Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932
1930

158 (10.7.1930) Heimat und Wandern

Visual Library

Heimat und Wandern

Erloschene Vulkane in Deutschland

Es gibt auch deutsche Vulkane, wenn auch die wenigsten von uns davon etwas ahnen. Deutschland war, wenn wir den Geologen trauen dürfen, einstmals sogar ein außerordentlich vulkanisches Land, in jener Tertiärzeit, die noch weit vor der Eiszeit lag. Damals waren vulkanische Eruptionen auch auf deutschem Boden oder besser gesagt auf dem Boden, den heute das Deutsche Reich einnimmt, an der Tagesordnung. Inzwischen aber ist in unseren Gebieten die Kraft der Vulkane erloschen und nur noch die erkalteten Ueberreste vulkanischer Tätigkeit sind als Zeugen geblieben. Es gibt in vielen Gebieten Deutschlands noch solche vulkanischen Spuren. Wir finden sie im Siebengebirge, am Rhein, auf dem Vogelsberg und in der Eifel und auch der Kaiserstuhl bei Freiburg im Breisgau verdankt vulkanischer Tätigkeit seine Entstehung.

Den deutlichsten und eindrucksvollsten vulkanischen Charakter und auch die sichtbarsten geologischen Zeichen ehemaliger vulkanischer Tätigkeit zeigen die Eifel und der Hegau. Im Hegau, westlich des Bodensees, ragen aus der fruchtbaren Ebene die trutzigen Vulkankegel des Hohentwiels, des Hohenhöven, Hohenkrähen und anderer burggeschmückter Wipfel steil empor. Sie haben wegen ihres harten Gesteins der Verwitterung getrotzt, und wenn auch heute nicht mehr drohend Feuersäulen von ihnen weithin über die Lande leuchten, so zeigen sie doch auch heute noch den finsteren, drohenden Charakter, der der vulkanischen Natur eigen ist. Der berühmteste dieser Vulkankegel im Hegau ist der Hohentwiel, der sagenreiche, von Scheffel besungene Klosterberg Ekkehards. Von hier aus hat man einen prächtigen Blick über die Trümmer der Burg hinweg ins Land hinaus, wo Vulkankegel sich an Vulkankegel reiht, während auf der anderen Seite hinter dem schimmernden Spiegel des Bodensees im bläulichen Dämmer die Kette der Alpen leuchtet.

Noch besser läßt der vulkanische Charakter sich jedoch in der Eifel studieren, zeigt doch dies Gebiet sowohl in seinem ganzen äußeren Eindruck als auch in der deutlich zutage tretenden Gestaltung seines Gesteins selbst dem Laien, daß er sich hier in den finsteren Gebieten ehemaliger gewaltiger vulkanischer Eruptionen befindet. Hier findet man Lavagesteine, die zwar älter sind als die am Aetna und Vesuv, die aber ihrem Charakter nach genau der Lava und dem Tuffstein jener noch tätigen Vulkane entsprechen.

Auch die seltsamen Maare, jene runden, hoch gelegenen Gebirgsseen, sind nach Ansicht der Geologen Zeichen des ehemals vulkanischen Charakters. Es sind alte erloschene Explosionskrater. Die vulkanische Kraft des Erdinnern kam hier in einer großen einmaligen Explosion zum Ausbruch, riß ein gewaltiges Stück der Erdoberfläche in die Höhe, das nun mit Asche, Tuff und Lava vermischt, sich um den Schlund lagerte. Dann sank die feurige Lava wieder ins Innere zurück und das schwarz gähnende, oft viele hundert Meter tiefe Loch füllte sich mit Wasser, wurde zum kreisrunden See, der in der Landschaft träumt, den aber die Geheimnisse seiner rätselhaften Entstehung umwittern, so daß das Volk Sagen und Märchen um jedes der Maare spinnt.

Aber auch heute sind noch letzte Reste einer aktiven vulkanischen Tätigkeit erhalten geblieben. Warme und heilkräftige Quellen entströmen dem Boden und geben uns somit Kenntnis von der noch immer unter der Erdoberfläche schlummernden, heute durch die gewaltige Erdkruste gebannten Glut. Aus Spalten steigt Kohlensäuregas auf, wird vom Bodenwasser gelöst und so entstehen die erquickenden Sprudel des Eifellandes. Die erloschenen Vulkane, die einst Tod und Verderben um sich verbreiteten, sind somit heute Spender von Heilkräften.

E. Wiese.

Schweizerreise

Die Schweiz, das Reiseziel vieler tausend Werktägiger, klagt heute allgemein über den in diesem Jahr außergewöhnlich spärlichen Reiseverkehr. Wenn man dort mancherorts hört, daß Oberammergau die Fremden für dieses Jahr absorbierte, so ist dies wohl eine irrige Auffassung. Es ist nicht anzunehmen, daß die Leute mit gespickter Brieftasche sich wochenlang wegen den Passionsspielen in Oberammergau festsetzen. Was heute den Reiseverkehr in der Schweiz hauptsächlich beeinträchtigt, ist wohl in erster Linie, die Arbeitslosigkeit in Deutschland. Wohl mancher von den Arbeitslosen, von den Kurzarbeitern würde sich bei voller Beschäftigung und Verdienst eine Ferienreise leisten. Sind auch die Preise im allgemeinen in der Schweiz recht teuer, so kann man doch bei bescheidenen Ansprüchen in ein paar Tagen einige der schönsten Plätze der Schweiz zu erschwinglichen Preisen besuchen. Ein längeres Verweilen dagegen ist dem Arbeiter und Angestellten mit dem in Deutschland üblichen Einkommen nicht möglich. Wer daher nicht als Tourist und Mitglied der Naturfreunde in den Unterkunftshäusern derselben kampieren will, ist auf die Gasthäuser der Schweiz angewiesen. Hier macht man die Beobachtung, daß man für verhältnismäßig billiges Geld Uebernachten kann (Betten von 2 Fr. an). Dagegen ist das Essen allgemein recht teuer. Eine Ausnahme machte Zürich, wo für 2 Fr. ein reichliches und prima Mittagessen zu haben ist.

In Luzern empfehle ich das Volkshaus auf das Wärmste. Wer von Göschenen durch die Schöllenschlucht, Teufelsbrücke nach Andermatt marschieren will, dem sei die Bahnhofrestauration in Göschenen empfohlen. In Andermatt die Bierhalle in der Hauptstraße. In Andermatt waren große militärische Uebungen. Die Gebirgsartillerie schoß den ganzen Tag und das Echo in dem Gebirge war interessant. Infanterie hatte Scheibenschießen und Exerzieren. Ein Schweizer Monteur schimpfte sehr über den in der Schweiz eingerissenen militärischen Drill nach preußischem Muster, welcher das Land viel Geld kosten würde und absolut zwecklos sei.

Was mir in der Schweiz allenthalben auffiel, waren die Tausende von Schulkindern, welche alle Züge und den St. Gotthardpaß bevölkerten. Auf letzterem, wo alle Hänge mit blühenden Alpenrosen bedeckt waren, wurden von den Kindern Sträuße derselben gepflückt. Des Rätsels Lösung, was die tausende Schulkinder zum Reisen lockte, wurde mir erst später, als ich auf allen Bahnhöfen auf die Riesenplakate sah, welche besagten: Die Schweizer Bundesbahnen gewähren der Jugend zum halben Preise der Schultaxe Fahrten durch den Gotthard und Simplon! Mir schien es, als ob der größte Teil der Schweizer Schuljugend mit ihren Lehrern diese billige Fahrgelegenheit ausnutzte, da alle Schnell- und Personenzüge mit ihnen bevölkert waren. Der Deutschen Reichsbahngesellschaft zur Nachahmung empfohlen! Ueberhaupt ist das Reisen in der Schweiz viel bequemer und billiger als in Deutschland. Ideal ist für größere Reisen das zusammengestellte Fahrscheinheft. Mit demselben können alle Schnell- und Personenzüge benutzt werden. Erstere ohne Zuschlagnachlösung. Die Fahrt kann überall ohne Förmlichkeiten unterbrochen werden. Die Geltungsdauer beträgt 45 Tage. Für einfache Strecken ist die Rückfahrkarte zu empfehlen, dieselbe hat 10tägige Geltungsdauer und ist 20 Prozent billiger als die einfache Fahrt.

Kommt man aus der Schweiz nach Vorarlberg, so ist hier die Möglichkeit gegeben, für verhältnismäßig niederen Preis längeren Aufenthalt zu nehmen. In einem Dörfchen am Eingang des großen Wassertales erhält man für 7½ Schilling (4,50 ℳ) volle Pension, die selbst dem verwöhntesten Geschmack Rechnung trägt. Das Dörfchen Bludesch von Feldkirch mit Autobus, mit der Bahn Bregenz—Bludenz von Station Nenzing zu Fuß in einer halben Stunde zu erreichen, möchte ich den Besuchern Vorarlbergs ganz besonders empfehlen. Zentral gelegen für Ausflüge ins Montafon, große Walsertal, Brandnertal usw. bietet es zugleich für Erholungsbedürftige, welche in beschaulicher Ruhe ihrer Tage verbringen wollen, vom waldigen Bergesrande herrliche Aussicht auf die Vorarlberger und Schweizer Alpen.

Schön ist das Reisen, wenn man von Anfang die Uebersicht über die Kosten der Reise hat.

Wenn meine Ausführungen dem einen oder andern geschätzten Leser des Volkksfreund einen Wink in dieser Richtung geben können, ist der Zweck des Artikels erfüllt.

Zu wenig Arbeiter und Angestellte können leider ihre Ferien zur Erweiterung ihrer Kenntnisse von Land und Leuten ausnützen. Unvergeßlich aber wird jedem eine Reise durch die Schweizer oder oder Vorarlberger Alpen sein.

Ht.

Silberstreifen am Horizont

Von Lydia Ruebland.

Wir heutigen Menschen haben es eilig mit allem, was wir auch tun mögen. Kein Wunder, daß man nicht schnell genug der Stadt entfliehen kann, wenn der Tag der Ferien gekommen ist.

Das Gefühl beseligender Freiheit treibt mit Gewalt hinaus. Die Aussicht, einmal für Wochen über sich selbst bestimmen zu dürfen, nicht zu müssen, nur zu wollen, hebt hinweg über den Druck der Gebundenheit an bestimmte, festgefügte Lebensverhältnisse während eines langen Arbeitsjahres. Ferienwochen sind „Silberstreifen" am Horizont des Alltagshimmels.

Wer die Wahl hat zwischen einem Feriensonderzug, der 12 Stunden braucht zur Erreichung allein der Hälfte des Weges des eigentlichen Reisezieles — wer dann Aussicht hat, dieselbe Wegstrecke in knapp drei Stunden im Flugzeug zurücklegen zu können, der überlegt nicht lange und entscheidet sich lieber für den Luftweg.

Zu teuer? Nun, wer während eines ganzen Jahres vollen Verdienst hat und auf eine Anzahl überflüssiger Dinge verzichtet, die andere für lebenswichtig halten, darf eine Fahrt mit dem Flugzeug in sein Ferienbudget einrechnen.

Das Verkehrsbüro — übrigens eine recht schätzenswerte Einrichtung — besorgt den Flugschein. Man hat nichts weiter zu tun, als sich rechtzeitig am Sammelplatz einzufinden, wo ein Autobus der Lufthansa A.G. die Passagiere zum Flughafen befördert. In unserem Falle war Leipzig Treffpunkt.

Punkt 10 Uhr fuhr das Auto schwer befrachtet mit Menschen und Gepäck in schnellstem Tempo nach dem mitteldeutschen Flughafen Halle-Leipzig: Schkeuditz. Innerhalb weniger Minuten vollzieht sich die Gepäckübergabe. Jeder Passagier wird namentlich aufgerufen und einem Flugzeug zugeteilt. Wir erhielten die Fokkermaschine D 766. Ich war enttäuscht — von Dessau kommend, konnte ich mir einen Flug nicht anders denken als mit einer Junkers-Maschine. Doch blieb zu einer Entgegnung keine Zeit. Die Uhr zeigte 10.35 und 10.40 sollte der Flug beginnen.

Ein Beamter der Gesellschaft öffnet das Gatter, welches die Terasse des Warteraumes vom Flugplatz trennt. Im Hafen stehen mehrere Flugzeuge — teils schon mit surrendem Propeller — fahrbereit auf dem Platze, dessen Riesenausmaß imponiert. Man hat keine Zeit, sich umzuschauen. Jeder strebt in eiligem Laufe seiner Maschine zu. Endlich habe auch ich, etwas verwirrt durch den monumentalen Eindruck des Ganzen, meine Maschine gefunden. Das Gepäck wird im Schwanz des Flugzeugs verstaut. Ein dienstbeflissener Boy schiebt eine bequeme Treppe an den Rumpf heran. Man steigt ein und sitzt auch schon im Kabinchen drin. Wir sind drei Passagiere, der vierte stürmt in eilendem Lauf in letzter Minute noch heran.

Dies alles vollzieht sich, trotz aller Hast, mit bewundernswerter Präzision und beruhigender Selbstverständlichkeit. Angenehm berührt der konziliante Ton der Flughafenangestellten mit dem Publikum, unter dem sich eine Anzahl Ausländer befindet.

Während man den Innenraum und seine Mitreisenden einer Musterung unterzieht, tritt der Pilot heran — eine schlanke Erscheinung mit asketischem Gesicht. Noch an seiner Haube nestelnd, schwingt er sich auf den Führersitz, wo er sich festgürtet. Meine Reisegefährten beginnen sich ebenfalls festzuschnallen und ermuntern mich zu gleichem Tun. Ich kann die Notwendigkeit nicht einsehen, denn unten hat das Flugzeug ja kein Loch und zum Fenster hinaus werde ich mich bestimmt nicht beugen — also bleibe ich unangeschnallt und fühle mich auf diese Weise frei und ungehemmt. An der niedrigen Decke befindet sich eine runde Oeffnung, auf deren geschlossenem Deckel steht? „Notausgang". Da muß ich lächeln — wen sollte es wohl gelüsten, den Not„ausgang" über schwindelnder Tiefe in den leeren Luftraum hinaus zu benutzen? Natürlich wird die Einrichtung nicht ohne Sinn und Zweck sein. Nur leuchtet sie nicht ohne weiteres ein.

Ueber all den Betrachtungen und Erörterungen haben wir törichterweise den „erhebenden" Moment des Aufstieges verpaßt. Den Augenblick, der Vielen als der bewußte starke Schlag aufs Herz vorschwebt, der besonders eindrucksvollen Situationen vorauszugehen pflegt. Ehe man es sich versieht, fliegt man bereits in respektabler Höhe, doch noch niedrig genug, um wahrzunehmen, wie die Hühnchen in ländlichen Gehöften eilig durcheinander rennen. Die Menschen werden zu immer kleineren Pünktchen, die Felder zu schmalen Streifen, die Häuser schrumpfen zu Spielzeuggröße zusammen. Höher und höher steigt das Flugzeug und läßt das Weltgebilde tief unter sich — ein wahrhaft grandioses Schauspiel! Ich sage wiederholt vor mich hin: „Wie wunderbar! Wie großartig!" Menschengeist hat dies Wunderwerk geschaffen und mit heimlichem Stolz schaue ich zum Führersitz, wo der Pilot mit sicherem Auge und kundiger Hand seine Maschine führt.

Eine Unterhaltung ist nicht möglich. Das Surren des Motors übertönt jeden Versuch, menschliche Laute verständlich zu machen, aber wir sehen uns wiederholt gegenseitig an, befriedigt über den schönen ruhigen Flug. Unwillkürlich bedient man sich des öfteren aus dem Wattevorrat, der aus einer Nickelkapsel schwanzartig heraushängt und verstopft sich die Ohren.

Etwas mißtrauisch betrachte ich die an jedem Sitz befindlichen Tüten, die bei Luftkrankheit benutzt werden sollen — ihr guten Götter! nur das nicht! Auf See taucht der Einzelne in der Masse unter, aber hier — im kleinen Kabinchen! Auch das kleinste Anzeichen von Luftkrankheit würde Anreiz zur Nachahmung sein, würde ansteckend wirken wie das Gähnen. Der Luftgott war uns gnädig — der Kelch ging an allen vorüber.

Von Zeit zu Zeit wendet sich der Pilot kabinenwärts und seine Lippen formen die Namen der Orte, die wir überfliegen. Allmählich ermüden die Sinne, das von der Fülle der Gesichte beeindruckte Auge vermag nicht auf die Dauer von Stunden alle Bilder aufzunehmen. Ungewollt aber fast gebieterisch überkommt einem stille Einkehr. Man beginnt auf die leichten Schwankungen der Tragflächen zu achten und bewußt zu reagieren. Gedanken machen sich breit, die sich zu einer Zwangsvorstellung verdichten: was würde sein, wenn es Mutter Erde da unten etwa einfallen sollte, vom Recht ihrer Anziehungskraft Gebrauch zu machen! Der Luftraum hat ja keine Balken wie ein untergehendes Schiff. Auf kurze Augenblicke — aber nur auf kurze — wird mir zumute, als ob sich der Raum da unten ins Unendliche drehe, als ob man im nächsten Moment unfehlbar in die grauenhafte Tiefe fallen müßte.

Jetzt ist es Aufgabe der Nerven, diese Zwangsidee abzuschütteln, zu überwinden. Ein energisches Zurücklehnen des Körpers im Korbsessel, ein paar tiefe Atemzüge, ein paar freundliche Gedanken an irgend etwas aus der Welt da unten helfen sicher über das momentane Schwächegefühl hinweg. Zu meiner Genugtuung bekannte sich mein Nachbar zu ganz gleichen Empfindungen, wie er mir nach der Ankunft vertraulich mitteilte. Niemand braucht sich der vorübergehenden Schwäche zu schämen, noch weniger sie zu fürchten. Bald ist man wieder Herr der Situation. Ein Blick zum Sitz des Piloten, der mit klassischer Ruhe sein Fahrzeug steuert, und alle Angst ist verflogen. Nur törichte Angst löst Zwangsvorstellungen aus, und darum wirft man sie so schnell als möglich über Bord. — Sie ist ein unnützer Ballast und hemmt den Genuß am Fliegen. Der nächste Flug der Rückreise wird sicher keine Schwierigkeiten machen.

Nach knapp drei Stunden sind wir am Ziele: Flugplatz München. In leise gleitendem Fluge geht es schwebend abwärts. Kein Ruck, kein Stoß ist zu spüren — der Pilot ist Meister in der Kunst des Landens.

„Wie auf Engelsflügeln!", sagt mein Nachbar, dessen bajuwarische Hühnengestalt ich diese Zartheit des Ausdrucks garnicht zugetraut hätte. Ein paar kräftige Männer angeln mit eisernen Stangen nach den Tragflächen, sie mit Haken vollends zur Erde niederziehend — jetzt steht das Flugzeug still. Der Pilot steht neben seiner Maschine, mit der er uns tadellos — trotz etwas böigen Wetters — geflogen hat. Wir steigen aus, grüßen dankend und gehen dem Ausgang zu. Flinke Boys bemächtigen sich des Gepäcks und bringen es zum Sammelauto. Gern hätte ich mich noch ein wenig umgesehen. Wie gebannt stand ich vor dem surrenden Propeller einer zum Flug bereiten Maschine. Aber ein Beamter mahnt zum Weitergehen — die großen Vögel vertragen keine neugierigen Zuschauer.

Am Sammelauto warten bereits eine Anzahl Reisende, die aus allen Himmelsgegenden geflogen kamen.

Die Welt rückt immer näher zusammen!

In schnellem Tempo geht es zur Stadt. Und nun erst kommt man wieder zu sich selber, reflektierend, ob es Wirklichkeit war, daß die körperliche Hülle auf Stunden da droben in den Lüften schwebte. Noch einmal wendet sich der Blick zurück zum Flughafen, wo sie rasten — die großen Vögel, die mit ihren Schwingen wie Silberstreifen am Horizont leuchten, darauf wartend, Höhensehnsüchte zu erfüllen.

Naturfreunde

Arbeitersport und Esperanto

Als der polnische Arzt und Sprachwissenschaftler Dr. Zamenhoff vor einem halben Jahrhundert seine Welthilfssprache Esperanto schuf, dachte er vielleicht noch nicht daran, welch ungemein große Entwicklung die Sprache in dieser kurzen Zeit nehmen sollte. Trotz aller Anfeindungen, trotz der in vielen Kreisen herrschenden Vorurteile setzte sich Esperanto durch, nicht nur auf dem europäischen Kontinent einschließlich Rußland, sondern in noch viel stärkerem Maße in den asiatischen Ländern, in Australien und nicht zuletzt in Amerika, wenn auch hier die Entwicklung einer Esperantobewegung erst in neuerer Zeit zu verzeichnen ist. Man sieht also, das Esperanto hat sich schon den ganzen Erdball erobert. Ueberall sind Esperantisten, die die gleiche Sprache sprechen und sich somit ohne irgendwelche Mittelspersonen direkt von Mund zu Mund verständigen. Esperanto ist geradezu das ideale Mittel zur internationalen Verständigung. Man braucht nicht nur an die Völkerverständigung zu denken, die z. Zt. mit eine unserer wichtigsten Aufgaben ist, wir müssen uns in unseren eigenen Reihen selbst verständigen können. Und ist das Gebiet noch sehr groß. Wir haben eine politische, eine gewerkschaftliche und eine sportliche Arbeiterinternationale. Der Gedanke von deren Existenz ist in unser Unterbewußtsein eingegangen, wo er ruht und schlummert. Und warum schlummert er dort? Weil ihm die Wirklichkeitsnähe fehlt, weil wir den Gedanken der Internationalität nicht erleben. Wenn wir schon die Gelegenheit zur Teilnahme an irgendwelchem internationalen Treffen gehabt haben, zu einer gegenseitigen unmittelbaren Freundschaft und Verbindung mit unseren ausländischen Genossen werden wir kaum gekommen sein. Aber das ist es gerade, was wir erstreben müssen. Unsere internationalen Meetings, unsere Arbeiterolympiaden gewinnen noch einmal soviel an Wert, wenn nicht nur das Ziel und der Weg, sondern auch die Sprache eins ist. Haben wir erst einmal in unserer Arbeiterbewegung, gleich ob es sich um Partei, Gewerkschaft oder Arbeitersport handelt, das Mittel zur unmittelbaren Verständigung eingeführt, dann erst können wir mit ruhigem Gewissen behaupten, daß unsere internationale Arbeiterbewegung auf festen Füßen steht, da sich dann im Falle eines Falles unsere Arbeiteresperantofreunde verzweifelt gegen ihre Lahmlegung wehren werden, da dieselbe zugleich die Unterbrechung ihrer persönlichen Freundschaft (sei es ein einzelner, seien es ganze Gruppen) handelt.

Besonders ihr Arbeitersportler! Steigert den Wert unserer Olympiaden dadurch, daß ihr die einigende Sprache, das Esperanto, erlernt. Wir als aufstrebende Klasse sollten keine Mühe scheuen, um zur inneren Stärkung unserer Organisation beizutragen.

Die Esperantogruppe Karlsruhe des Touristenvereins „Die Naturfreunde" hat es den Arbeitersportlern leicht gemacht, Esperanto zu erlernen. Wir beginnen am Montag, 7. Juli, abends 20 Uhr, im Nebenzimmer der Restauration „zum Salmen" am Ludwigsplatz mit einem Anfängerkurs, der für organisierte Arbeiter und Sportler kostenlos ist. Benutzt die günstige Gelegenheit, kommt zu uns und lernt Esperanto! „Berg frei!"

Gr.

Literatur

Alle an dieser Stelle besprochenen und angekündigten Bücher und Zeitschriften können von unserer Verlags-Buchhandlung bezogen werden

Badische Heimat im Festschmuck

Im neuen Gewand stellt sich die Verkehrs- und Heimatzeitschrift „Badnerland—Schwarzwald" dem Leser vor, auch umfangreicher ist das Heft geworden, alles zu Ehren der badischen Landsleute, die sich zum „Badener Heimattag" in der Landeshauptstadt Karlsruhe treffen. Den Umschlag ziert als farbiges Titelbild die Wiedergabe eines Trachtengemäldes von dem Karlsruher Kunstmaler Emil Burkard. Trachten und Schwarzwaldhäuser, liebliche Landschaften, idyllische Winkel, kurz der ganze zu Herzen gehende Zauber badischen Volkstums und badischer Heimat füllen in wohlgelungenen bildlichen Wiedergaben das vorliegende Heft. Der Landeshauptstadt Karlsruhe prunkvolle Bauten und festliche Häuser und Plätze begrüßen die heimkehrenden Landsleute aus aller Welt. Trachtenbilder und zwei prachtvolle Wiedergaben von Schöpfungen Karlsruher Künstler schaffen das trauliche Milieu, in das sich der badische Landsmann aus der Fremde gern wieder einführen läßt. Dazwischen grüßen landauf, landab Schlösser und Städte, Flüsse und Berge, Täler und Wälder Badens heimkehrende Söhne. Der befreiten Grenzstadt Kehl sind Bilder und Artikel gewidmet, die Zusammenhänge zwischen Baden und der Reichs- und Handelsmarine in vorzüglichen Aufnahmen der Schiffe, die Namen der badischen Heimat tragen, erläutert. Die Pforte des Schwarzwaldes, Pforzheim, bringt den badischen Landsleuten ihre Grüße. Bilder aus dem großen „Andreas Hofer-Spiel" in Oetigheim zeigen und versprechen genußreiche Stunden und leiten über zu der interessanten Bildberichterstattung über aktuelle Verkehrs- und andere Geschehnisse. Die neue Ausgabe der Zeitschrift kann gegen Einsendung von 40 Pfg. franko durch den Badischen Verkehrsverband Karlsruhe bezogen werden.