

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Führer am Sonntag. 1933-1941 1936

11 (15.3.1936)

Der Führer

AMSONNTAG

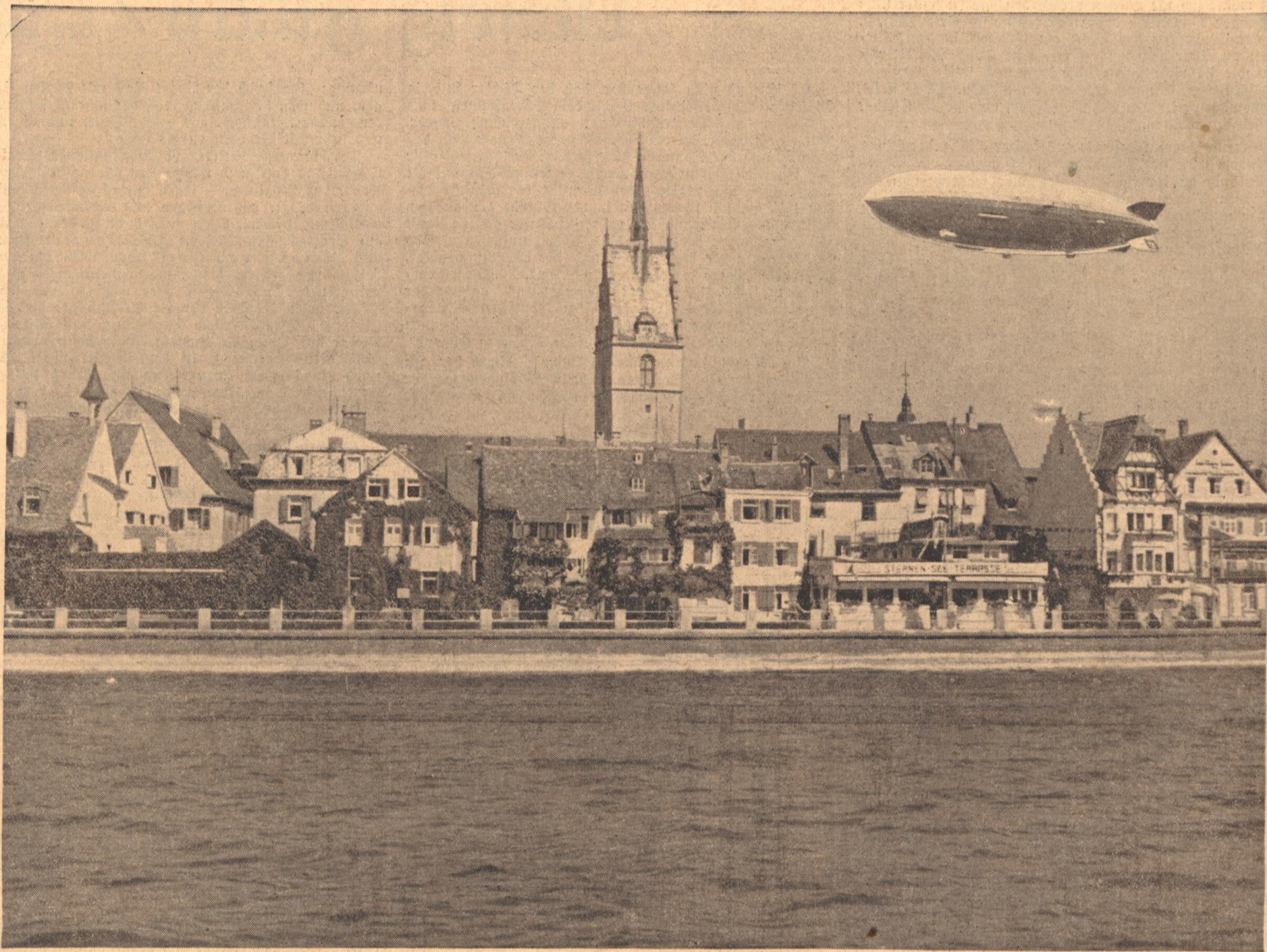
Sonntag, den 15. März 1936

Folge 11 / Jahrgang 1936

Bummel durch die Zeppelin- Stadt

Friedrichshafen, im März 1936.

Kaum war LZ. 129, dieses herrliche Schiff, nach seinen glänzend gelungenen drei ersten Fahrten wieder in der großen Halle geborgen, da wurde es in der alten Zeppelinstadt wieder ruhiger. Man hatte Gelegenheit, sich einmal etwas auf diesem historischen Boden umzusehen und auf den Spuren des alten Grafen vom See zu wandeln, dessen Bild hier in seinem Hotel, in seinem Schaufenster und beinahe in keiner Familie fehlt. Die Geschichte des Luftschiffbaues Zeppelin ist eng verbunden mit der Geschichte der Stadt Friedrichshafen, in der man nicht unruhig wird, weil LZ. 129 nun bald nach Frankfurt a. M. übersiedeln wird. Man weiß hier genau, daß Friedrichshafen mit dem Stammsitz der Werft immer die Zeppelinstadt bleiben wird.



Photomontage

LZ 129 über Friedrichshafen

Aufnahmen: Dr. Wolff-Reichsbadnütz
Presse-Photo Berlin

Erinnerungen tauchen auf . . .

Wenn in diesen Tagen Deutschland und die Welt dem neuen Zeppelinluftschiff LZ. 129 jubeln wird, dann ist es Pflicht, des Mannes zu gedenken, dem die Welt dieses Werk zu verdanken hat, des alten Grafen Zeppelin. Wenn man hier durch die Gassen und Straßen des Städtchens bummelt, dann stößt man überall auf Erinnerungen ans Zeppelinwerk. Man vergißt zu leicht, daß vor etwas mehr als drei Jahrzehnten Graf Zeppelin als verrückter Erfinder galt und daß er hier im Hotel „Deutsches Haus“, seinem Stammquartier in guten und bösen Tagen, inmitten seiner treuen Mitarbeiter die Kraft sammelte, um allen Widerständen zum Trotz sein einmal begonnenes Werk zu Ende zu führen. Zwei Tafeln finden heute noch an dem berühmten Eckhaus am Bahnhofspatz zu Friedrichshafen, das längst kein Hotel mehr ist, von dem Schaffen des alten Grafen. Der Balkon, auf dem Graf Zeppelin unzählige Fuldigungen einst entgegennehmen konnte, ist flankiert von zwei Gedenktafeln. Die eine trägt Zeppelins Bild und auf der anderen lesen wir: „In diesem Hause brachte Graf von Zeppelin in langjähriger, rastloser Arbeit seine genialen Pläne zur Reife.“ Es ist wirklich historischer Boden, dieses ehemalige „Deutsche Haus“ am Bahnhofspatz, an dem viele achlos vorübergehen und bei dessen Ausblick doch all die Sorgen und Nöte des alten Grafen in der Erinnerung auftauchen.

Im Zeppelin-Museum

Es ist sehr interessant, gerade bei dem heutigen Stande des Luftschiffbaues einmal einen Blick in das Zeppelin-Museum in Friedrichshafen zu werfen, das auf dem Gelände des Luftschiffbaues hinter dem zweiten Flörnerhäuschen in einem eigenen Gebäude untergebracht ist. Zuerst führte uns der Weg in das Zeppelin-Zimmer im Stadt-Museum. Was man hier sieht an alten Andenken und Geräten aus den Uranfängen der Luftschiffahrt, das läßt so deutlich erkennen, wie weit man in den dreieinhalb Jahrzehnten gekommen ist. Da sieht man einen Wasserantrieb vom Jahre 1900, das Modell der schwimmenden Halle von Manzell, eine Schiffsglocke, die damals im Luftschiff benutzt wurde und unzählige Bilder aus den ersten Tagen der Luftschiffahrt. Mit viel Sorgfalt und Mühe hat man in dem Zeppelin-Museum Pläne, Statistiken, Photographien und Zeichnungen zusammengetragen, um so dem Besucher eine interessante Uebersicht über die Geschichte der Entwicklung des starren lenkbaren Luftschiffes zu geben. Da kann man verfolgen, wie einst die Nachrichtenübermittlung von der Führergondel zu den Motoren schriftlich von einer Gondel zur anderen befördert wurde, während heute im LZ. 129 sich eine Telephonzentrale in der Führergondel befindet. Da sieht man Modelle von den bekanntesten Luftschiffen, und vom LZ. 7, der „Deutschland“, ist im Museum ein Teil der Passagierkabine im Original aufgestellt. Das Schicksal dieser Kabine ist vielgestaltig. Sie strandete mit einem J-Schiff im Teutoburger

Bald und später mit einem anderen Luftschiff in der Nähe von Mex. Dort requirierete sie ein Offizier, um sie zuerst als Gartenhäuschen und dann als Hühnerstall zu benutzen. Es ist eine Fundgrube an Interessantem aus der Geschichte des Luftschiffbaues und wenn man dieses Museum verläßt, dann kann man erst richtig ermessen, was während und in den Nachkriegsjahren hier für die Entwicklung der Luftschiffahrt geleistet wurde.

Besuch beim „Graf Zeppelin“

Während der ersten und zweiten Fahrt des LZ. 129 machten wir dem „Graf Zeppelin“, der in der zweiten Halle untergebracht ist, einen Besuch. Er erhält manche Neuerung, denn er muß ja jetzt konkurrenzfähig gemacht werden. Eines wird aber „Graf Zeppelin“ vor dem LZ. 129 voraus haben: das erstmalige der Ueberquerung des Nordatlantiks und das erstmalige der einzigartigen Weltfahrt. Man möchte „Graf Zeppelin“, der auch die olympischen Ringe auf der Hüfte erhalten hat, gerne streicheln, denn dieses Luftschiff hat wirklich Unerbittliches geleistet. Als wir vorne in der Führergondel des Schiffes stehen, da finden die im Führerraum angebrachten Plagen von 20 Ländern die besondere Aufmerksamkeit. Da sind die Fahnen von Japan, von Amerika, von den südamerikanischen Staaten, von Spanien und von all den Ländern, die „Graf Zeppelin“ auf seinen Fahrten besucht hat. Die Zellen, die man zum Nachsehen nach Berlin schickte, sind bereits wieder eingetroffen und in den nächsten Tagen wird „Graf Zeppelin“ wieder gefüllt werden. Er wird dann zum 20. März fahrtbereit sein, um dann zusammen mit LZ. 129 in den Südamerika-Dienst eingestellt zu werden.

Die Ringbauhalle entsteht

Neben den zwei großen Hallen ist eine weitere Halle, die sogenannte Ringbauhalle, auf dem Werftgelände im Entstehen begriffen. Diese Montagehalle hat gewaltige Ausmaße. Sie soll im Juni fertig sein. Die Bedeutung dieser Ringbauhalle besteht darin, daß in ihr zu gleicher Zeit etwa ein Fünftel sämtlicher Haupt- und Nebenringe vormontiert werden kann, wodurch die Gesamtmontage des Aluminiumgerüsts wesentlich beschleunigt wird. Vorläufig sieht man die Rippen des LZ. 129 noch in der großen Halle liegen, aber bald wird in dieser Halle nach der Ueberführung des LZ. 129 der LZ. 130 entstehen. Wenn man in diesen Tagen mit den maßgebenden Leuten des Luftschiffbaues gesprochen hat, dann ist ganz klar erkennlich, daß das Jahr 1936 im Weltluftverkehr eine entscheidende Wendung bringen wird und muß. Friedrichshafen, dieses alte Zeppelinstädtchen, hat mit seinem Stamm von alten erfahrenen Konstrukteuren und Werkstatteinern wesentlich dazu beigetragen, daß Deutschland in diesem Weltluftverkehr eine führende Rolle spielt. Das ist der Stolz der Friedrichshafener, daß sie auf diese Art am Wiederaufbau der deutschen Heimat mitarbeiten dürfen.



Das Wahrzeichen der Zeppelinstadt
Unter den vielen Lebenswirdigkeiten Friedrichshafens am Bodensee findet man auch dieses Zeppelin-Denkmal. (Weltbild, A.)

Badische Erzähler: Hermann Eris Busse, Freiburg i. B.

DER FUNKEN-SONNTAG

Um die Osterzeit hatten sie die Verena Oberlin in...

Verena Oberlin stammte aus stolzer, blühender Sippe...

Verena starb, ohne daß jemand außer Adelheid es...

Sie erbte aus dem Muttergut zum Glück Nebland...

Verena hatte eine glückliche Hand, alles gedieh ihr...

Alles machte sie allein, sie ließ sich nicht gern in...

ganz lichtblond, war ein hübsch Gelein, frühlich wie...

etwas nicht zuweg brachte. Freilich gab sie sich nicht...

So gingen die Jahre hin. Adelheid wurde eingeseget...

garten, in die Museen, ins Theater, in Blumenausstel...

(Fortsetzung folgt.)

Ludwig Finckh / Zum sechzigsten Geburtstag des Dichters am 21. März 1936

Es ist noch nicht lange her, daß der Dichter Ludwig...

Aus Neuklingen kommt Ludwig Finckh her. In...



Deutsche Verlags-Anstalt Stuttgart (A.)

sch der Heilkunde und wurde Helfer, wurde Arzt...

Auf Wegen, die er selbst nach Bistra gegangen war...

Zwischen dem „Bodenfelder“ von 1914 und der „Ja...

wegung: „Da strich der Vogel Nock mit starken Schwi...

Die vorausschauende, vorausgestaltende Kraft des...

Quellen kommen aus Wäldern her. Die Quelle von...

fruchtbares Land und einmündend in den Strom der...

Mit Fichtern des Humors sind alle seine Bücher ge...

Sonne und Wolken / Von Ludwig Finckh

In einem großen Krankenhaus und Lazarett mußte...

An Palmnacht hatten unsere Vermundeten eine Schnit...

Früh schon hatten wir Ärzte Befehle bekommen, uns...

Damals hatte Sauerbruch in Singen am Hohenstiel...

Unserer Lage im Feld wurde gedrückter, — ihr Wider...

schloß ich mich, ihnen vorzutragen. Und so sahen wir...

Im Sommer 1917 legte mich eine Gollenblasenentzün...

D ihr Bekannten Wege um Königstuhl und Neckar, Ju...

Wir hatten unseren Gürtel sehr eng geschnallt. Man...

Wir hatten nicht gelernt, wie es später der Staat mit...

Wir waren nicht Selbstverwager wie die Bauern; als...

Unter der Pflege der Heidelberger genas ich, so daß ich...

Zwanzig Jahre STAHLHELM

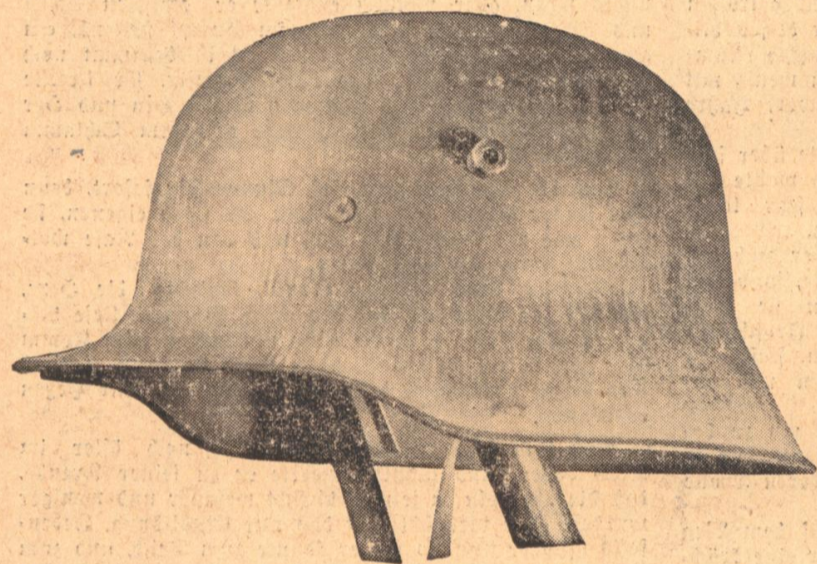
Die ersten deutschen Stahlhelme vor Verdun und Douaumont

Als im Februar 1916 die deutschen Angriffstruppen vor Verdun befehlsmäßig die Spitzen ihrer Helme abschrauben mußten, ahnten sie noch nicht, daß sie wenige Wochen später die Fackelhaube, die in fast sieben Jahrzehnten einen himmelhohen Wert gewonnen hatte, mit dem einfachen grauen Stahlhelm vertauschen würden.

Eines schönen Tages waren sie da — die ersten 30 000 Stahlhelme, die das Eisenhüttenwerk in Thale soeben angeliefert hatte. Mißtrauisch bedäugten die Leute diese neue „Dunkelkappe“, wogen sie in den Händen und stellten fest, daß dieses Ding doch verdammt schwer sei, aber doch immerhin eine recht gefällige Form habe. Und dann — Kinder — Stahl — Stahl!! In diesem einen Wort lag die ganze Begründung, weshalb die Truppen, die doch sonst jeder Neuerung skeptisch gegenüberstanden, sofort Vertrauen zu dem neuen Stahlhelm gefaßt hatten. Der einfache Soldat, der hier draußen seine Pflicht für das Vaterland erfüllte, hatte keine Ahnung von den technischen Berechnungen, von Härtezahlen in Brinell-Einheiten, von Kilogramm-Festigkeit und Auftriebswucht. Er empfand rein gefühlsmäßig, der neue Stahlhelm ist „richtig“. Und er war „richtig“, wie er im Verlauf des Krieges tausendfach beweisen konnte.

Die alten „Schallern“

Wenn man sich heute im Berliner Zeughaus oder in den anderen Waffenkammern unserer Großstädte unsere alten, handgeschmiedeten Reiterstahlhelme aus dem 15. Jahrhundert, die sogenannten „Schallern“ betrachtet, so kommen einem diese zum Teil merkwürdig bekannt vor. Bei manchen Helmen ist eine große Ähnlichkeit mit unserem heutigen Stahlhelm unverkennbar. Und doch sind es erst etwas über 20 Jahre her, daß ein deutscher Professor der Technischen Hochschule in Hannover den moder-



Der deutsche Stahlhelm

aus Chrom-Nickel-Stahl in 42 Arbeitsgängen hergestellt

nen deutschen Helm erfand und dadurch vielen, vielen Kriegskameraden das Leben rettete.

Der deutsche Stahlhelm — heute das Sinnbild der neuen deutschen Wehrmacht und einer mehrfachen Männlichkeit — ist ein Meisterwerk deutschen Erfindergeistes und deutscher Wertarbeit. Die Stahlhelme unserer Gegner im Weltkrieg waren in bezug auf Material, Konstruktion und Herstellung weniger gut.



Der erste Stahlhelmtäger des Weltkrieges, Kriegsmaler Professor Ernst Bollheer, in einem Selbstbildnis vom 12. Oktober 1915

Der erste deutsche Stahlhelmtäger des Weltkrieges

Wenn man nun heute, nach 20 Jahren, der Geschichte des deutschen Stahlhelms nachgeht, so führt man zunächst auf den ersten Stahlhelmtäger der deutschen Armee.

Es war am 12. Oktober 1915 im vordersten deutschen Graben in den Vogesen, nahe dem Schragmünster. Die Kampfhandlungen hatten soeben begonnen, die ersten Granaten sausten in die deutschen Stellungen. Da erhob sich vorichtig ein Kopf über den Grabenrand, feierhaft arbeitete ein Mann mit Pinzel und Farben. Es war der Kunstmaler Ernst Bollheer, der, vom Großen Generalstab zugelassen und vereidigt, hier einen Teil seiner weltbekanntesten Kriegsbilder malte, von denen sich etwa 1200 Stück im Besitz der NSDAP befinden. Vom Generalkommando hatte er gerade die Abarbeitung eines Stahlhelms erhalten, da er bei seiner lebensgefährlichen Arbeit besonderen Schutz benötigte. Dieser „Helm“ bestand aus einer überaus schweren Stahlplatte, die auf einer gepolsterten Samtkappe ruhte.

Bollheer malte im Graben. Immer wieder sah er über die Brustwehr. Plötzlich verpörrte er einen starken Schlag gegen den Helm. Ein Granatsplitter prallte mit voller Wucht gegen die Stahlplatte, sprang ab und verletzte die linke Gesichtseite des Malers nur leicht. Der Burtsche, der mehr erschrocken war als Bollheer selbst, hielt dem Maler einen kleinen Taschenspiegel vor das Gesicht. Instinktiv griff der Verwundete nun abermals zum Pinzel und schuf so sein bekanntes Selbstporträt. Das Bild des ersten deutschen Stahlhelmtägers des Weltkrieges.

St. Quentin, August 1915

Wochen vorher tobten schwere Angriffe in der Gegend von St. Quentin. Ein glühend heißer Tag neigte sich seinem Ende zu. Die Wagen mit den Verwundeten ratterten über die holprigen Straßen zum Lazarett des Ortes, in dem die Ärzte schweigend ihre harte Pflicht verrichteten.

Im großen Operationsaal stand der bekannte Chirurg Geheimrat Prof. Dr. August Bier, Obergeneralarzt des XVIII. Armeekorps, bei einer schwierigen Kopfoperation. Wieder hatte ein winziger Granatsplitter den Schädel eines Frontkämpfers durchschlagen und sich im Gehirn festgesetzt. Er sollte nun mit Hilfe eines Elektromagneten entfernt werden, den der Hauptmann der Artillerie beim Stab der Etappeninspektion II, Friedrich Schward, im Zivilberuf Professor an der Technischen Hochschule in Hannover, beschafft hatte und mit dessen Einstellung er gerade beschäftigt war.

Prof. Schward sah hier mit eigenen Augen, daß fast 80 v. H. aller Kopfverletzungen durch Geschosssplitter verursacht wurden. Meistens durch so kleine Granatsplitter, daß deren Größenverhältnisse in einem vollkommenen Gegenstoß zu ihrer Durchschlagkraft und zu den fürchterlichen Folgen standen.

Die Geburtsstunde des deutschen Stahlhelms

Zu später Nacht stiegen die beiden Männer das Lazarett. Als erster durchbrach Prof. Schward die nachdenkliche Stille, die beide nach diesem aufregenden und arbeitsreichen Tag umspangen hielt. Er gab in knappen Worten seiner Verwunderung Ausdruck, daß die Heeresverwaltung die kämpfende Truppe nicht durch die Einführung eines geeigneten Stahlhelms schütze. Geheimrat Bier griff diese Idee auf, er verlangte aus ärztlichem Grunde einen Helm, der auch das Gesicht, insbesondere die Augen bis zur Nasenspitze und auch die Halsschlagader bedecken könnte. Nun berichtete Prof. Schward dem Chirurgen von seiner Idee eines



Französischer und italienischer Stahlhelm

einfürigen Helms aus Chrom-Nickel-Stahl. Er verbürgte sich gleichzeitig für die Möglichkeit der Gestaltung und der Massenfertigung solcher Helme.

Geheimrat Bier — begeistert von diesem Vorschlag — gab die Anregungen dieser Nacht an das Kriegsministerium weiter. Oberstleutnant von Feldmann, der damalige Chef der Bekleidungsabteilung, erkannte sofort den Wert der Schward'schen Erfindung. Er unterstützte in eifrigster und großzügiger Weise dieses Projekt und hat somit an der erfolgreichen Durchführung wesentlichen Anteil. Er übertrug Prof. Schward die Vollmachten für die Arbeiten.

Das historische Telegramm

Der 1. September 1915 war der denkwürdige Tag in der Geschichte des deutschen Stahlhelms: Ein Telegramm des Kriegsministeriums rief Prof. Schward „in der Angelegenheit Metallhelme“ nach Berlin. Auf der Fahrt nach der Hauptstadt entstand am 17. September 1915 jene erste Skizze, die den ursprünglichen Gedanken zur Form wiedergibt. Erst gelegentlich der späteren Auftragserteilung erfolgte eine kleine Veränderung des Nackenschutzes, die einen gradlinigen Verlauf desselben vorschlug.

Die Versuche

In eingehenden Beratungen wurde nunmehr die genaue Legierung des zu verwendenden Materials festgelegt. Die schon empfindlich spürbare Rohstoffknappheit erforderte entsprechende Berücksichtigung. Es blieb aber von vornherein bei dem in Vorschlag gebrachten Chrom-Nickel-Stahl, um nicht durch Schwierigkeiten mit nickelreichem Material Zeit zu verlieren. Trotzdem wurden im Laufe des ersten Jahres auch nickelfreie Helme — etwa 10 v. H. der Gesamtanfertigung — hergestellt, welche jedoch die Widerstandsfähigkeit des Chrom-Nickel-Stahls nicht ganz erreichen konnten.

Einer bekannten deutschen Firma gelang es zugleich, ein einwandfreies Material zu liefern, das sich vor der thermischen Behandlung ohne allzu großen Ausschuß im Zieprozeß formen ließ. Dem Chrom-Nickel-Stahl wurde etwa 1,5 bis 2,0 v. H. Silizium beigegeben.



Professor Friedrich Schward, der Erfinder und Konstrukteur des deutschen Stahlhelms

In 42 Arbeitsgängen erfolgte nunmehr die Herstellung der Probehelme. Schon 8 Wochen nach der Berufung Prof. Schwards aus dem Felde erfolgte der Beschuß — die probeweise Beschickung — der ersten Helme.

Kummersdorf

In der sehr kurzen Zeit von Anfang September bis Mitte November 1915 wurden nicht nur alle Vorarbeiten erledigt, sondern 400 Probehelme standen auf dem Schießplatz in Kummersdorf zur Verfügung. Unter Leitung von Cz. Kersting erfolgte nunmehr der Beschuß in Anwesenheit des Erfinders, eines Vertreters der Obersten Heeresleitung (Oberstleutnant Bauer), des Geheimrats Bier, des Oberstleutnants von Feldmann und einer großen Anzahl hoher Offiziere der verschiedensten Dienststellen. Diese Probebeschickung war ein großer Erfolg für den Erfinder und seine Mitarbeiter, denn es zeigte sich einwandfrei, daß der 1 Millimeter starke Helm die Schrapnellkugeln aus dem in nächster Nähe vor dem Ziel freitretenden Geschos abhielt.

In der denkwürdigen Sitzung der Teilnehmer am Beschuß, am 23. November 1915, erklärte General von Wrisberg, der Chef des Allgemeinen Kriegsdepartements, daß er dafür wäre, den Helm sofort einzuführen, und zwar nicht nur als Grabenkampfmittel, sondern auch als Marschhelm.

Nun wurde ein offizieller Beschaffungsantrag durch General von Dven dem Kriegsminister General Bild von Hohenborn eingereicht. Kurz darauf traf der Beschluß zur Beschaffung der ersten 30 000 Helme im Kriegsministerium ein.

Anschließend erhielt das Eisenhüttenwerk in Thale den Auftrag zur Lieferung der ersten 30 000 Stück, die nun, im Februar 1916, bei den Kampftruppen vor Verdun zur Verteilung gelangten.

Die begeisterteste Anerkennung der Kameraden war der beste Beweis für die Güte des Materials und für den praktischen Wert der neuen Erfindung. Kurz darauf wurde mit der Massenfertigung begonnen. Im Verlauf der weiteren Kriegsjahre ergab es sich, daß der deutsche Stahlhelm der weitaus beste des Weltkrieges war.



Engländer und Amerikaner trugen den Stahlhelm aus englischem Hartstahl

Wer war der wirkliche Erfinder?

Im Zusammenhang mit der Erfindung des Stahlhelms wird neuerdings der Name des im Jahre 1932 verstorbenen Rüstmeisters Marx genannt. Es wird sogar behauptet, daß er als der eigentliche Erfinder des deutschen Stahlhelms anzupreisen sei. Dies entspricht jedoch nicht den historischen Tatsachen. Ein Modell des Stahlhelms wurde seinerzeit bei dem Fösgürtlermeister C. E. Junders in Berlin hergestellt. Bei dieser Firma war der Rüstmeister Marx tätig, und er hat nach den Angaben von Prof. Schward das erste Modell des Stahlhelms aus Metall gezogen. Unabweislich hat er sich durch seine Arbeit ein Verdienst um die Ausrüstung der deutschen Armee mit Stahlhelmen erworben. Der eigentliche Erfinder und Konstrukteur ist — wie die Akten des Kriegsarchivs ausweisen — Prof. Friedrich Schward. Alexander Bengisch

STRASSEN in der WELT

Die Wilhelmstraße

Der große Baumeister Preußens, der Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I., ist der Schöpfer der Wilhelmstraße. Mitten im

diesen Befehlen und sie schildert, wie der König es sich nicht nehmen ließ, seiner Lieblingschweizer das Fleisch zu schneiden und



Eine historische Aufnahme der Wilhelmstraße aus dem Ende des vorigen Jahrhunderts

einzigsten Berliner Stadtviertel, den erst die Hohenzollern durch kühne Baupläne und systematische Kultivierung zum Herzen Berlins machten, liegt sie.

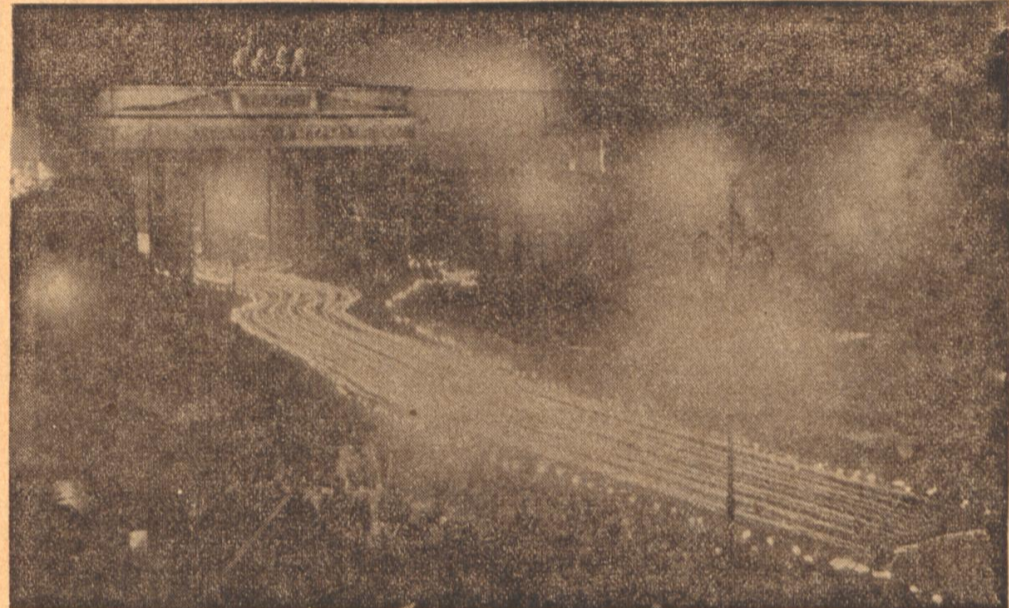
Friedrich Wilhelm I. erreichte auch diese Gründung durch so drastische wie wirksame Maßnahmen. Große Volksteile und führende Finanziers wurden von dem König unter mehr oder minder sanften Druck genommen, um dieser Straße repräsentative Bauten zu geben. Die Bauherren waren nicht immer begeistert von der Notwendigkeit des Bauens in der Wilhelmstraße und begriffen nicht immer, warum dem König so sehr an diesen repräsentativen Palästen gelegen war. Der König verlangte aber nicht nur Opfer, er schenkte auch den Unternehmern das Baugrund und den Boden. Zu den hervorragendsten und ersten Schloßherren der Wilhelmstraße gehörte der französische Baron Vernezobres. Er war Engländer und mußte seines Glaubens wegen sein Vaterland verlassen. Aber es glückte ihm, seine immensen Kapitalien nach Preußen mitzunehmen. Er erbaute das Palais Prinz Albrecht. Friedrich der Große kaufte den Miesebau nach dem Tode des französischen Barons für seine Schwester, die Prinzessin Amalie von Preußen. Auch der große Preußenkönig war oft zu Gast in der Wilhelmstraße bei seiner kranken schwermütigen Schwester, der Prinzessin Amalie. Die Hofdame der Prinzessin, Gräfin Dönhoff, erzählt sehr anschaulich von



Der Führer nimmt in der Wilhelmstraße den Vorbeimarsch der SA-Chrenstürme am Neujahrstag ab

das Brot. Allerdings war diese brüderliche Zärtlichkeit und Aufmerksamkeit nicht immer ohne Schattenseiten für die Prinzessin, denn der König schnappte sehr hart und ununterbrochen. So konnte es nicht ausbleiben, daß manchmal Schnupftabak zwischen Fleisch und Brot geriet, so daß die Prinzessin nur mit Mühe Hustenanfälle unterdrücken konnte.

Der große preussische Architekt Schinkel war der eigentliche Schöpfer und Umformer des Baues. Er hat auch die schöne, große Kolonnade, die heute den Abschluß der Kochstraße bildet, geschaffen. Doch im Zeitalter Friedrichs des Großen war die Wilhelmstraße niemals der Ausgangspunkt deutscher Politik. Die Politik, die Preußen groß und mächtig machte, sie wurde erdacht in Sanssouci, in den einsamen Stunden von Potsdam. Zur Straße, auf die die Welt lauschte, zur Straße, die den Erdball mitregierte, wurde die Wilhelmstraße eigentlich erst durch die Wirksamkeit Otto von Bismarcks. Seit 1862 regierte er von der Wilhelmstraße aus, und von Jahr zu Jahr wuchs das Ansehen Preußens. Befehdet und angegriffen zu Beginn seiner staatsmännischen Tätigkeit von einflussreichen Claqueurs und Gruppen wuchs sein Ansehen, und bald war die Wilhelmstraße so bekannt in der Welt wie die Downing-Street oder die Tuilerien oder der Kremlo oder das Weiße Haus. 1876 siedelte Bismarck vom Auswärtigen Amt in der Wilhelmstraße in die Reichskanzlei über. Den Höhepunkt seiner Macht erlebte der große Kanzler 1878 beim sogenannten Berliner Kongress, als Deutschland dank der genialen Politik Bis-



Der große Fackelzug des 30. Januar

marcks zum Schiedsrichter über die Politik der Welt geworden war. Da konnte man die Wilhelmstraße als Gehirn des Erdballes gewissermaßen und mit allen Nerven gebete Premierminister des englischen Reiches, Lord Beaconsfield, lauschte den Rathschlägen und Vorschlägen des eisernen Kanzlers.

Als Bismarck im Jahre 1890, nach dem Konflikt mit Wilhelm II., überhäufig und überreizt das Kaiserpalais verlassen mußte, brachte ihm eine nach Tausenden zählende Menschenmenge ergreifende Ovationen der Treue und des Mitgeföhls. Kaum konnte sich die Goutage, die den Kanzler aus dem Bereich seines genauen Wirkens entführte, einen Weg bahnen. Diese Kundgebung war die erste politische Willensäußerung, die erste politische Demonstration in der Wilhelmstraße.

Als Wilhelm II. am 17. Oktober 1918 in feldgrauer Uniform im offenen Auto das Kaiserpalais verließ, ahnte er wohl selbst noch nicht, daß es das letzte Mal sein würde, daß er in dem historischen Palais geweiht wurde. Vierzehn Tage später knatterten die Maschinengewehre in der Wilhelmstraße, tönten die Schreie einer fanatisierten Menge durch den grauen, nasskalten Novembertag. Die Zeit des Zusammenbruchs, die Zeit der Schmach, war gekommen.

Die Volksbeauftragten waren mehr als einmal wie die Märie in der Halle von ihren eigenen entseelten Anhängern gefangen. Und nach dem Scheitern des Reiches, nach dem blutigen Bürgerkrieg 1918 und 1919 folgte das Regime der parlamentarischen Marionetten. Nicht mehr in der Wilhelmstraße wurde das Schicksal Deutschlands bestimmt, sondern in den Couloirs des Reichstages. Waren die

Volksbeauftragten Gefangene der Straße, so wurden die Minister und Kanzler des Zwischenschreitens Gefangene der Fraktionen.

Die Osterdämmerung der Reichsherrschaft des parlamentarischen Systems begann, als am historischen 28. April 1925 Hindenburg zum Reichspräsidenten gewählt wurde und feierlich in die Wilhelmstraße einzog. Langsam erstarkten wieder jene Kräfte, die Deutschlands Wiederaufstieg vorbereiten sollten. Die Wilhelmstraße, in der der verehrungswürdige Generalfeldmarschall als Oberhaupt des Deutschen Reiches regierte, war wieder ein deutscher Begriff geworden.

Als am 30. Januar 1933 Adolf Hitler aus der Hand des Reichspräsidenten von Hindenburg die Reichskanzlerschaft entgegennahm, erlebte die Wilhelmstraße ihren größten Tag. Am Abend, als Adolf Hitler vom Kaiserhof in die Reichskanzlei übergeführt wurde, marschierten Zehntausende und aber Zehntausende SA-Männer durch die ehrwürdige Straße, ihre Fackeln erhellten die historischen Gebäude, der Marschschritt der Massen dröhnte durch die Nacht, sie besitzerten an dem Feldmarschall und dem Gezeiten der Weltkrieges vorbei. An den Fenstern der Reichskanzlei stand Adolf Hitler, umgeben von seinen Mitarbeitern, am Fenster des Reichspräsidentenpalais stand der ehrwürdige Reichspräsident von Hindenburg. Der Jubel und die Freude der Massen kannte keine Grenzen.

Seit diesem historischen Fackelzug dröhnten noch oft die Schritte der Marschbataillone durch die Wilhelmstraße, um Adolf Hitler zu ehren und zu huldigen. Die Wilhelmstraße ist nun auch wieder ein Faktor der Weltpolitik geworden. Die Wilhelmstraße hat wieder das Ohr und den Respekt der Welt.

Wunder aus der Welt der Wellen

Warum sieht man die Wärmestrahlen nicht? — Strecken von 13 Millionstel Millimetern — 14 000 Farben im Licht — Tanzen nach unhörbarer Musik

Seit der Rundfunk seinen Einzug in die Wohnungen gehalten hat, wissen selbst Menschen, die in der Physikstunde immer verständnis und interesselos dagelegen haben, mit technischen Dingen glänzend Bescheid. Ein- und Zweifreisensprecher, Superhet, vollkommener Lautsprecher sind geläufige Begriffe und im Reich der Wellenlänge kennt man sich selbstverständlich aus: Lange und kurze Wellen werden souverän beherrscht, ja selbst die ultrakurzen, — wenn der Apparat mittelt. Es wäre eine Beleidigung, fragte man einen Hörer, ob er sich unter Wellenlänge etwas vorstellen kann. „Na, hören Sie mal! Da nehme ich einen Wasserpiegel und werfe einen Stein hinein. Wo der trifft, rührt er das Wasser auf, so daß Bewegungen kreisförmig über die Oberfläche laufen: sie hebt sich und senkt sich. Die Erhebungen sind dann die „Wellenberge“, die Vertiefungen die „Wellentäler“. Mit dem Abstand von einer „Wellenlänge“ zur nächsten habe ich die „Wellenlänge“. Solch ähnliche Wellen machen die von der Antenne geleiteten elektrischen Schwingungen in der Luft, — aber auch das Licht, das von einer Lampe ausgeht oder die Wärme, die aus dem Heizkörper strahlt.“

Die Schallwellen ebenfalls zu der Verwandtschaft gehören! Das liegt daran, daß alle diese „Strahlen“ zwar als Wellen die Luft, das Wasser oder feste Gegenstände durchdringen, aber sehr verschiedene Längen haben und mit unterschiedlicher Schnelligkeit schwingen. So haben die Radiowellen bekanntlich Längen von mehreren Tausend Metern, während die längsten, bisher gemessenen Wärmestrahlen nur Wellen von 0,33 Millimetern erreichen. Sie liegen damit schon im Gebiet des Lichtes, freilich der „infraroten Strahlen“, also der Lichtstrahlen, die das Menschenauge noch nicht, sondern erst z. B. die Photoplatte „sehen“ kann. Die anderen, nun schon nicht mehr sichtbaren Lichtstrahlen, die „ultraviolethen“, haben dagegen nur noch Wellenlänge zwischen 4/10 000 und 13/1 000 000 Millimetern. Sie reichen so an das Gebiet der alles durchdringenden Röntgenstrahlen, die noch kürzere Wellenlängen haben. — Man lache sich vorzustellen: Strecken, die kürzer sind als 13 Millionstel-Millimeter!

Zwischen 8 und 4 Zehntausendstel Millimetern

Besonders überraschend an dieser Skala, wie klein das Wellenlängenbereich des sichtbaren Lichtes ist: Bei den Radiowellen werden heute Längen von 20 000 Metern wie von nur 6 oder 7 Metern mit gleicher technischer Sicherheit benutzt, während die Lichtstrahlen sich mit Wellen von höchstens 8 und wenigstens 4 Zehntausendstel-Millimetern begnügen.

Töne als Explosivstoffe

Alle Stoffe, die ihrer Anlage nach überhaupt schwingen können, haben nämlich eine

„Eigenschwingung“; sie schwingen deshalb mit, wenn in ihrer Nähe ein Gegenstand mit der gleichen Schwingungszahl Wellen ausstrahlt: eine Violinstimme schwingt mit, wenn eine andere neben ihr angezupft wurde. Man kann auch ein Weinglas zum Klängen veranlassen, wenn man in der Tonhöhe hineinstimmt, in der es beim Anstoßen ertönt. Singt man aber zu kräftig hinein, so schwingen die Glasmoleküle immer härter mit und schwingen schließlich auseinander: Das Glas zerbricht. So können die Schallwellen alle Stoffe durch Mitschwingen in ihrem Gefüge zerbrechen, wenn diese nur eine Eigenschwingung besitzen. Der Chemiker vermag z. B. schon mit den hohen Tönen eines Streichinstrumentes den „Eigentanz“ von Jodstoff zu treffen und kann die Jodmoleküle durch intensives Schwingen „explodieren“ lassen.

Viele Stoffe schwingen aber unhörbar, weil mit mehr als 20 000 oder weniger als 16 000 Schwingungen pro Sekunde. Deshalb kann man auch das Licht oder die Wärme nicht hören! — Um ihren „Eigentanz“ treffen zu können, mußte man künstlich Infrarot- und Ultraviolettwellen erzeugen. — Kurzlich entdeckte die Physik, daß Platten aus Quarzkrystal, die man stark zusammenpresst, plötzlich an einer Seite positiv, an der anderen negativ elektrisch geladen sind; beim Aufhören des Druckes zeigen sie umgekehrte Ladung. Macht man die Platten aber durch Stromzuführung künstlich positiv und negativ elektrisch, so besetzt sich die Quarzkrystalplatte aus, oder zieht sich zusammen. Nun legen die Techniker solche Quarzkrystalplatten zwischen isolierte Elektroden an leitendem Material, — nach Art eines Kondensators, wie ihn jeder Radioapparat enthält, — und schicken Wechselstrom in die beiden Deckplatten. Dadurch werden sie positiv bzw. negativ aufgeladen, je nachdem, wie der Strom wechself. Der ge-

wöhnliche Lichtstrom in den Wohnungen wechself die „Pole“ meist 100mal in der Sekunde; der Polwechsel läßt sich aber durch entsprechende Einrichtungen beliebig vervielfachen. Auch sich die Quarzkrystalplatte unter der Induktion zu mehrere tausend Malen in der Sekunde zusammenziehen und wieder ausdehnen, so setzt sie die umgebende Luft oder Flüssigkeit in entsprechende Schwingungen: Es entstehen Ultraschallwellen.

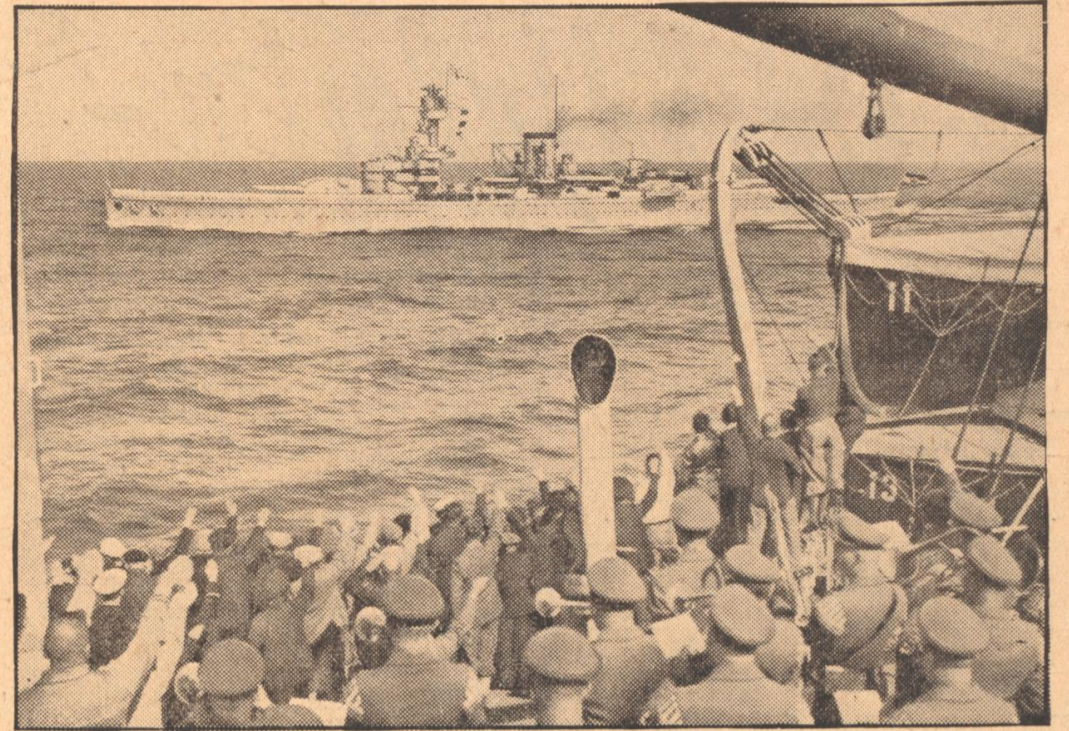
Tödliche Töne

Auf diese Weise ist es möglich, die Eigenschwingung aller Stoffe zu treffen, die sich chemisch in Lösungen abspalten lassen, und so deren Gefüge zum Platten zu bringen. Man kann z. B. feste Molekülverbindungen, wie etwa Schwefelwasserstoff, auseinanderreißen und den Schwefel ablösen. Auch als Zerkleinerer lassen sich die Ultraschallwellen verwenden. Das lichtempfindliche Bromsilber, das früher nur verhältnismäßig grobkörnig in die „Emulsion“ der Photoplatte eingelagert werden konnte, wird jetzt durch die Schwingungen aufs feinste in der Gelatine verteilt der Photograph verdammt also die feinstkörnige Negative, die sich fast unbegrenzt vergrößern lassen, den hochschwingenden Schallwellen. Aber auch organische Stoffe werden durch die Ultraschallwellen revolutioniert. Kleine, einzelne Zellen, Infusionslösungen, Nischkäs, ja sogar Blutkörperchen zerplatzen bei bestimmten Schwingungsfrequenzen nach wenigen Minuten und selbst größere Fische können dabei eingehen; es ist nicht ausgeschlossen, daß man auch Bazillen auf diese Weise wird abtöten können. Da auch Eisen unter dem Einfluß der Ultraschallwellen gerinnt und Fette in Emulsion zerfällt, werden sie ein vorzügliches Hilfsmittel beim Herstellen von Salben geworden. Alles tanzt nach den Klängen dieser für uns Menschen nicht hörbaren Musik.



Der Führer — Freund der Jugend
Ein Schnappschuß von einer der letzten Führerreisen
(Pressefoto, R.)

Bilder der WOCHE



Deutsche Arbeiter auf den Wellen des Weltmeeres
Dr. Goebbels am 10. März: „Das ist die Verwirklichung des marxistischen Versprechens, daß die Arbeiter einmal auf eigenen Schiffen die Wellen des Weltmeeres durchkreuzen werden.“ — Deutsche Arbeiter begegnen auf dem „Kraft-durch-Freude“-Dampfer „Der Deutsche“ dem Panzerkreuzer „Deutschland“
(Graphische Werkstätten, R.)



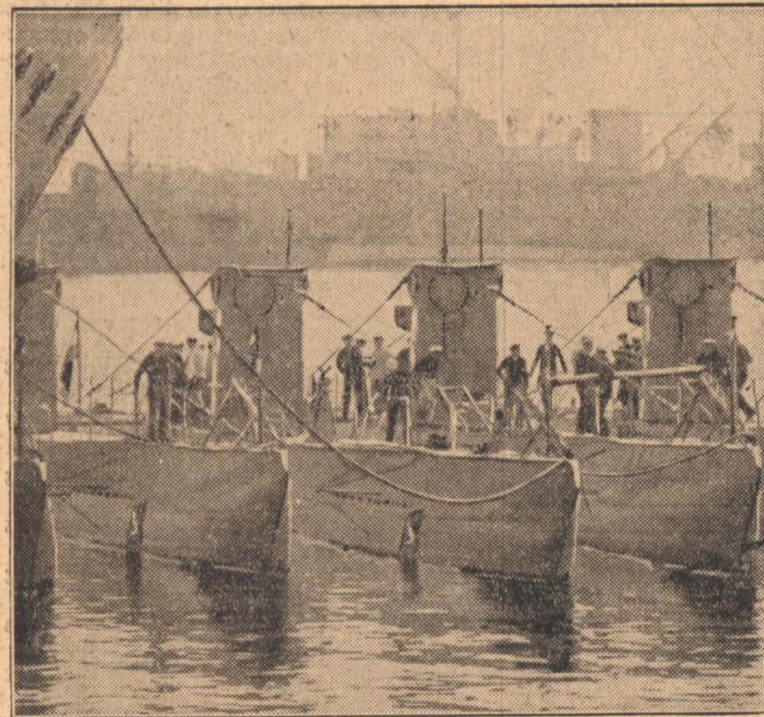
Newyorks Hochhäuser ohne Fahrstuhlführer
Polizei drängt Streikposten zurück, die sich während des Streiks der 10.000 Fahrstuhlführer und Arbeiter vor einem der höchsten Wolkenkratzer am Broadway aufgestellt hatten
(Weltbild, R.)



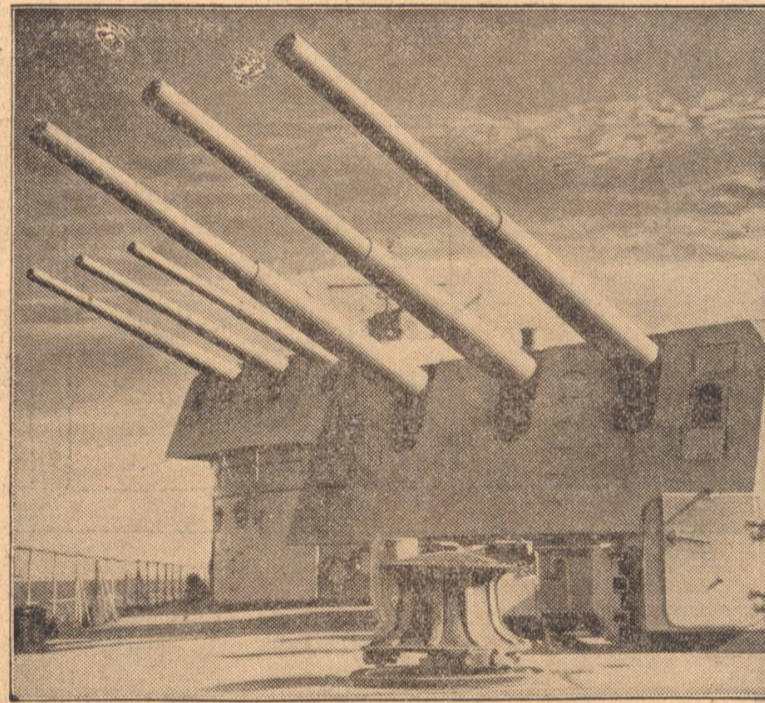
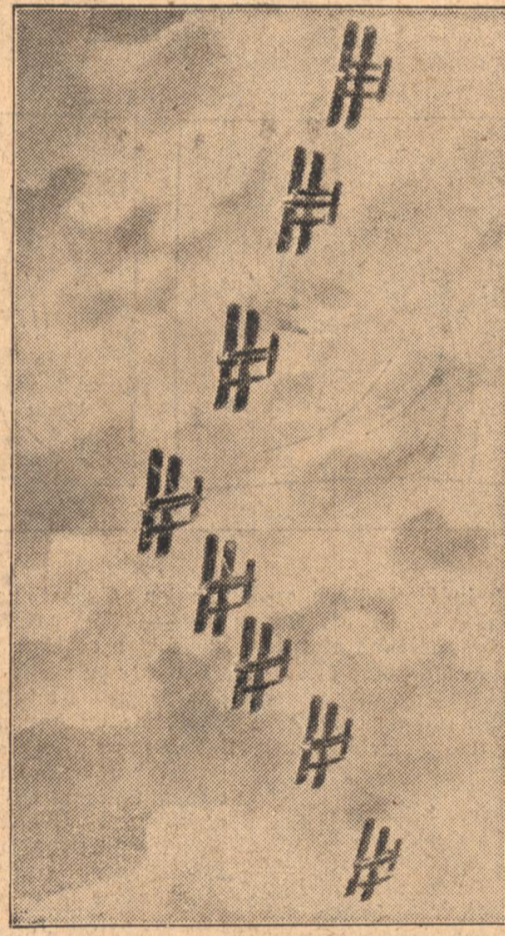
Der abessinische Kriegsminister †
Ras Mulagbeta, der abessinische Kriegsminister und bekannte Heerführer, ist gestorben.
(Graphische Werkstätten, R.)



Deutsche Flugzeuge in Südafrika
Eine Junkers Ju 52/3m der „South African Airways“ auf einem Streckenflug vor dem „Lions-Head“ (Löwenkopfburg bei Kapstadt)
(Atlantic, R.)



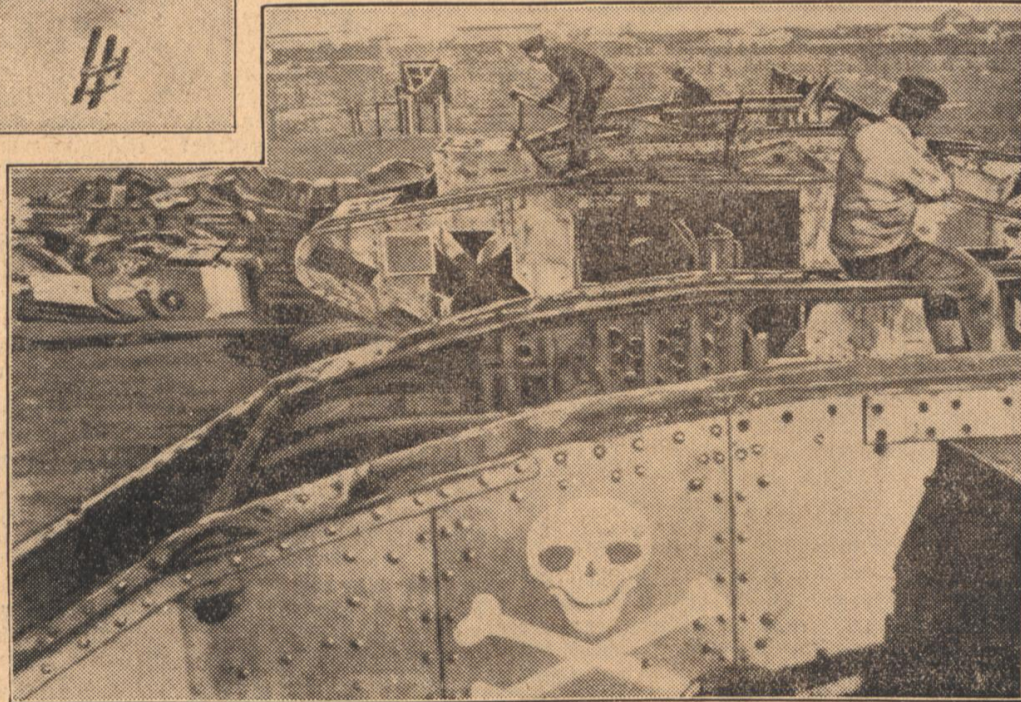
Inmitten einer aufgerissenen Welt wollte man uns diese Waffe nicht gönnen. Der Führer gab uns die U-Boote wieder



Auch sie sind Wächter des Friedens, um Deutschland, das Herz Europas, vor den roten Mächten der Zerstörung zu bewahren
Aufnahmen: Scherl (5)



Über 15.000 Flugzeuge wurden nach dem Willen der Alliierten zerstört. Ihre Gegenleistung aber war eine Riesen-Aufrüstung



Alle modernen Waffen wurden sinnlos vernichtet. Ein wehrlos-wissentliches Deutschland sollte Spielball der Mächte sein

Ein Jahr Wehr- freiheit

Am 16. März 1935 verkündete der Führer in einer historischen Kabinettsitzung die Wiederherstellung der deutschen Wehrfreiheit.