wieder da!“ ertönten. In der Tat: starke bolschewistische Verhärterungen schienen im Anmarsch. Unsere Artillerie erwiderte das Feuer. Jetzt hieß es, schleunigst die Station räumen. Die Lokomotive kamste und feuerte, ohne den Zug vom Platz zu bringen. Die Lage wurde immer verzweifelter. Eine Granate hatte in den letzten Wagen eingeschlagen. Zerfetzte Leichen und Schwerverwundete lagen auf den Gleisen. In dem Generalsabteil wurde beraten. Ich stand im dichtgefüllten Gang und hörte erregte Stim-

men. Keine Minute war zu verlieren. Der General verließ sein Abteil. Offiziere redeten auf ihn ein. „Es ist unmöglich, Exzellenz, wir können unsere Leute nicht preisgeben, bedenken Sie, es sind meistens Offiziere. Wenn sie in die Hände der Roten fallen, werden sie zu Tode gemartert!“ „Es geht darum, den Kopf der Armee zu retten“, sprach der General. Sein Gesicht zuckte nervös, seine feberglänzenden Augen glitzten mit einem sonderbaren Ausdruck über mich hin. Wo hatte ich nur ähnliche Augen gesehen? Und plötzlich entfiel mir an jenes Kaffee in Moskau und seine Gäste. Da mußte ich, der General war Kofainin! Er ist später zu den Roten übergegangen und hat seine Mitarbeiter und besten Kameraden ver-

raten. „Die eigenen Leute werden uns zerreissen, wenn sie ihren Befehl hören“, versuchte ein Stabsoffizier einzuwenden. „Unfinn“, schrie der General plötzlich mit sich überschlagender Stimme. „Sie haben meinen Befehl auszuführen und nicht zu diskutieren. Lumpenpack, Gefindel, Schweinehund!“ Eine Flut von Schimpfwörtern ergoß sich über die geröteten Köpfe der Stabsoffiziere. Ich wußte immer noch nicht, warum es sich handelte und was der General vor hatte. Ich sollte es bald erfahren. Ein Stabsoffizier, leichenblau geworden, eilte heraus. Die Roten waren schon ganz nahe. Sie feuerten unaufhörlich. Unsere Verluste wurden immer schrecklicher. Dann hörte ich ein Klirren. Mehrere Offiziere hatten etwas an den Wagenkupplungen zu tun. Und plötzlich begriff ich: Der General wollte sich und den Stab in Sicherheit bringen und seine Leute den Roten opfern!

Jetzt hatten auch unsere Truppen die Absicht des Führers erkannt. „Wäre Kornilow hier, könnte dieser Unfug nicht passieren“, flüsternte mir Babkin zu. „Dieser Kerl erlaubt sich Dinge, die unsere ganze weiße Armee kompromittieren“. Die weissen Soldaten und Offiziere hatten sich vor unserem Wagen

## Die älteste Stenographie der Welt

Das Wesen der germanischen Wortschrift / Von Hans H. Reinsch

Den wenigsten dürfte bekannt sein, daß die germanische Runen-Wort-Schrift einer uralten Kultur entspringt, die sich, wie moderne Forscher nachgewiesen haben, maßgebend für die Sprach- und Schriftentwicklung der ganzen Welt gewesen ist. Keineswegs waren die germanischen Runenzeichen lediglich, wie man lange Zeit angenommen hat, nur Buchstabenzeichen, sondern ursprünglich setzte man für ein Wort besonderen Sinnes und Inhalts, besonderer Kraft (daher unsere heilige Bezeichnung noch: Kraftwort!) ein bestimmtes, keineswegs zufälliges Symbol. Dieses Symbol nennt man eine Rune. Die Kultur der Ur-Germanen ist also, wie schon aus diesen Hinweisen ersichtlich ist, eine recht hohe gewesen. Ganz zu Unrecht hat man daher behauptet, daß die Germanen ein kulturloses, barbarisches Volk gewesen seien.

Nun waren die Runen, wie der Runenforscher Friedrich Verharm Marby, Wäbflingen, ferner Guido von List u. a. nachweisen konnten, heilige Zeichen dieser nordischen Rasse und alles andere als nur Schriftzeichen, wie man bisher angenommen hat. Schon das Wort Rune mit dem Stammwort Run hat besondere Bedeutung. Durch Vokalansatz entstanden z. B. uns heute noch geläufige Worte, wie Ran, Ren, Rin, Ron. Rin ist zum Beispiel in rennen, Renntier enthalten, Rin in rinnen. Doch auch Doppelvokale wurden eingeschoben, wie rain, reum, raun (raunen!), Rehworte werden gebildet, wie nur, nar (Marbe), ner, nir (nirgend), nor (Norre).

Die zu verschieden langen Futharks zusammengesetzten Runenzeichen hatten jedoch ebenfalls bestimmte Namen, die zu den Wortbildungen die Grundlage „liefernten“. Die ersten 5 Runen heißen Fa, Ur, Thor, Ar, Ka; die Anfangsbuchstaben dieser 5 ersten Runen geben den Namen für die Runenreihe ab: Futhark! Dasselbe, was wir nun bereits mit dem Wort Run fanden, geschah auch mit den Runennamen. Nehmen wir als erste die Rune Fa. Sie wurde nicht nur als fa verwendet, sondern auch in Verbindung mit den 4 anderen Vokalen, also als fa, fe, fo und fu und ferner in der Umkehrung als af, ef, of, uf. Später verband man das F auch mit

zwei Vokalen und erhielt dadurch: fae (fä), faa, fai, fau und davon wieder die Umkehrungen. Es dürfte also ersichtlich sein, in welcher Weise sich die Schrift und die Sprache entwickelten.

Da nun aber die Runenzeichen, wie bereits erwähnt, Symbole für je ein bestimmtes Kraft-, Ur- oder Grundwort waren, haben wir in ihnen nichts anderes vor uns, wie Marby hervorhebt, als eine ganz wunderbare und einfache Stenographie! Der Name des Runenzeichens ist also das Wort, das in älterer Zeit mit diesem Zeichen verbunden war. Namen haben auch die Zeichen der griechischen und hebräischen Schrift und es ist bewiesen, daß die hebräische Schrift eine „umgelegte Runenschrift“ ist, eine Runenreihe, die nach rechts umgelegt wurde, sodas sie von rechts nach links geschrieben werden muß. Die griechische Schrift ist eine nach links umgelegte Runenschrift. Die Germanen schrieben aber von oben nach unten.

Die Einlegung eines einzigen, möglichst einfachen Zeichens für ein ganzes Wort ist ja auch das Wesen der Stenographie. Diese Stenographie unserer Urabnen hat nun folgendes „Gesicht“:

Y N T R R Y X X  
Fa Ud Thor Os Rit Ka Hagall Eh  
X I I H T B T Y  
Not Is Ar Sol Tir Bar Laf Man.

Diese 16 Ur-Runen reichen vollkommen aus, alles zu schreiben — selbst jedes Wort unserer heutigen Schriftsprache — obwohl der Germane, wie Guido von List betont, weder ein v noch ein w, weder ein r noch ein a oder ein u kannte, ebensowenig das c, d, p, B und w entstanden aus u, ur, uu, uu; r entstand aus ts; z war s, qu entstand aus kwi, gut; das c aus ts; das d aus th (Rune Thor), das p aus b und erst später erhielten sie eine eigene Rune. Aus diesen 16 Runen bildeten sich auch die sogenannten Wurzelmorte unserer Sprache und sie bilden wiederum den Schlüssel, um unsere Sprache urfundeutlich zu erschließen.

## Was mancher nicht weiß

Das Wachstum des europäischen Menschen ist in der Zunahme begriffen. Die heutige Generation ist durchschnittlich 5 Zentimeter größer, als ihre Vorfahren vor 70 Jahren.

Die Autofahrer sollen im 2. Jahre den meisten Unfällen ausgesetzt sein. Man erklärt das damit, daß sie im 1. Jahre vorsichtig fahren, im 2. aber größeres Selbstvertrauen bekommen, ohne doch schon die genügende Erfahrung zu besitzen.

In den letzten 30 Jahren hat sich die Wissenschaft der Persönlichkeitsfeststellung durch Fingerabdrücke so ausgebildet, daß 400 000 solcher Feststellungen ohne einen einzigen Irrtum gemacht werden konnten.

Die allgemeine Lebensdauer hat sich so ausgedehnt, daß ein neugeborener Knabe jetzt auf durchschnittlich 56 Lebensjahre rechnen kann, während ein Mädchen im Durchschnitt sogar 60 Jahre lebt. Noch vor 50 Jahren waren die Zahlen 42 bzw. 45 Jahre.

Bei Ausgrabungen in Ur hat man ein altes Fossil gefunden, das 6000 Jahre alt ist. Die Briefe wurden damals auf Tafeln aus feuchtem Lehm geritzt, die dann in der Sonne getrocknet wurden. Die Beförderung dieser schweren Briefe mag nicht einfach gewesen sein.

Eins der Ergebnisse, das durch die Stratosphärenflüge gewonnen wurde, ist die Feststellung, daß der Himmel in verschiedener Höhe verschiedene Farbe hat. Zwischen 8500 bis 21 000 Meter Höhe sieht man den Himmel in blauen und violetten Farben, in 22 000 Meter Höhe aber wirkt er völlig schwarz oder grauschwarz.

Der größte Zugvogelschwarm, den man wohl jemals beobachtet hat, wurde im vorigen Jahr in Kanada gesehen. Tausende und aber Tausende von Wildgänzen verließen die Gegend um Quebec, um sich für den Winter in wärmeren Süden niederzulassen. Es dauerte vier Stunden, bis der Schwarm über die Stadt hinweggeflogen war.

In Rioto in Japan gibt es einen Tempel, der Higashi Dongawanti heißt und eine sehr seltsame buddhistische Reliquie enthält. Es sind dies die Reste von 53 dicken Seilen, die aus dem Paar von 30 000 Frauen geflochten wurden. Diese Seile wurde vor 200 Jahren benutzt, um Balken für einen neuen Buddha-tempel in die Höhe zu ziehen.



„Warum gehst du mit deinem Rheumatismus nicht einmal zu dem alten Sanitätsrat? Der ist doch Spezialarzt!“  
„Ja, ja, wir trösten uns ja schon immer gegenseitig; er hat nämlich auch mit Rheumatismus zu tun!“

verammelt. Sie flehten um Nachsicht. Der General zeigte sich am Eisenbahnfenster. Er verfluchte die Leute zu beschwichtigen und erklärte ihnen, daß er Verhärterung heranzubolen wolle. „Haltet euch bis dahin“, lautete der Befehl.  
„Verlaß uns nicht, Väterchen“, ertönten einzelne Rufe. „Im Augenblick der Gefahr willst du uns preisgeben? Weich bei uns? Wir wollen gemeinsam für eine gerechte Sache sterben!“

Der General wandte sich unwillig ab und gab den Befehl, sofort loszufahren. Einige Leute verfluchten die Abkoppelung der Wagen zu verhindern, es war zu spät. Die Lokomotive und ein Wagen zogen an, langsam bewegten sich die Räder. Wutgedröh und Flüche klangen dem Stabswagen nach. „Vrienden!“ schrie plötzlich ein dritter Soldat in hysterischer Aufregung. „Legt euch auf die Schienen! Der Herodes (russische Bezeichnung für einen grausamen Menschen) wird es nicht wagen, über unsere Körper zu fahren!“ Zugleich mit diesen Worten lief er einige Schritte voran und legte sich quer über die Schienen. Ich konnte aus einem Kupefenster den ganzen Vorgang beobachten. Noch einige Leute folgten dem Beispiel des Velehenen. Bald waren die ganzen Schienen grau von der Soldatenmenge, die sich taftächlich hingelegt hatte.

„Erzellen“, die Leute liegen auf den Schienen“, kammelte der Adjutant des Generals. „Zum Teufel, vorwärts, Volddamp!“ lautete die Antwort. Immer schneller fuhr der Wagen. Ich hörte Knirschen, dumpfe Laute und schloß entsetzt die Augen. Das Sprichwort „Aber Zeichen geben“ war ungläubliche Wirklichkeit geworden! Verhüllte Zeichen rollten den Bahndamm herab. Das wütende Feuer der Roten wurde immer heißer. Nach einer halben Stunde beand ich mich mit dem Stabe der Weissen Armee in Sicherheit. — (Fortf. folgt.)

## Lustiges Allerlei

### Die Baldfrau

„Ich soll von meine Mutter bestellen: sie kann heut nich zum Balgen kommen; se muß wegen Vatern uffs Ferich!“  
„Aha, der soll wohl reingewaschen werden.“

### Reinsh' Besuch!

„Wir sind gestern an Ihrem Hause vorbeigezogen.“  
„Das war sehr freundlich von Ihnen; vielen Dank!“

### Drohung

Sie: „Wenn du dich nochmal nach einer anderen Frau umsiehst, dann kannst du dich nach einer anderen Frau umsehen!“

### Einleuchtender Vortrag

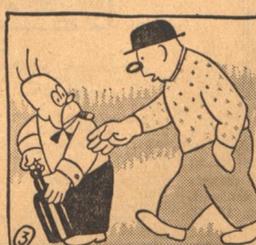
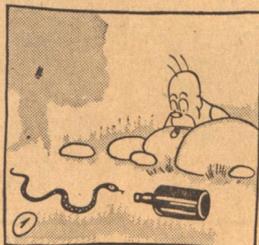
Professor (seinen Hören ein chemisches Experiment erklärend): „Wie Sie sehen, meine Herren, sehen Sie jetzt gar nichts; warum Sie nichts sehen, werden Sie sofort sehen!“

### Ursache und Wirkung

Erster Arbeiter (bei einer Reparatur an der Rikturmrippe): „War das nicht eben ein Rettungswagen, der da unten angefahren kam?“

Zweiter Arbeiter: „Jawohl, und ich wundere mich nur, wie schnell die hier sind, denn ich habe vor kaum drei Minuten meinen Hammer herunterlassen!“

## Adamson und die Schlange





# Badisches Schach

Folge 20 — 19. Mai 1935

Ueberrassende Kombination  
Italienische Partie,  
gespielt in der 8. Runde der Meisterschaft des Bezirkes  
Karlsruhe.

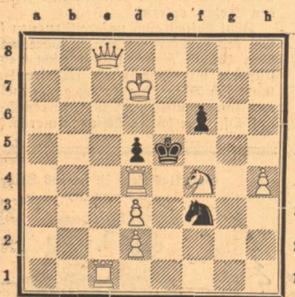
- Weiß: Giffinger      Schwarz: J. Münch
- e2-e4 e7-e5
  - Sg1-f3 Eb8-c6
  - Sf1-c4 Sf8-c5
  - c2-c3 Eg8-f6
  - d2-d4 e5-d4
  - e3-d4 e5-d4+
  - Sb1-c3 d7-d5
  - e4-d5 Sf6-d5
  - 0-0 Lb4-c3
  - b2-c3 0-0
  - f1-e1 Lc8-e6<sup>1)</sup>
  - Sf3-g5 Dd8-d7
  - Dd1-h5 Le6-f5
  - Sg5-h7! Df8-e8
  - Lc1-d2 Ed5-d6
  - Ld1-e8 Td8-c8
  - Ld2-h6!!<sup>2)</sup> Sf5-h7?
  - Dh5-g5 Lh7-g6
  - Dg5-g6 Aufgegeben.

### Anmerkungen

<sup>1)</sup> Besser Sf5, auf e6 ist der Läufer nur Angriffsziel.  
<sup>2)</sup> Ein wunderschöner Problemzug! Schwarz kann sich jetzt nur noch mit dem durchaus nicht naheliegenden Kh7: einigemaßen über Wasser halten. Der Lc4 ist immun wegen 17. ... Sc4: 18. Dg5!, Lg6 19. Sf5+!!

### Problem Nr. 19

Georg Beder, Durlach.  
Urdruck.

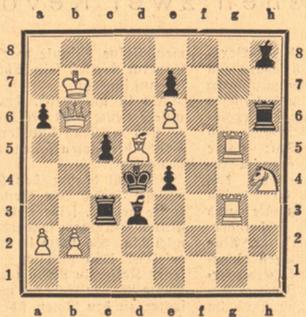


Matt in 2 Zügen.

### Problem Nr. 20

B. May, Mannheim.

D. Schbl. Januar 1935



Matt in 2 Zügen

### Lösungen

Lösungen der Aufgaben 16 und 17 in der nächsten Folge.

### Aus der Schachwelt

Am 19. Mai findet in Schwetzingen das bedeutendste Mannschaftstreffen des „Badischen Schachverbandes“ statt. Die Vertretungen von Heidelberg, Karlsruhe, Ludwigshafen und Mannheim stehen sich gegenüber. Bei der ziemlich ausgeglichenen Stärke dieser vier Städte ist es schwer, eine Voraussage zu machen. Allerdings glauben wir, daß es diesmal Heidelberg nicht gelingt, seinen Sieg vom vorigen Jahre zu wiederholen, da die Heidelberger in letzter Zeit einige Spitzenpieler verloren haben.

# Bilder der WOCHE



Der älteste noch lebende  
Zietenkürassier  
Die ehemaligen Zietenkürassiere  
boten in Rathenow ihren  
diesjährigen Regimentsappell  
ab, an dem auch der älteste  
noch lebende Zietenkürassier  
teilnahm. Es ist der ehemalige  
Regimentsstabsarzt Graf,  
der von 1859 bis 1908 bei  
den Kürassieren diente und jetzt  
95 Jahre alt ist.



Eine interessante Neuerung auf dem Gebiet  
des Rettungswesens stellt diese Rettungs-  
kutsche auf dem Donhoffplatz in Berlin dar.  
Unterhalb einer Zehnposten-Beleuchtung  
eine Art Fahrstuhl, der durch Druck auf  
einen Hebel eine unterirdische Rettungs-  
station ans Tageslicht befördert.



Bild vom Internationalen Autorennen  
in Tripolis

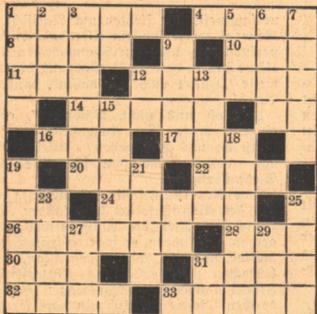
bei dem die drei ersten Plätze durch deutsche Wagen belegt wurden.  
Unter Bild zeigt den Sieger Caracciola (Mercedes-Benz) bei  
der Entgegennahme des Ehrenpreises, links von ihm den Gewin-  
ner von Tripolis, Balbo.



Der Stand der nationalsozialistischen Presse auf der Reichsausstellung „Frau und Volk“  
in Düsseldorf zeigt den gewaltigen Vormarsch der NS-Presse zur Volkspresse Deutschlands.

# Rätsel

### Kreuzworträtsel



Bedeutung der einzelnen Wörter:  
a) von links nach rechts: 1 skandinavischer  
Rarler, 4 holländischer Maler, 8 spanischer Fluß,  
10 altes Gewicht, 11 norwegischer Dichter, 12 ame-  
ritanischer Staat, 14 Mittelmeerinsel, 16 Wurf-  
spiel, 17 lateinisches Grußwort, 20 Bedürftigkeit,  
22 Berggipfel des Pyrenäen, 24 französischer Bür-  
germeister, 26 literarische Form, 28 Wadlerbroschur,  
30 griechische Göttin, 31 junger Mensch, 32 Feld-  
blume, 33 Flughandgelenk;

b) von oben nach unten: 1 leichtes Ob-  
dach, 2 Teil des japanischen Gewandes, 3 deutsche  
Sanftstadt, 5 türkischer männlicher Vorname,  
6 germanischer Gott, 7 Stadt in Hinterpommern,  
9 weiblicher Vorname, 13 süddeutscher männlicher  
Vorname, 15 feiner Duft, 18 Klagegedicht, 19 Fels-  
art, 21 Wasserflanze, 25 männlicher Vorname,  
25 Schluß, 27 Bild, 29 Nebenfluß der Donau.

### Rechenrätsel

In die Felder der nachstehenden Figur sind Silben  
derart zu setzen, daß Wörter von folgender Bedeutung  
entstehen:



1-2 inneres Organ, 2-3 europäische Hauptstadt, 3-4  
Baum, 4-5 Waffe, 5-6 Art, 6-7 Nutzpflanze, 7-8  
Wirtschaftsgerät, 8-9 landwirtschaftliches Gerät, 9-10  
Zeichen in den Palmen, 10-11 amerikanisches Säu-  
getier, 11-12 weiblicher Vorname, 12-13 Turnerausdruck,  
13-14 Stadt in Thüringen, 14-15 Teilzahl, 15-16  
Steinprodukt, 16-17 Baum.

### Silben-Rätsel

Aus folgenden 50 Silben:  
a — a — an — är — ein — er — ei — den — di —  
— di — da — e — e — eis — el — em — en — fat —  
fen — fen — gel — heit — in — fe — fow — fet — fi —  
— man — mant — min — ne — neu — nie — nil —  
nüs — ra — ra — re — rei — re — re — te — ter —  
ter — the — fi — to — tro — tuch — u  
sind 18 Wörter von nachstehender Bedeutung zu bilden:

- Edelstein
  - Land in Asien
  - Stadt in Ostpreußen
  - Musikinstrument
  - Moderne technische Wissenschaft
  - Wichtiger Faktor der Mode
  - Feines Gewebe
  - Italienischer Wein
  - Stoff für Schneidereien
  - Innere Körperpartie
  - Ueberrassende Handelsniederlassung
  - Name eines Planeten
  - Artifizielles Säugetier
  - Feuerwerkskörper
  - Stadt in Rußland
  - Bildungsstätte
  - Flügellose Insekten
  - Feingelegerter Zeitpunkt
- Die Anfangs- und Endbuchstaben der gefundenen  
Wörter ergeben im Zusammenhang einen Sinnpruch  
von Goethe (es gilt als nur 1 Buchstabe).

### Bilder-Rätsel



### Auflösungen

Geographisches Zahlenrätsel: Waldenburg, Annaberg, Landau,  
Delaware, England, Narew, Baden, Luno, Kuegen, Genna.  
Der sprechende Plan: Am Morgen scheint die schwerste Arbeit  
leicht.  
Kreuzworträtsel: a) 1 Wolgast, 7 Nizza, 9 Adam, 11 Ende, 13  
Lunis, 15 Don, 16 Lip, 18 Nle, 20 Nlege, 22 Rama, 24 Ahen, 25  
Malbe, 26 Seherz; — b) 2 Cran, 3 Ximit, 4 Nle, 5 Sand, 6 Ma-  
ritze, 8 Zentens, 10 Duala, 12 Donag, 14 Str, 17 Nlabe, 10 Emme,  
21 Cber, 23 Was.  
Doppelworträtsel: Graupfaff, Apfelsine, Kleinbauer, Nahrungs-  
mittel, Tourist, Amundsen, Gedendole, Knoten, Gebärde, Dreimaster,  
Bauhofzeit, Zimmereisen = Pflanzenbaum.  
Rechenrätsel: (St-eber) + (N-amme) + (Ma-donna) + (En-  
te) = Firmament.



Endetendentschismus kämpft um  
seine Kultur  
Am 19. Mai findet in der Tschewo-  
flonawski eine neue Wahl statt. Unter  
Bild zeigt den Führer der Endeten  
deutschen, Senlein.



Der belgische Strato-  
phärenflieger Professor  
Ficcard (weiter von  
links, mit Wassertrichter)  
auf dem Barchener  
Flughafen Motoren beim  
Start zu einem Probe-  
flug, der der Vorberei-  
tung eines neuen Strato-  
phärenfluges dienen soll.



Aufnahme:  
Zertrimmatenbleist (4)  
Zoberbilderdienst (3)

### Ruffahrübung

in Paris  
„In Paris fand eine um-  
fassende Ruffahrübung statt, bei der  
Polizei und Sanitäts-  
mannschaften mitwirkten.  
Unter Bild zeigt eine Pa-  
lizeiradfahrförderung mit  
Gasmasken in den Stra-  
ßen von Paris.