

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1931

197 (27.8.1931) Heimat und Wandern



Heimat und Wandern



Die Menschheit wächst zusammen

Die Menschheit bekommt ein neues geistiges Gesicht. Die Völker nähern sich in ihrem Wesen. Nicht als wenn sie ihre Eigenart desfalls verlieren. Die wird bleiben, so wie in einem Volke jeder sein eigenes Wesen hat.

Aber in den großen geistigen Zügen nähern sich die Völker. In dem, was wertvoll ist und auf das Völker letzten Endes nimmer verzichten können.

In der Sprache kommt das Charakteristische eines Volkes oft klar zum Ausdruck. Für das französische Wort „esprit“ haben wir eine treffende Uebersetzung, wie der Franzose für unser „Gemüt“ ein Wort hat, das sich mit dem Begriffe Gemüt völlig deckt. Aber weshalb wollen wir heute auf esprit nicht verzichten, ebensowenig wie der Franzose auf das Gemüt. Im Geben und Nehmen der Kulturen wachsen die Völker in den großen geistigen Erscheinungen immer mehr aneinander.

Das zeigt uns das neueste Beispiel Englands mit seiner erwachenden Wanderlust. Das Wandern ist ursprünglich eine rein deutsche Lebensart. Kein Volk kannte so das Wandern wie wir. Es entspricht vielleicht dem philosophischen Wesen des Deutschen.

Wandern ist eine Nebenform von „wandeln“, zu der auch „winden“ gehört. Darum ist Wandern nicht das Schreiten auf der breiten und geraden Straße. Wer wandert, der will sich „winden“ auf dem Wege. Er sucht „die gemundenen Pfade“, wie es bei Josef von Eichendorff heißt. So nur ist Wandern zugleich das Sicherstellen der Naturumgebung, wie sie dem Wesen unseres Menschen entspricht.

Dafür hatten die Engländer aber in ihrer bisherigen Geschichte wenig Verständnis. Ihnen lag doch ein Wandern nicht, und es entsprach so wenig ihrem Wesen, daß die englische Sprache nicht einmal ein Wort für „wandern“ gebildet hat.

Aber auch hier wächst die Welt heute zur Gemeinschaft im großen Kulturleben. Auch der Engländer hat jetzt das Wandern entdeckt. Welche Macht ist eine Bewegung für Natur und Wandern in England geworden. Man hat auch ein Wort für das Wandern gefunden. Und — bezeichnend für das schöpferische Wesen des Volkes als Born aufsteigender Kultur: in dem arbeitenden Volke wurde die Entdeckung des Wanderns. Der sozialistische Daily Herald trug das Erwachen dieser Bewegung in alle Massen. Die Arbeitererschaft erfaßte diese neue Bewegung organisch. Und wandern ist englisch wie deutsch, wird Menschenangelegenheit.

Die Welt wächst in ihrem geistigen Wesen zusammen. Die Völker verlieren das Ueberlebte einer falschen Eigenart im Ueberleblichen. Sie leben in England der Ziviler als Korbbedeckung, der sonst die Straße beherrscht, schwimmt und die englische Kaminheizung.

Die Völker befinden sich auf dem, das ihnen als Menschen dient. Und diesem großen Menschheitskulturdienste sind — das zeigt die neu gewordene Wander- und Naturfreundebewegung in England — die Arbeiter die Pioniere. Dr. Gustav Hoffmann.

Wie Versteinerungen entstehen

Von Willy Len.

Es ist ein Irrtum, anzunehmen, daß es nur politische Schlagworte gäbe, auch die Wissenschaft kennt welche. Eins, das der alte Darwin selbst geprägt hat, spricht von der „Fossilienbildung“ als „paläontologische Ueberlieferung“. Man hat dies Wort seitdem häufig gebraucht und nach Meinung mancher auch mißbraucht. Wenn oft gesagt wird, daß es einmal richtig überlegt, dann ist es eigentlich ein Wunder, daß wir überhaupt Versteinerungen haben.

Jeder Naturfreund kennt ja das Schauspiel: Ein Tier ist erschossen und meist schon nach wenigen Stunden ist die Leiche verfault. Insekten aller Größen, vom Käseger der Tropen herab bis zum Totengräberkäfer, haben ihr Werk gründlich verrichtet. Was sie übrig lassen, fällt den Fäulnisbakterien und der Verwitterung anheim. Im Gebirge kommt, besonders an Wildbächen, noch die rein mechanische Verwitterung hinzu, die Tiere, welche vom Wasser herab gewaschen werden, mit Steinen zerstoßen, bis sie eingemahlen zur Ruhe kommen und dann dem wasserbewohnenden Kasstrefen (in der Hausfische Krebse) zum Nahrung fällt. Ganz ähnlich liegen die Verhältnisse ja auch im Meere, wo die Zahl der nach totem Fleisch hungrigen Mäuler noch bedeutend größer ist.

Ueberlebt man sich das und verliert danach einige Fälle zu konstatieren, in denen doch die Leiche des Tieres erhalten bleibt, und zwar so, daß sie die Formmillionen der geologischen Zeitalter überdauert, so ist man im ersten Augenblick einfach ratlos, und muß sich bei den trotz alledem (und recht reichlich) erhaltenen Fossilien erkundigen, wie denn die Natur das eigentlich fertiggebracht hat.

Da sieht man denn, die erste Bedingung für die Möglichkeit einer Fossilisierung ist möglichst schneller und vollständiger Luftabschluss des Kadavers. Jenes Mammut zum Beispiel, das man durch die Eiszeit dieses Jahrhunderts von der Beringia holte, war zu seinen Lebzeiten in einen Gletscher eingeschlossen und durch die Eismasse und die Konzentration der Luft in ihm erhalten geblieben. Es ist klar, daß ein solcher Fall sich nur bei Fossilien aus der letzten Eiszeit finden kann, und auch das nur in Gebieten, wo die Eismasse niemals vollständig abgetaut wird, denn sonst wären die Leichen nach dem Abtauen der Gletscher von neuem dem Schmelzwasser anheimgefallen. Wie frische, ein anderes Beispiel ähnlicher Art findet sich in Amerika. Ich meine die berühmten Fossilien der „Tar-pools“. Hier hat nicht Eis konserviert, sondern eine asphaltartige Substanz, die in Erdwachs geteilt ist, wie Fliegen und Mücken in den samländischen Bernstein. Auch hier haben wir überall das gleiche Bild: der flüssige Asphalt, Erdwachs oder Baumharz umschließt die noch lebenden Tiere luftdicht, so daß weder abtrocknende Tiere noch Fäulnisbakterien dem Kadaver zu Leibe gehen können.

Etwas anders liegt der Fall bei Fossilien, die ihren Ursprung in vulkanischen Katastrophen haben. Gewiß bildet auch hier der meiste mit Regen vermischt Aschenschutt der Vulkanische bald einen luftdichten Abschluß, — was jedoch erhalten bleibt, ist sehr oft nicht der Körper des eingeschlossenen Lebewesens, sondern eine harte Abgussform der von dem Körper im ursprünglichen plastischen Material gelassenen Form. Man trifft in diesem Falle von Ausnahmen, wie sie besonders bei Mollusken- und Schneckenabgüssen sehr häufig sind. Damit vermag man die ebenfalls häufigen Abgüsse.

Künstlich werden auf solche Weise nicht nur die Tiere selbst, sondern auch ihre Spuren erhalten. Die meisten Fährten aus der Urzeit, — und man kennt deren nicht wenige, — denkt man sich so entstanden, daß das Tier in Schlamm seine Fußstapfen eindrückte, daß dieser Schlamm dann bald unter den glühenden Strahlen der urweltlichen Mittagssonne trocknete und die Spuren von Schlamm abgedeckt wurden. Was man findet, sind dann abgeworfene die Spuren im steingewordenen Schlamm selbst oder die verhärteten Spurenausgüsse des darüber gewelten Schlammes.

Dieses Motiv eröffnet wieder neue Aussichten. Man kennt aus Mitteldeutschland eine Steinplatte von kaum einem Quadratmeter Größe mit den Resten von mehreren winzigen Urinsektenfossilien, die in solchem Zustand eines wohl heftigen Wirbelsturms erstickt sind. Die andere Möglichkeit ist, daß der Schlamm selbst nachgibt und es dem Saurier so ging wie dem Beringiammum: das Tier drückte ein und geriet so direkt unter luftdichten Konzentrationen, damit die Nachwelt ihre Forschungsgegenstände bekommt. Durch solche künstlichen Trieblandstreifen sind uns beispielsweise die

vielbesagten 23 Saanodons von Bernisart in Belgien überliefert worden, deren Fußspuren man schon lange vorher gefunden hatte.

Wie fein die Konservierungsfähigkeit von Schlammstreifen für Fährten sein kann, sieht man an den berühmten Schiefer von Solnhofen. Die Solnhofener Schiefer haben uns nicht nur die Krabbelspuren von Krebse und Würmern erhalten, sondern auch noch viel feinere Fährtenabdrücke ganz sonderbarer Art, von denen Professor Abel vermutet, daß es sich hier um den „versteinerten Blütenregen“ irgendeines Urweltbaumes handelt.

Trotzdem manche Fossilien aber etwas rätselhaft sind, man hätte doch gern noch eine ganze Menge mehr davon, da man mit ihrer Hilfe vielleicht andere Rätsel lösen könnte, die uns am Herzen liegen, — aber die paläontologische Ueberlieferung ist eben lückenhaft.

Verschiedenes

Biegsame Steine. Mit dem Begriff „Stein“ wird wohl jedermann die Begriffe „Härte“ und „Festigkeit“ verbindet. Eher würde man annehmen, daß Gesteine brechen oder zerspringen könnten, als daß sie wie Kautschuk ihre Form verändern. Aber auch hier hat die Natur, wie so häufig, sich Extravaganzen geleistet.

Es gibt biegsame Steine. Zu dieser Gruppe gehören beispielsweise Glimmer, Asbest, Talk, Chlorit und andre ziemlich elastische Mineralien. Jeder wird aber erstaunt sein, wenn er zum ersten Male einen Stein zu sehen bekommt, der bei einer Dicke von mehreren Zentimetern und einer Länge von etwa 20 Zentimetern sich hin und her biegen läßt, als bestände er nicht aus einer mineralischen Masse, sondern aus Gummi oder biegsamem Leder. Nur wenige Steine zeigen allerdings diese außerordentliche Biegsamkeit, und sie gehören fast alle zu dem Typus, den die Geologen nach einem Fundort in Brasilien als „Jacolumit“ bezeichnen. Zuerst ist der Jacolumit als Muttergestein der Diamanten bekannt geworden, und er führt auch verschiedentlich Gold. Außerlich ähnelt er stark einem hellgelben Sandstein. Während aber der Sandstein im allgemeinen nur aus Quarzkörnern besteht, die durch ein feinelastiges Bindemittel zusammengehalten werden, ist der Jacolumit ein Gemenge von außerordentlich feinen Quarzkörnern, winzigen Trübsen von Glimmer, Talk, Chlorit und Sericit sowie feinen Feldspatpartikeln. Bei einigen Arten schmiegen sich die feinen Schuppen der genannten Mineralien gelenkartig wie die feinen Querschnitte der Finger einer Hand um die einzelnen Quarzkörner, und hierdurch — nicht etwa durch die Elastizität des dem Jacolumit eingelagerten Talks und Glimmers — wird die außerordentliche Biegsamkeit dieses Steines hervorgerufen.

Per Rad an Mosel und Rhein

R. M. Da man mit dem Fahrrad fallendes Gelände vorzieht, hatte ich mir den Plan zurechtgelegt, durch die Pfalz mit der Bahn zu fahren und erst in Saarbrücken das Stahloch zu besteigen. Das Saarthal hinderte mich bei weitem nicht, nach Trier zu kommen, und es gab am Weg eine Menge interessanter Industrieanlagen zu sehen.

Da plakte über dem Vorhaben die Bombe der Ausreisegeld für 100 Mark, die auch für das Saargebiet gilt. Ich mußte auf das Saarthal verzichten und direkt nach Trier durchfahren. Unsere Räder — ich war in Begleitung meines 18jährigen Jungen — konnten wir aber nicht bis Trier aufgeben, sondern nur die Einöde, wo das Saargebiet anfängt. Dort waren sie weiterzubehandeln und die Taxe in Franken zu erledigen.

Die französische Grenzkontrolle machte es glimpflich, dagegen ging die deutsche beim Verlassen des Saarlandes mit einer Bedanterie vor, wie ich es nie erlebt habe. Alles Geduld im Zug mußte geöffnet werden, alles wurde durchsucht. Es ist kein Wunder, wenn Geschäftsleute ansehnlich durch Scherereien lieber den 134 Kilometer langen Umweg über Mainz und Koblenz machen, wenn sie nach Trier fahren wollen. Man umgeht das Saargebiet möglichst, aber nicht wegen der französischen, sondern wegen der deutschen Grenzbeamten.

In Saarbrücken benützte wir den Zugausgang zur Befestigung der Stadt, die aber nichts Besonderes bietet. Eine Industriestadt mit einem Duzendgeschäft. Interessant wurde es erst auf der Weiterfahrt. Da liegen rechts und links der Bahn Kohlenbergwerke, Stahl- und Hüttenwerke, chemische Fabriken und sonstige Industrieanlagen von staunenswerten Ausmaßen. In Dillingen das arandische Stahlwerk der Gebr. Ködler, in Dillingen das Eisenwerk für Panzerplatten, die Eisenhütte in Burbach und Meißnerwerk eiserer Götter.

Trier, Deutschlands älteste Stadt, ehemals Residenz römischer Kaiser, sieht dagegen wieder durch gemühten und romantischen Charakter ab. Es zählt zu Römern mehr Einwohner als heute und bietet dem Kunstfreund gute Gelegenheiten zum Studium antiker Baukunst. Wir ließen das antoninische Mauerwerk der Porta Nigra, ein ehemals römisches Stadttor, auf uns wirken und bewunderten die exakte Mauerarbeit. Man sieht nämlich vielfach keine Fuge zwischen den einzelnen Quadern, sie sind ohne Mörtel aufeinandergelegt, und vorher wurden sie so abgeschliffen, daß sie genau aufeinander paßen und nicht einmal ein Blatt Papier dazwischen geschoben werden könnte. Es gibt noch ansehnliche Ruinen eines römischen Kaiserpalastes, eines großen Bades und eines Theaters, das 7000 bis 8000 Menschen fassen (das Kolosseum in Rom hat für 50 000 Platz). Ueber alte römische Pfeiler führt heute noch eine schöne Molebrücke.

Aber die deutschen Bauten aus dem Mittelalter beanspruchten nicht weniger Aufmerksamkeit. Der romanische Dom, der noch antoninische Mauerwerk verwendet, macht einen ehrwürdigen Eindruck, ebenso die Basilika, die ebenfalls alte Mauern aus der Zeit Konstantins des Großen in sich birgt.

Zu einem prachtvollen Erlebnis gehieh die Radtour das Moseltal hinab nach Koblenz. Wir brauchten zwei Tage dazu, denn die Entfernung Trier-Koblenz, in der Luftlinie 100 Kilometer, mit nach dem Lauf des Flusses 190 Kilometer. Die Mosel macht Schlingen und Krümmungen, die einen Regenwurm vor Kopf besterht haben könnten. Das hält den Radler auf, aber man gewöhnt sich bald an diese Landschaftsbilder. Bei dem allerhöchsten Cöchemer durchschneidet die Bahn den Elterer Berg mit einem vier Kilometer langen Tunnel, die Landstraße aber führt in einem 20 Kilometer langen Bogen um den Berg herum.

Für Sportgenossen, die uns diese äußerst lohnende Tour nachfahren wollen, einen praktischen Hinereis: Der Weg links und rechts der Mosel ist nicht überall gleich gut. Man fährt von Trier bis Schweich recht, Schweich bis Trarbach links, Trarbach-Bullay rechts, Bullay links, Trarbach-Koblenz rechts. Abweichungen von dieser Anordnung mühte der Radler mit allerhand Kerger bezahlen.

Die Uferhänge zu beiden Seiten der Mosel sind über und über mit Reben bedeckt; weit mehr als am Rhein, weil an der Mosel die Abhänge höher und kaum bewaldet sind. Man sieht die Winzer im Schweiße ihres Angesichts den Damp auf dem Rücken die steilen Höhen hinaufschleppen, eine mühsame Arbeit, die lange nicht ihren gerechten Lohn findet.

Doch machen die Weindörfer keinen armenigen Eindruck. Die Häuschen stehen schräg da, aus Stein gebaut, mit dem rheinischen Schiefer bedeckt, der in den Gebäuden etwas Wohlhabendes verleiht. Das Pfaster ist in den Dörfern miserabel wie überall. Und was man am empfindlichsten merkt, sind die Brunnen. Der Wanderer und Radfahrer sieht sich vergebens nach einem kühlen Trunk um. Auf der ganzen Strecke Trier-Koblenz gibt es kaum vier Brunnen an der Straße. Da mühten die Wanderer und Sportorganisationen Abhilfe schaffen. Man muß alle Augenblicke ein flüssiges Sprudel laufen, macht immer 30 bis 40 Pfennig. Die Brunnen scheinen von den Gemeinden planmäßig ausgerottet zu werden. Im schönen Rheintal ist es genau so. Tankstellen in Wasser, aber kein Brunnen am Wege.

Neben der Straße her fließt die grüne Mosel und wegt Hunderte von Klepperbooten, die sich bequem stromabwärts treiben lassen. Da gibt es Momente, wo man dem Radfahrer fast untreu werden möchte. Das Paddeln hat verführerische Seiten bei einem schönen Gewässer und gutem Wetter. Ganze Flotten fahren dahin oder lagern im Ufergras, piknicken und baden, eine wahre Sommerluft.

Aber die Landstraßen sind nicht weniger benützt. Tausende von Radlern und Fußwanderern begegnen uns, auch Autos und Motorräder. Die Schulfugend herrscht vor. Wir wurden merkwürdig viel mit „Heil“ angerufen und erwiderten mit „Frei Heil“. Die Leute trifft man allenthalben, auch der Stahlhelm tritt aufdringlich in Erscheinung. Dem Ansehen nach mühte ich das ganze Moseltal für eine nationalsozialistische Hochburg halten. Wie erstaunte ich, als ich nach dem 9. August las, daß Trier-Koblenz nur 25 Prozent der Wahlberechtigten an die Urne geschickt hat: Der staatsstreue Bezirk Preußens! Man sieht, daß das vorlaute Wesen der Hitlerburgen und der parfümierten Stahlhelmbanden in der eingeseiffenen Bevölkerung keine starke Reaktion findet.

Reisende Weinreifer birgt das Moseltal, man möchte tagelangs da bleiben, statt vorbeizustrampeln. Aber man strebt nach Koblenz, wo die Landschaft sich weitet und ins Prachtvolle steigert. Ehrenbreitstein und Deutsches Eck gewähren unvergessliche Ansichten. Rhein und Mosel mischen ihre Fluten, auf denen weiß gestrichene Salondampfer in buntem Flaggenschmuck auf- und niedersteigen. Hier wird großzügige Schifffahrt betrieben. Mächtige Schleppzüge rauhen stromaufwärts, um die schwarzen Diamanten an die Orte ihres Bedarfs zu tragen.

Weiter nach R. M. Eine mit Kleinpflaster verlegene Autostraße, die zum Rürburgerring gehört, führt über Bonn dahin. Diese Strecke kann man nun vom biercliffischen Standpunkt aus wenig loben. Die Autos nehmen demnach überhand, daß man immer rechts herangebrückt wird, wo der Weg steinig, mit spitzen, scharfen Grus besetzt ist. Man das Vorbeigehen der Autos empfindt man sich ja mit der Zeit, aber das Kabfahren erfordert doch soviel Vorsicht, daß man einen starken Nervennebrauch hat und bald in Schweiß gerät. Es ist mit einem Wort ungemütlich.

Am Weg liegt Uerzheim, wo Cälar im Jahr 55 v. Chr. seine berühmte Rheinbrücke baute, dann Andernach, ein gemütliches Nest, Remagen mit seinem Apollinaris, Rolandsee, Godesberg, Bonn, Rauter weinduftende, taugnummone Ortschaften, die zum Weiben einladen. In Bonn wird das Geburtshaus Beethovens besucht (Bonngasse 20), das romantische Münster aus dem 11. Jahrhundert, die famose Rheinbrücke mit ihrer herrlichen Aussicht auf das Siebengebirge. Die in der Nähe liegende Pfarrkirche von Schwarzardt, ein bedeutendes Bauwerk, mühten wir wegen Wolkendrucks liegen lassen.

Nächsten Tag ging weiter nach R. M., ein Radenerlebnis für den Radler. Da wurde der gigantische Dom innen und außen besichtigt, aber auch die nicht weniger interessanten Kirchen St. Martin, St. Maria, St. Apollinaris, St. Gereon und die Renaissancehalle des Rathauses, lauter kunstgeschichtlich bedeutende Stätten. Die wichtigste Hohenollernbrücke enthält in dem Reiterstandbild Wilhelms des Zweiten eines der besten modernen Reiterdenkmäler. Es stammt von Tausen und verdient die Aufmerksamkeit jedes Kunstfreundes.

In Köln vermehrte uns ein Regen die Weiterfahrt per Rad. Wir lösten Fahrkarten nach Essen, um wenigstens ins Industriegebiet hineingeraten zu haben. Dort regnete es aber auch, so daß wir ab Mühlheim an der Ruhr wieder die Bahn benutzten bis Koblenz. Dann ging linksrheinlich auf guter Chaussee rheinwärts. Mildes Wetter herrschte nun, in Soppard ward übernachtet. Am Sonntag, 9. August, gingen in vielen Ortschaften schwarze weihrote Fahnen heraus. Ich fragte einen Beizer, was für ein Fest sie denn heute feierten. Er gab keine Antwort und lachte verstimmt.

Wir wurden unterwegs wieder viel „angeheilt“, und ich kam schließlich dahinter, warum. Ich hatte vorn am Rad meine Feldflasche hängen. Der Anblick dieses militärischen Requirites begeisterte die Hitler, und sie hielten uns darob für erschrecklich. Das war des Rätsels Lösung, um die wir uns tagelang bemüht hatten. In Wilmannsbaulen ließen wir uns überleben und besuchten im Hotel „Zur Krone“ das Freilichtmuseum. Unterwegs war die ganze Landschaft mit Hitleraufzügen vollgepflegt. „Hitler kommt am 9. August über Preußen zur Macht“ und solche Phrasen. Auf die Chaussee hatten sie mit weicher Farbe Schlagworte und Sanktensprüche gezeichnet. In Mainz gab es abends die ersten Extrablätter und Siegesjubiläum voraus! Ich schaute in kein Extrablatt.

Am nächsten Morgen las ich das Resultat des Volkstentens in einem Kaffee in Worms. Es war wohl noch selten eine politische Niederlage verbienter als diese. Vom Dom zu Worms wandten wir uns auf prächtigen Wegen über Würzburg zum Kloster Lorch und von da über Weinheim nach Karlsruhe. Zwölf Tage haben wir gebraucht, und wir haben eine Masse interessanter Dinge gesehen. Man kann es gewiß kürzer machen, aber wir haben nicht fort des Kilometerstreffens, sondern der Erholung wegen.