

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

10 (9.3.1941)

# Der Führer

## AM SONNTAG

Donnerstag, den 9. März 1941

Folge 10 / Jahrgang 1941

### Gelebtes Leben

Zu Hermann Eris Busses 50. Geburtstag am 9. März — Von Günther Röhrdanz

Die Ehrung Hermann Eris Busses zu seinem 50. Geburtstag in Freiburg gewinnt über das äußere Ereignis hinaus im Leben Busses eine tiefere Bedeutung. Denn es ist nicht nur der augenblickliche Wohnort und mit ihm das Oberrheinland, die ihn ehren, sondern darüber hinaus wird dem gereiften Dichter gerade in der Stadt die Anerkennung ausgesprochen, die schon die Streiche des Buben sah. Nun hat aber Busse nicht etwa von damals, als der ehrbare Schreinermeister und Kunsttischler Busse, der trotz seines hohen Alters noch heute rüftig in seiner Werkstatt steht, der Entwicklung seines Ältesten nur

aussprüche und darin sein ganzes Schaffen bekände, ein Blick in eines seiner Bücher zeigt deutlich, daß es vielmehr ist, was Busse in seinen Büchern gibt. Der seinen „Bauernadel“, seine „Reute von Burgstetten“ oder auch seinen „Erdbreit“ liebt, Bücher, die vielleicht am tiefsten mit dem Oberrhein verflochten sind, wird immer wieder erfahren und spüren, wie hier der Rhythmus der Oberrheinlandschaft mitschwingt, wie das Schicksal dieses alten Grenzlandes eingelangt ist und welche tiefe, tiefe und intensive Arbeit diesen Büchern zugrundeliegt. Solche genauen Kenntnisse des Landes fliegen einem nicht zu, sie müssen erworben werden.

Hermann Eris Busse hat die Gelegenheit, die ihm als Geschäftsführer des „Oberrheinischen Heimatbundes“ und als Herausgeber der Jahresspäne, sowie der Zeitschrift „Mein Heimatland“ seit Jahren geboten wurde, reichlich und mit schönem Erlola ausgenützt. Zum Dichter hat sich bei ihm sehr bald der Vorleser gestellt, der selbst mitten in der aktiven Volkstumsarbeit und Volkstumbewegung steht, dessen Freunde am Schönen ihn aber auch zur Wiederkehr der drei Künstlerbiographien über Daur, Wähler und Hans Thoma führte, der nicht nur jenes prächtige Buch über die alemannische Volksfasnacht schrieb, sondern zahllose Artikel in Zeitungen und Zeitschriften zur Erforschung des Oberrheinlandes und seiner Volkstümlichkeiten beitrug. An diese Verdienste anknüpfend übertrug Bauleiter Robert Waaner Hermann Eris Busse die zukünftige Betreuung der alemannischen Heimatvereine, reate den jetzt in einer prächtigen Ausgabe vorliegenden Band „Das Elbschiff“ an und ließ die „Badische Heimat“ in einen „Oberrheinischen Heimatbund“ umformen.

Ein neuer umfangreicher Arbeitskreis hat sich damit für Busse neben seinem Schaffen aufgetan. Aber er geht mit dem Mut und Unternehmungsgeliste des schaffenden und rüstigen Künstlers an diese neuen Aufgaben. „Gelebtes Leben“ haben wir unsere Ausführungen überliefert. Gelebtes Leben ist das Schaffen Busses. Wie er selbst, stehen seine Gedanken alle mit den Füßen fest auf dem Boden, laden sie zum Leben, in welcher Form es auch zu ihnen kommt, sind tätig, auch wenn sie nur ein wenig Nalches tun. Aber wie Busse, selbst sind sie Mannes genug, für alles einzutreten, was sie tun.

So steht Hermann Eris Busse an seinem fünfzigsten Geburtstag als einer der wesentlichen, weit über die Grenzen des Hauses im ganzen Reich bekannten Träger des vielseitigen oberrheinischen Kulturschaffens auf dem Boden seiner oberrheinischen Heimat. Was er schuf, atmet den Geist dieses alten deutschen Schicksalslandes. In seinem Werk spiegelt sich das Land und seine Menschen, wie das Leben und die Zeit sie zeichnete. Von jeder Form es nicht ein Einzelner, der das hundertjährige Werk dieser Oberrheinlandschaft wiederauf und revidierte. Zum Dichter gesellte sich der Maler und zu ihm kam der Musiker, der Bildhauer, der Techniker und — wie wäre es im Grenzland anders möglich — der Soldat. Und von allen diesen war es auch wiederum nicht einer, immer waren es ihrer viele, die über das Schicksal des Landes auslagen, die es formten und bildeten, die für diese Heimat schafften, tritten lebten und harben. Sie sind mit diesem Land verbunden, wie die Baumgenwart; nicht einer unter dem Lebensbaum der Dichter, der in seinem Werk das Bild des Schicksalslandes am Oberrhein widerspiegelt, es ist nicht Emil Strauß, nicht Hermann Bürte, nicht Friedrich Roth und nicht Hermann Eris Busse allein, sondern sie sind es alle zusammen. In ihnen klingt das Lied der Heimat und gewinnt dichterische Form in ihrem Schaffen. Und sie sind es, die das Bild des Oberrheinlandes hinaustragen über die Grenzen des Landes in das Reich, jeder auf seine Art, und aus allen diesen Beiträgen formt sich wie bei einem Mosaik aus laufend kleinen Steinen das große umfassende Bild des Landes am Oberrhein. Mitten unter ihnen steht Hermann Eris Busse als einer der wesentlichen schaffenden Dichter der Gegenwart, die das Land hervorbrachte. Und der Gerechte wird ihm Dank wissen für sein Werk. Der Dank aber, den ihm das Land für sein dichterisches Werk zollt, klingt mit in der Ehrung, die dem fünfzigjährigen in seiner Geburtsstadt Freiburg zuteil wird.



Das im Auftrag des Badischen Ministeriums für Kultus und Unterricht von Oskar Hagemann gemalte Bild Hermann Eris Busses



Beim Verlassen des Hauses der „Badischen Heimat“ in Freiburg. Aufn.: Privat

recht besorgt aufhaupte, bis heute, wo der Vater voll Stolz auf den Sohn bilden wird, in den sicheren Mauern seiner Geburtsstadt hinter dem Ofen gesessen, ist auch nicht nur an fünf Orten landauf, landab in jungen Jahren wohlbehaltener badischer Lehrer gewesen und hat damals die erste engere Fühlung mit Land und Leuten durchlebt, er ist vielmehr überall in Deutschland herumgekommen, hat sich im Weltkrieg die Kugeln um die Ohren weissen lassen und hat auch sonst viel erlebt. Aber er ist stets wieder an den Oberrhein zurückgekehrt. Die Fernschmähung wurde immer, wenn er draußen war, sehr bald von einem hartnäckigen Heimweh abgelöst, das nicht eher zum Schweigen kam, bis der Mann wieder am Oberrhein stand. Es ist die gleiche Sehnsucht nach dem schönen Land am Oberrhein, die wir bei dem Engelwirt von Emil Strauß finden, und diese beiden Eigenschaften sind erst oberrheinisch, auch wenn Busse seine Ahnen väterlicherseits nach Schlefien und in die Mark Brandenburg führt. Es ist das Leben, das diesen Dichter anlockt und hinauszieht, das Leben mit allem, was es Lebenswert macht. Denn aus diesem Leben, aus dieser Lebhaftigkeit und Lebendigkeit wächst ihm alles für sein Schaffen zu, ist ihm bis jetzt alles ausgelassen. Busse ist kein Dichter, dessen Werk in fiktiver, melancholischer Zurückgezogenheit rein aus Phantasie und philosophischer Nachgedanktheit entsteht, sondern er ist vielmehr Realist, ist lebensnah. Alles ist bei ihm erlebtes Leben. Er ist draußen bei den Bauern geandert und hat ihnen „ausf Maul“ gesehen, kennt das Dorf mit seinem Leben und Treiben, er kennt die Stadt, die große und die kleine und weiß um ihre Menschen. Und weil er an diese seine Erlebnisse anknüpft und aus ihnen schöpft, ist bei ihm alles urprünglich, lebendig, unproblematisch und ungekünstelt, fließen die Erzählungen in seinen Büchern, vor allem in den im Jch-Ton geschriebenen, in einer so unmittelbaren Form dahin, daß man geneigt ist, an Selbstbiographien zu denken, und literarische Betrachtungen schon den Gedanken ähneln, seine Bücher seien im eigentlichen Sinne gar keine Romane.

Es erscheint nicht notwendig, sich hier solcher Untersuchung hinzugeben, da wir uns unterdessen besser an das Schaffen Busses halten. Für jeden Leser ist hier die genaue Kenntnis der gesamten Südwesmark immer wieder erstaunlich. Busse kennt nicht allein die alemannische Sprache genau, er weiß ebenso um ihre vielfältigen und feinen Schattierungen in den verschiedenen Landrassen. Ihm ist die Art des Bauern auf dem Döschwarzwald ebenso vertraut, wie die des Menschen im Rheintal. Er kennt den Badener ebenso gut wie den Elsäßer, er weiß vom Wachstum der Weine und versteht sich auf einen guten Tropfen. Ihm ist das Rheintal mit allen seinen Abenteufern bekannt und in den Städten und Dörfern führt er sich zu Hause, in Freiburg, in Straßburg, in Karlsruhe und Heidelberg findet er durch Straßen und Gassen. Wenn es aber vorhin vielleicht so erschien, als wenn Busse lediglich seine Erlebnisse in gemäßigtem Stil

### Geschichten vom Schlagfertigen Postwirt von Knibingen

Von Hermann Eris Busse

#### Grober Klob und grober Keil

Es gibt landauf, landab berühmte Gastwirte, deren Schlagfertigkeit, ob sie nun arabisch oder wisisch ins Reue legt, von den Gästen gelobt und gern herausgefordert wird. Sie ist gleichsam die geistige Würze zu Speis' und Trank, die gerade bei solchen Wirten selten etwas an nützlichen übrig lassen. Ja, es kann geradezu die Regel aufgestellt werden, je grober oder wisischer der Wirt, umso besser die Wirtschaft.

Dem „Goldenen Postkoben“ in Knibingen galt das mit Ruu und Recht. Der Kromerjohbi, der letzte Pöbbl einer solchen Wirte- und Posthalter-Dynastie, die mit

Söhnen und Enkeln auch noch weit in die Zukunft hinausreichte, war als ebenso arabisch wie wisisch bekannt. Auch seinen Vater brachte einer nicht leicht aus der Paffuna, er wußte stets den richtigen Deckel auf den Topf zu legen; aber so unbeschämert arabisch wie Pöbbl, der Schick, schien noch, wie es die ältesten Männer im Ort behaupteten, keiner der Postwirte gewesen zu sein.

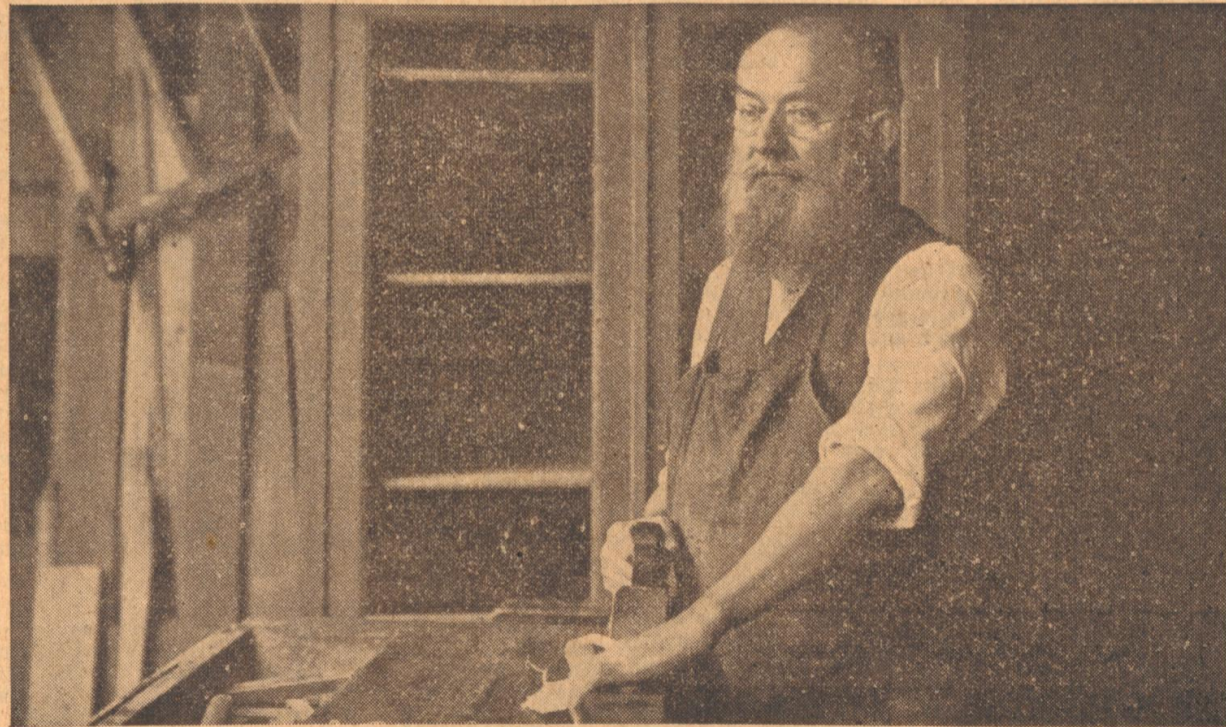
Obgleich er seinen Knibingern nichts schuldig blieb, wenn sie ihm an den Wagen hupren, trugen sie unentwegt ihm freundschaftlich zugunsten ihren Durch hin und nahmen dafür ihre Räusche mit heim nebst vielen schönen verunnaenen und verarbeiteten Stunden. Er war, was auch selbstverständlich ist, hinter der harten Schale ein weiches Herz, dem es auf wirrliche Bitte bei armen und auch bei anscheinend reicheren Handwerksleuten nicht ankam, nie zeigte er sich als Geizhals. Er ließ sich freilich auch nicht ausbitten. Die Großhändler hatte er „auf der Paff“; Sie indes kamen besonders gern zu ihm, besonders die Alemannen von jenseits der Grenze, die Schwäzer, die so gern gut aßen und tranken bei den „Schmobe“ am Oberrhein. Ganze Gesellschaften kamen zu Fuß und mit Wagen an, um beim Kromerjohbi sich gemütlich zu tun und dabei auch zu erfahren, ob er wirklich so arabisch sei, wie die Saue weltum hertrieb.

Von schwerem konnte man ihn treffen, wenn man an seinem Wein etwas ausaufehen hatte. Nur wenn er, weil eine Kunde ihm unumwählbar war, „erpre“ einen Sauremus aus milderer Laag oder milderem Jahraana hinstellen ließ, verara er keine Miene, die sollten sich kein Sissieher anwärmen in der Postwirtsstube.

So sah also auch einmal eine Gruppe um den schweren, runden Klobbaumtisch im Derrattzwinkel, die ihm nicht gefiel. Es waren geschwiegelte Herren, die sich Mühe aaben, freuklich zu reden, obgleich sie aus dem Nachbarhändischen hantelten und vielleicht in der Spinnerlei beschäftigt waren. Kromerjohbi hatte es leicht mit sich, daß sie ihn reizen wollten, um eine seiner berühmten Grobheiten herauszufordern. Er setzte ihnen den milderen Wein hin; aber er verrednete sich diesmal. Die jungen Herren waren „bessere Leut“ und hatten von vornherein Komödie gespielt. Sie rüaten auch gleich den Wein: „De, Herr Wirt, für Wein ist aber nicht klar.“

„Drude d'Anue zu.“ murkte der Wirt, „wenn für schlude“ und schritt wuchtig, daß alles Gelächter in der Schenke überwerte, hinter die Theke, ohne sich weiterhin um die Gelellen zu kümmern. Die Herren bereiten sich kurz, tranken den Wein hinab, nicht ohne sich hintennach zu schütteln, als hätten sie scharfen Risch genossen, und verunnaeten zu saufen.

Kromerjohbi ließ sich zweimal rufen. Er war allein in der Wirtschaft, es war noch früh am Moran und das



Paul Busse, der Vater des Dichters, an seiner Hobelbank

Aufn.: Baumgartner, Freiburg (1)





# Ein Karlsruher auf Walfang

Aus einem Tagebuch von der „Wikinger“-Expedition in die Antarktis  
Von Günther Bröder

Nießig und majestätisch liegt das Walfang-Muttergeschiff „Wikinger“, von vielen Lampen beleuchtet, in der nebligen Dunkelheit des Hamburger Hafens, Rasselnde Dampfwinden, zuckende und hohelnde Menschen an Bord. Die letzten Ausstattungsgegenstände werden übernommen. Bald sollen wir auslaufen. Ein Leichter nach dem andern legt an und bringt seine Güter, welche in dem unerfährlichen Bauch des Schiffes verschwinden. Nun ist alles an Bord. Die Besatzung verlassen das Schiff. Die Läden werden geschlossen. Wir sind klar zum Auslaufen. Durch die Nebelschwärze kommen durch Signale sich ankündend, die Schleppe, um das Schiff sicher aus dem Gemirr des Hamburger Hafens zu geleiten. Auf der Brücke stehen Kapitän, Votte und die Wach. Alles ist auf seinem Posten. Die Schleppe werden festgemacht, der Maschinentelegraph rasselte, der Befehl „los die Leinen“ hallt durch das Schiff, und langsam löst sich der Riese vom Pier.

Tage sind vergangen, künft ist die europäische Küste hinter uns. Alles rührt sich für den Empfang der Fangboote. An Deck wird Proviant aufgeteilt. Die Schlauchleitungen zum Buntern der Boote werden an Deck gebracht, die Ballen liegen an Deck. Da zeigen sich auch schon am Horizont dunkle Punkte. Eins, zwei, fünf, acht, nun sind sie alle zu sehen. Fangboote, klein, sterlich und schlank. Näher und näher kommen wir ihnen. Vont heulen die Streunen zur allgemeinen Begrüßung. Eins nach dem andern schießt sich achtern uns an. Wir fahren geschlossen auf Dakar zu.

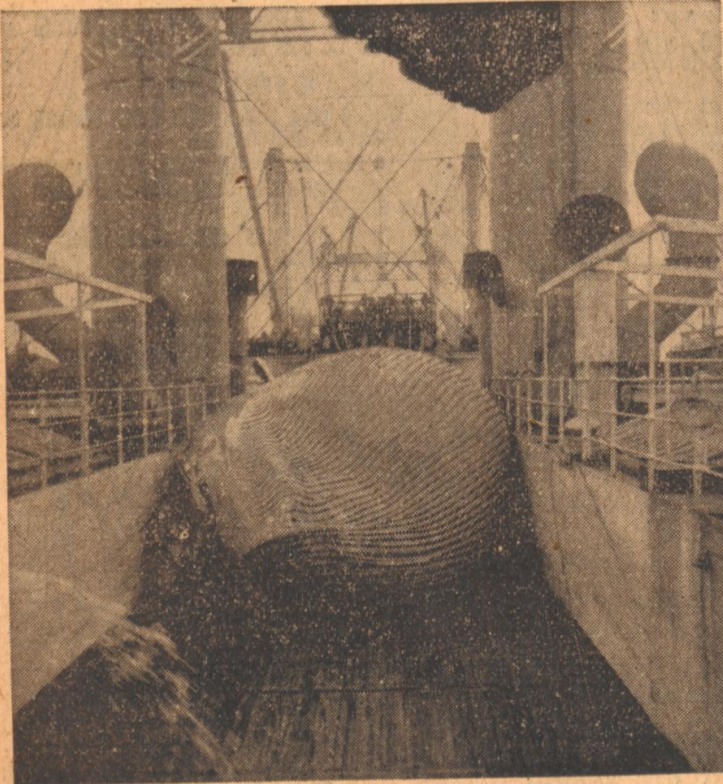
Tage kommen mit viel, viel Arbeit. Das Deck bekommt ein Schuttbild, alles wird auf den bevorstehenden Fang vorbereitet. Wir



Fangboot beim Abgeben eines Wales

haben harte Arbeitsstunden, aber auch vergnügte Abende. Schach, Skat, Turn- und gimnastische, die von Kapitän R r e i c h abgehalten werden, lösen einander ab. Immer mehr kommen wir unserem Ziele näher, bis eines Tages T r i t a n d a C u n h a in Sicht kommt. Ein reger Kaufhandel spielt sich bei uns an Bord ab. Wir geben Tabak und alte Kleidungsstücke und bekommen Pullover, Seiden und Kelle.

S t a r m! Donnernd brausen schwere Brecher über Deck, alles erschlagend, was ihnen in den Weg kommt. Haushoch kommen die Wellenberge angehäuft. Doch bäumt sich das Schiff, um gleich wieder in das nächste Wellental zu schießen. Jedesmal ähzt und höhnt es wie ein schwer verwundenes Tier. Oft liegen wir auf der Seite, daß man meinen könnte, wir kentern. Das Kaufen über Deck verbindet sich mit dem Lebensgefahr verbunden ist. Dampfe, stickige Luft herrscht in den Logis, da die Bullaugen geschlossen sind. Wieder erzittert das Schiff unter einem wichtigen Stoß. Wasser schießt durch die Betriebsgänge. In einer Norwegerkammer wurden die Bullaugen eingeschlagen. An Schlafen ist nicht mehr zu denken. Alles hilft am Verhüten des Schadens. Zwei Tage hält der Sturm an, zwei Tage gibt es keine Ruhe. Auch dieses Wetter geht vorüber wie jedes andere, so daß wir nach kurzer Zeit das Fangfeld erreichen. Nun beginnt für uns Walfänger

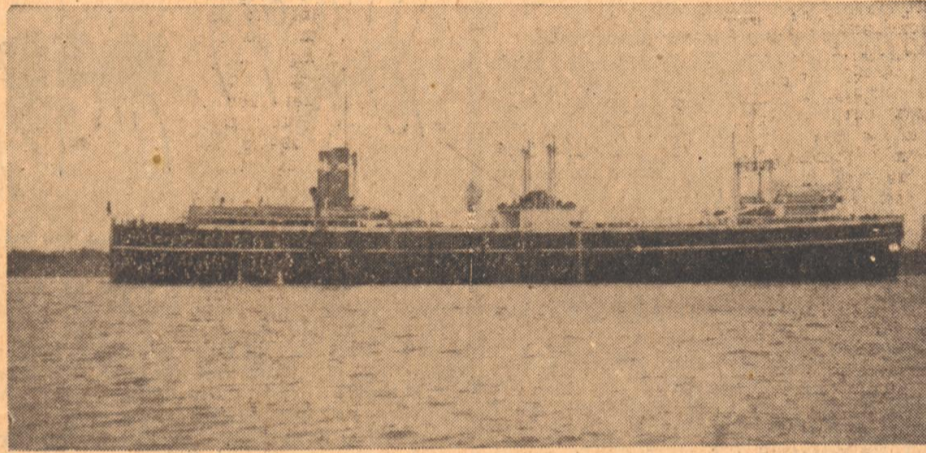


Wal im Slig. Aufn.: Der Verfasser (4)

eine harte und schwere Arbeit. Sehn Stunden Arbeit — vierzehn Stunden Ruhe. Wir werden in zwei Schichten eingeteilt. Tag und Nacht wird gearbeitet, drei Monate lang.

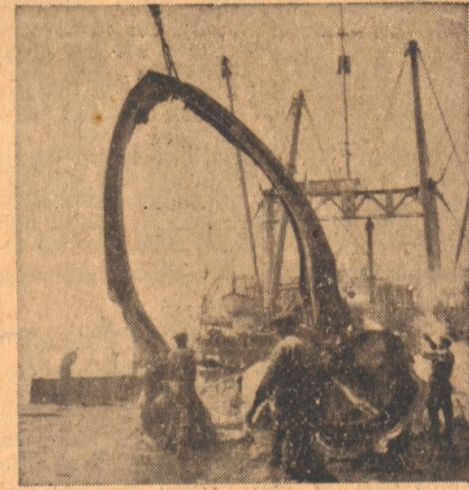
Auf dem Fangboot.

„Wal an Steuerbord!“ Der Ruf geht vom Ausguck durch die klare, starre Luft des südlichen Eismerees. Alle Augen wenden sich in die



Walfang-Mutter schiff „Wikinger“

von dem Ausgucksmann gezeigte Richtung. Da! Das Wasser teilt sich, ein dunkles Einwas tritt heraus, um sofort wieder zu verschwinden. Nur eine Dunstfontäne ist noch übriggeblieben. Dort dreht sich das Schiff in die Richtung, in welcher der Walfisch verschwand. Dort voraus steht der Maschinentelegraph, dort voraus schießt das Schiff. Jeder karzt mit zusammengekniffenen Augen aus, zusammengekniffen, weil ein rauher, steifer Wind weht. Da! Wieder teilt sich das Wasser, und wieder dasselbe Spiel wie vorher, nur viel, viel näher. Der Schütze oder Harpunier, in jeder geküßt, verläßt die Brücke. Zief über den Kopf hat er die Walfische gezogen, so daß nur sein von einem Bari umrahmtes Gesicht zu sehen ist. Er geht über den Laufweg auf die Bad. Nun steht er an der Harpunentanne. Von jetzt an zeigt er die Richtung, in welcher das Schiff zu fahren hat. Noch hat der Wal nichts von der Gefahr bemerkt, in welcher er schwebt. Wie lange noch? Dann wird eine aufregende Jagd beginnen, eine Jagd, die unmöglich zu schildern ist, die eine fiebernde Spannung in den Mäntern erzeugt. Wieder taucht der Wal auf, nur noch hundert Meter entfernt. „Maschine stop.“ Schnell und geräuschlos nähert sich das Schiff dem ahnungslosen Opfer. Gespannt blickt alles auf den Schützen. Der Wal kommt hoch, und blitzschnell zielt der Schütze. Ein Drud,



Der gewaltige Unterkiefer wird abgetrennt

ein Knall, und die Harpune verläßt die Ranne. Mit harter Bucht bohrt sie sich in den Rücken des getroffenen Tieres. Und wieder ein dumpfer Knall. Die Granate, welche an der Harpunenspitze angebracht ist, ist explodiert. Ein Aufspritzen des Wassers, von der wild um sich schlagenden Schwanzflosse des Wals verursacht. Die Feine spannt sich. Mit ungläubiger Schnelligkeit schwimmt der Wal, das Boot hinter sich herziehend, durch das nasse Element. Baden um Baden der Walfische wird ausgeleert, und immer noch besteht die Gefahr, daß die Feine bricht. Ein und her schießt der Wal, gefolgt von dem geschickten manövrierenden Fangboot. Doch seine Kräfte lassen allmählich nach, und nun wird er langsam an das Boot herangebracht und bekommt, falls er nicht tödlich verwundet ist, einen Fangschuß. Er braucht vier bis fünf Harpunen, um ihn zu töten. Nochmals versucht er, eine breite Nutspur hinter sich lassend, zu fliehen. Doch er ist schon zu geschwächt. In diesem Zustand wird er längsleits geholt, eine Range wird ihm in den Körper getrieben, er wird mit Luft aufgepumpt, damit er nicht versinkt. Darauf wird der Schwanz gefürzt und die Erkennungszahl des Bootes eingekerbt. Das Tier wird

nun an der Bordwand festgemacht. Das Fangboot nimmt wieder Fahrt auf, mit Kurs auf die Kogere. Dort wird der Wal abgegeben, um verarbeitet zu werden. Nach der Abgabe zieht das Boot zu neuer Jagd aus. Falls viele Wale in der Nähe sind, wird das geflossene Tier auf Flage gelegt, d. h. es bekommt eine Stange, an der eine Flage befestigt ist, in den mit Luft aufgeblasenen Körper getrieben. Am Abend wird es mit anderen Wale zum Muttergeschiff gebracht.

Auf dem Muttergeschiff.

Schon kommt ein Fangboot auf uns zu. Es bringt zwei Wale mit. An jeder Seite ist einer festgemacht. Langsam nähert es sich dem Muttergeschiff, um die Wale abzugeben. Es ist Boot 7, unser bestes und modernstes Boot. In einem Abstand von 15–20 Meter bleibt

es liegen. Einer von unseren Norwegern ergreift die Schmelzleine und wirft sie hinter ins Boot. Nun ist die Verbindung vom Muttergeschiff zum Fangboot hergestellt. Auf dem Fangboot wird eine etwas härtere Feine an die Schmelzleine angeheftet, d. h. festgenietet, und wir holen sie zu uns herüber. Nun wird bei uns wiederum ein Draht, mit einem Schäkel, an die Feine angehängt. Dieses Drahtseil läuft durch das Slip (Gleitbahn), auf welcher der Wal an Bord gehievt wird) auf eine Winde. Mit diesem Draht wird der Wal auf ein Bierstel der Höhe des Slips gehievt, und eine Klaue, welche sich dem Schwanz des Wals genau anpaßt, wird auf den Schwanz gefiert (fixieren = fixieren, hieven = heben). An diese Klaue oder Greifer ist ein sehr starkes Drahtseil angeheftet (festgemacht), welches auf die große Walwinde läuft. Die große Walwinde hebt auf dem großen Wind das Bierstel mit sich. Durch das Bierstel schießt sich die Klaue um den Schwanz und klemmt denselben ein. Nur wird der Wal an Deck gezogen.

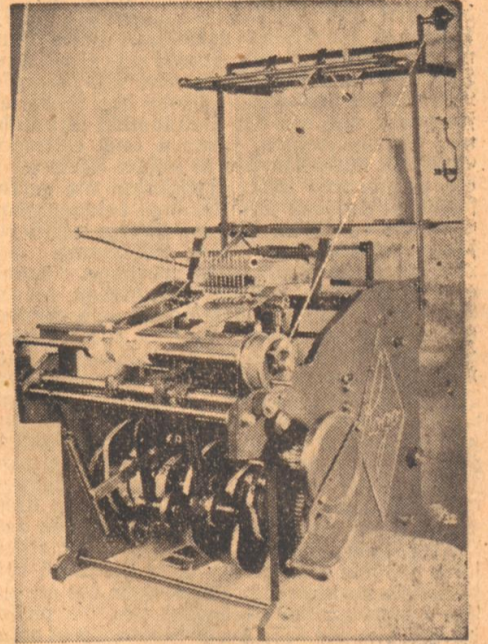
Der Wal liegt nun auf dem Speckdeck. Seine Länge wird gemessen. Er ist 9 englische Fuß lang. Die Feiner mit ihren Messern schneiden den Wal der Länge nach auf. Aus Kopfende wird nun ein Loch in den Speck geschnitten, durch dieses wird ein Stropp gezogen. (Stropp = ein kurzer Draht, an dessen beiden Enden sich Schlaufen befinden.) Dieser Stropp wird in einen Reiner (bestimmtes Drahtseil) gefaßt. Jetzt wird die Speckseite mittels der Winde abgezogen und bleibt an Deck liegen. Der Wal wird dann umgedreht, so daß auch die andere Seite abgegespelt werden kann. Die Speckseiter beginnen ihre Arbeit. Von ihnen wird der Speck in Würfel geschnitten. Ich selbst versuchte es einmal, hörte aber gleich wieder auf, denn so einfach es aussieht, so schwer ist es. Die geschnittenen Speckstücke schleifen wir an die Kogere und werfen sie hinein. Die Kogere (Kessel, in welchen der Speck zu Del geschmolzen wird) sind unter Deck in der Kogereanlage. An Deck selbst sind nur die Öffnungen der Kogere zu sehen. Innerhalb dreiviertel Stunden ist der Wal abgegespelt und der Speck vom Deck verschwinden. Nun kommt der nächste Wal an die Reihe.

Wir lassen jetzt den Blick weiter wandern zum Fleischdeck. Was uns zuerst auffällt, sind drei mit Dampf betriebene Knochenfügen. Wieder sehen wir die vielen Öffnungen der Kogere. Sie sind größer, denn es werden Fleisch und Knochen hineingeworfen. Und dort ein „Schafott“. Ein regelrecht zeh Schafott; aber nicht um Menschen zu emhauen, sondern um die einzelnen Scheiben der Walwirbelsäulen zu spalten. Doch nun kommt etwas anderes unsern Blick. Der abgegespelt Wal wird gerade auf das Fleischdeck gehievt. Die Lämmer (alles Norweger) beginnen an der Zerlegung des Wals. Zuerst wird der Unterkiefer vom Kopf getrennt und zerlegt. Dann wird der Wal enthauptet und die Barten werden aus dem Oberkiefer getrennt. Wir unterscheiden zweierlei Barten: 1. Die Bartenmale, welche von kleineren Seetieren leben, und 2. die Zahnmale, die sich von Tintenfischen und größeren Seetieren ernähren. Der Bartenwal (Blauwal, Finnwal, Grönlandwal usw.) hat nur am Oberkiefer seine Barten. Der Zahnwal (Vollwal, Schwerwal usw.) hat seine Zähne im Unterkiefer sitzen. Beim Vollwal oder auch Spermmal genannt, kann man bei älteren Tieren auch am Oberkiefer einige verküppelte Zähne bemerken. Beim Vollwal wird nur das Männchen geschossen, da das Weibchen zu klein und unrentabel ist. Doch nun wieder zurück zur Verarbeitung des Wals. Der abgetrennte und bartenlose Kopf wird nun an die Knochenfüge herangehievt und ebenfalls zerlegt. Die einzelnen Knochenstücke werden in die Kessel geworfen. Die hochgelagerten Eingeweiden werden über Bord geworfen. Die Rippen werden vom Rückgrat getrennt, hochgehievt und auseinander geschritten. Dann werden sie ausgeleert. An Deck liegt nur noch das vom Fleisch umgebene Rückgrat. Dieses wird entleert und die einzelnen Wirbel werden gespalten. Falls viele Wale Achtern im Wasser liegen, wird das Fleisch über Bord geworfen. Sein Fettgehalt ist nur 6 Prozent und daher für uns wertlos. Eine Stunde dauert ungefähr das Zerlegen des Wals. In einer Schicht, 10 Stunden, können 9 Blauwale oder 12–15 Finnwale verarbeitet werden. Ein guter Blauwal von ungefähr 90 englischen Fuß gibt 150–250 Faß Del ab. Ein Finnwal dagegen nur 60–100 Faß. Den Finnwal trifft man heute noch am meisten an.

# Neuheiten von der Leipziger Messe



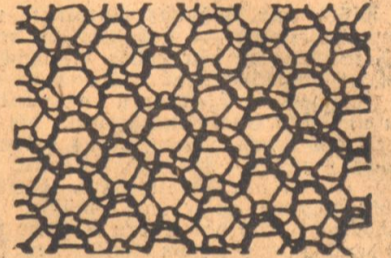
Links: Elektrische Rundstrahler für behelfsmäßige Luftschutzräume.



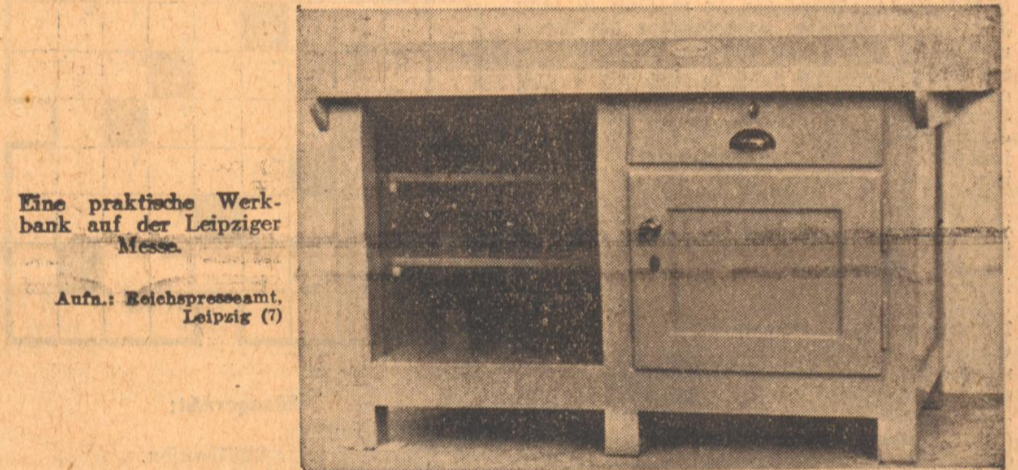
Rechts: Die Maschine, auf der maschenfeste Strümpfe hergestellt werden.



Maschengewebe eines Strümpfes in der üblichen Webart.



... und die vielfach verschlungene Webart des maschenfesten Strümpfes

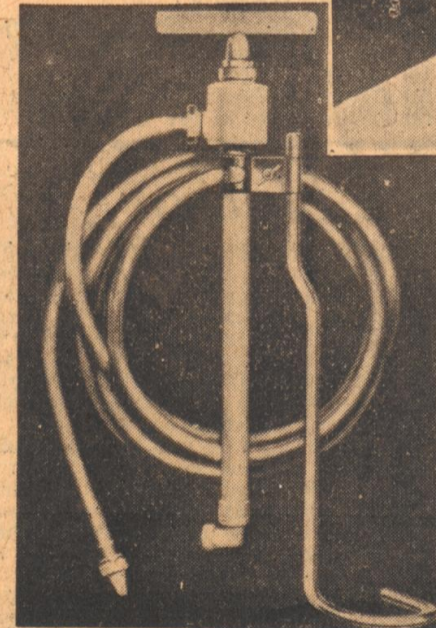


Eine praktische Werkbank auf der Leipziger Messe.

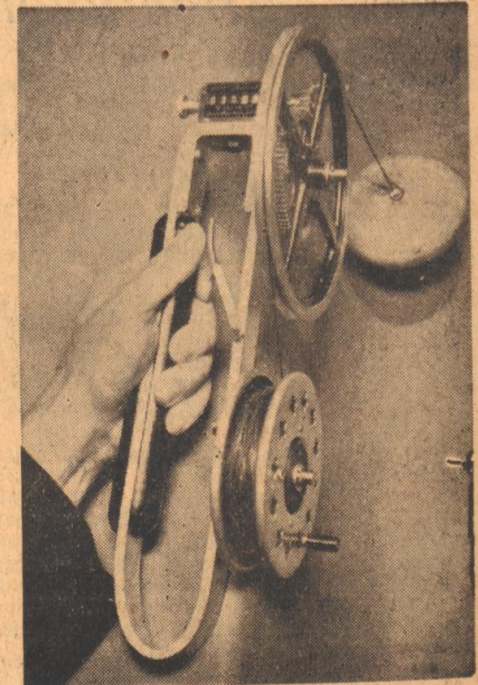
Aufn.: Reichspressamt, Leipzig (7)



Rechts: Elegante Damenhandtasche aus dem neuen deutschen Edelmateriale „Kalbin“.



Eine Luftschutzhand-spritze.



Rechts: Ein Tiefenmessgerät für die Aktentasche.