

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

## **Der Volksfreund. 1901-1932 1932**

5 (7.1.1932) Unterhaltung, Wissen, Kunst



# Unterhaltung \* Wissen \* Kunst

## Kunst geht nach Brot

Unter dieser Ueberschrift läßt das B. L. in seiner Weihnachtsnummer einige Künstler zu Wort kommen und sagt u. a. dazu: „Künstler die kalkulieren, Künstler die rechnen, Repräsentanten der nach Brot gebenden Kunst haben wir aufgeföhrt, sich mit der materialistischen Seite ihrer Arbeit auseinanderzusetzen. Ihre Antworten ergeben ein Bild vom Künstlerleben 1931. Damit stellen sie auslaßlich eine moralische Gegenrechnung über die Willigen, die Staat und Gesellschaft gegenüber der Kunst dieser und jener Zeit zu erfüllen haben.“

Das Fazit aller dieser Ausführungen ist wert, allgemein bekannt zu werden. Es sind zwar nur wenige, wären weitere hundert Autoren zu Wort gekommen, so wäre das Endurteil das gleiche.

Dans Hennos Zahn, Draelbauer und Schriftsteller, laßt zum Schluß: „Die Ausfichten für die Zukunft: zum Verzweifeln. Der deutsche Draelbauer ist am Zusammenbrechen. Die Staaten, die Religionsgesellschaften droffeln die Aufträge, erzwingen den Verfall. In der deutschen Literatur wird sich nur das Mittelmäßige behaupten, nicht das Starke. Die Zeit der Inflation hat viele unserer Besten verschlungen; die nächsten zwei Jahre werden die Letzten hinwegfegen. Die Jungen werden gar nicht zum Knospen kommen. Und Deutschland wird ein Kulturland zehnten Grades sein. Was bei uns geschieht und geschehen ist, wird nur der ganz ermessen, der in geistiger Frische das Jahr Zwanzigend erlebt. Wenn Europas Menschensatz auf die Hälfte zusammengeschrumpft ist.“

Theodor Kramer, Kritiker, laßt zusammenfassend: „Kellme: Ich habe bisher einige Gedichtbände veröffentlicht, werde ständig von den größten Blättern des In- und Auslandes gedruckt, bringe seit Jahren meine Gedichte im Rahmen von Autorenbänden zum Vortraa, der Rundfunk räumt ihnen einen Platz ein — ohne Nebenbeschäftigungen, auf welchem Gebiet immer ist es mir effektiv unmöglich, auf eigenen Füßen zu stehen.“ (Bei allen diesen Aktinpoeten?)

Georg Kolbe, Bildbauer: „Jedermann weiß, daß inwischen die Nachfrage „in Sachen Kunst“ allmählich erfarre und schließlich ganz eintror. . . Werte liegen jetzt bei mir, der ich doch selbst nichts „surüdfleate“. . . Rundfabriken lösen die schaulustigen Fremden zu unieren Kulturgütern. . . Aber verachte Nation, bedende doch, wer eigentlich soll die Schlußnisse der zukünftigen Rundfahrer befrriedigen? Nicht zu sprechen von Reichen fremder Staatsoberhäupter, die man doch auch nicht (zum Donnerwetter) ewig ins Pergamonmuseum führen kann!“

Manfred Hausmann, Schriftsteller: „Nun, die Besüge der Schriftsteller werden neuerdings von heute auf morgen ohne vorherige Kündigung, nicht mal einer Ankündigung, um fünfzig und mehr Prozent gekürzt. Kein Fahrn trägt danach. . . Ich habe das Schreiben nicht als einen Beruf, sondern als eine Art Lust betrachtet. Seit man, sagte ich, mir, wird, wer sich der Lust des Alkohols, des Kofains, der Frau, des Traums, der schmerzlichen Luft des Dichtens, des Gestaltens, des Liebens hingibt, dafür auch noch bezahlt?“

Marie Luise Fleißer, Kritikerin, beginnt so: „Gründlich: der Dichter lerne jener alten Weisheit ins Angesicht zu sehen, daß er zu den vorbestimmten Geopfereten der Menschheit gehört.“ Erika Mann: „Und wenn man mich hätte, vor einer größeren Zuschauermenge mit dem Auto eine Turteltreppe hinaufzuführen, wobei ich Maria Stuart zu deklamieren und gleichzeitig einen kleinen Bericht über meine Eindrücke bei diesem Unternehmen zu verfassen hätte, — ich würde es, um existieren zu können, gemiß verfuhen.“

Deutschland hat den Ruhm, in der Weltliteratur führend zu sein. Die deutschen Dichter aber haben Deutschland diesen Ruhmestempel schon von altersher im Nebenamt, als Nebenberuf errichtet, ohne jemals nennenswert gefördert worden zu sein. Viele Sungenleichen bededen die Straße zu diesem Ruhmestempel, zu dem Deutschland im wahren Sinne auf dem Armenwege gekommen ist. Viel anders ist es heute noch nicht. Auch heute gibt Deutschland zur Förderung der Dichtung (um nur ein einsiges Gebiet zu nennen) alljährlich viel mehr Geld aus, als in mehreren Jahren für die Förderung deutscher Schriftsteller oder deren Unterrichtung. Deshalb sei einem ungeliraten Dichter zu diesem Thema das Wort gegeben, nämlich dem Italiener

Umberto Eco: „Lasset jede Hoffnung hinter euch, ihr die ihr eintrretet.“ — Dancie meinte zwar nicht die deutsche Literatur, sondern das Tor des Todes. Es ist aber das gleiche. Karl Birner.

\* Eine Station für Ultrarotstrahlung. Noch immer ist das Geheimnis um die rätselhafte Herkunft und Natur der 1912 von Sch entdeckten Ultrarotstrahlung nicht gelüftet. Diese Tatsache hat die Künftler aller Länder lebhaft beschäftigt und in Patentreisen eine gewisse Beunruhigung hervorgerufen, weil es sich dabei um eine Strahlenart von höchster Durchdringungsfähigkeit handelt, die durch die dichten Mauern hindurchgeht, so daß es keinen wirksamen Schutz gegen die neuen Strahlen gibt und wir ihnen, ob wir wollen oder nicht, unser ganzes Leben lang, trinken und draußen, im Freien und im fest verschlossenen Raum, ständig ausgesetzt sind. Der Er-

forschung der Ultrarotstrahlung, von denen wir also bisher nicht wissen, ob und wie sie etwa auf den menschlichen Organismus einwirken, dient die kürzlich auf dem Saletektor bei Innsbruck in 2000 Meter Höhe errichtete Station, deren Betrieb von dem Entdecker der Strahlen, dem an die Universität Innsbruck berufenen Professor Sch, persönlich geleitet wird. Den bisher vorhandenen alpinen Hochstationen gegenüber befindet sich die Station auf dem Saletektor infolgedessen im Vorteil, als sie im Gegenfatz zu jenen sehr leicht zu erreichen ist (von Innsbruck aus in 40 Minuten mittels Seil- schwebeseilbahn) und so das ganze Jahr hindurch zugänglich ist.

## Das „Volksauto“ erfunden

### Ein Elektro-Pneumatischer Kraftwagen — Der Schöfför muß schießen!

In etwa 14 Tagen startet auf der Berliner Auto-Kennbahn, der Ams, das neuerfundene „Volksauto“ des Ingenieurs Graichen.

Todesstrahlen und Flüssesse mit zusammenklappbaren Tragflächen, sprechende Kellame und Fahrradpneumos, Apparate zur Ausnutzung der Sonnenenergie und Hörverstärker für Ohrenleidende, elektrische Sonnen und Apparate zur Kernschaltung von Radium — alles das hat den phantastischen und überreichen Kopf des jungen Thüringer Ingenieurs Erich Graichen bereits beschäftigt. Er hat ferner wissenschaftliche Werke und utopische Romane geschrieben, in einem Duzend der verschiedensten Laboratorien von Berlin bis Stuttgart gearbeitet und schließlich — das „Volksauto“, wie er es nennt, konstruiert.

In einer Reparaturwerkstatt im Nordwesten Berlins trifft man den Reporter Graichen bei der Montage seines zweiten Modellwagens; mit dem ersten ist er Anfang November des vergangenen Jahres von seiner Heimatstadt Altenburg nach Berlin flüchtigt; in nicht gerade rotendem Tempo, auch nicht ohne die obligatorischen Pannen — aber er hat es immerhin geschafft, und die erste praktische Probe auf dem Exempel seiner Konstruktion ist einigermassen betriebsfähig verlaufen. Die Fehler, die sich herausgestellt haben, sollen nun beim Bau des neuen Wagens vermieden werden.

Der Besucher, der ein autoähnliches Fahrzeug erwartet, entdeft außer einem Fahrgestell, vier Rädern und einem Steuerad nichts, das auf die Eigenhaft dieses merkwürdigen Apparates als die eines Kraftfahrzeuges hindeuten würde. „Es soll ja auch kein Auto im üblichen Sinne werden“, erläutert Herr Graichen. „Meine Idee, an der ich nun seit zwei Jahren arbeite, geht von dem Grundgedanken aus, daß der heute übliche Kraftwagen niemals zum Volksauto werden kann; und zwar weniger wegen der Höhe seiner Anschaffungskosten, als wegen der außerordentlich großen Betriebskosten. Ich habe daher die Frage zu lösen versucht, wie ein Wagen mit denkbar kleinem Energieverbrauch, billiger Kraftverforgung und rationeller Ausnutzung aller vorhandenen Energien aussehcn müßte.“

Alle Verbrennungsmotoren sind so konstruiert, daß die in ihnen entweichenden Energien nur zum Teil ausgenutzt werden. Es gibt eine ganze Reihe derartiger Kraftquellen, die mit ein wenig Nachdenken in Antriebskraft umzuwandeln sind: zum Beispiel die Schwingungen des Fahrgestelles bei unebener Straße, bei Gewichtsverlegung in den Kurven, ja sogar beim Ein- und Aussteigen des Fahrers; dann die überschüssige Kraft beim Talfahren, die Energie- und Bremsleistung, die Luftströmung während der Fahrt. Alle diese Kraftquellen zusammen ergeben schon eine ganz hübsche Summe ungenutzter Energien. Ein Fahrzeug, das sie sich dienstbar machen kann, hätte natürlich den kleinsten Verbrauch an Betriebsstoff.

Ich glaube, daß es mit gelungen ist, sich ein Fahrzeug zu konstruieren. Mein Wagen braucht keinen Kurbel, kein Getriebe, keine Kuppelung, kein Kurbelgehäuse und keine Kurbelwelle, kein Differential, keinen Anlaßer — und kein Benzin. Seine Energie besteht in der Dourtrische — aus Luft, die in Elektrizität umgewandelt wird.

Trotzdem habe ich kein „Perpetuum mobile“ zu bauen versucht. Alles geht auf normale und natürliche Weise vor sich, wenn auch unter Ausfütigung der kompliziertesten Methoden. In großen Zügen sieht meine Konstruktion folgendermaßen aus: eine Batterie wirkt zum Antrieb des Wagens auf dem Wege über einen großen Submagneten, indem ein elektromagnetischer Freilauf in Bewegung gesetzt wird. Die Batterie wird durch ein Donamo aufgeladen, und das Donamo wird von einer Flaiche mit Druckluft als Kraftquelle versorgt. Diese Druckluftflaiche bildet das Energiereservoir des Wagens; sie muß auf alle mögliche Arten ständig neu aufgefüllt werden. Die Federung des Fahrgestelles besteht daher aus kleinen Druckluftpumpen, die jede Schwingung in komprimierte Luft umsetzen und der Flaiche zuführen. Bremsf der Fahrer, so schaltet sich ebenfalls automatisch ein Kompressor ein, der die Bremsenergie in Druckluft verwandelt. Dazu kommt ein kleiner Druckluftmotor, der nach dem Prinzip des Rotors arbeitet und die beim Fahren entweichende Luftströmung als Energie direkt dem Donamo zuführt. Und wenn — zum Beispiel bei langen Fahrten auf ebener Straße — trotzdem die Energie auszugehen droht — dann schießt der Schöfför in die Druckluftflaiche!

Herr Graichen weidet sich erst am erkaunten Gesicht seines Besuchers. Dann meist er auf das Schloß eines gewöhnlichen Infanteriegewehrs, das gerade am Führerstand angebracht wird. „Es wird mit einer Schwarzpulverpatrone geladen und abgeschossen. Der Lauf mündet in das Ventil der Druckluftflaiche, in dem eine Patronenladung sitzt. Durch den Abfchuß wird die Kugel nach innen gedrückt und gibt einen Ventillast frei, durch den die entweichende Druckluft — etwa zehn Atmosphären — in die Flaiche gelangt. Ein Leerwerden des „Tanks“ ist also ausgeschlossen.“

Es mag auf den ersten Blick erscheinen, als sei diese ungewöhnliche Art des Wogenantriebes und der Kraftaufspeicherung zu kompliziert, um sich in der Praxis zu bewähren. Aber sind die technischen Konstruktionen, deren Funktionen heute für uns eine Selbstverständlichkeit sind, einfacher? Welcher Professor für den vergangenen Jahrhundert hätte nicht lächelnd den Kopf geschüttelt, wenn man ihm die Arbeitsweise eines gewöhnlichen Automotors erklärt hätte — von Radio oder Tonfilm ganz zu schweigen?

Allerdings: ob sich der Wagen tatsächlich als brauchbar erweist, wird erst durch gründliche Versuche erwiesen werden können. In etwa 14 Tagen soll der neue Modellwagen auf der „Ams“ starten. Dann erst kann darüber geurteilt werden, ob die beschriebene Revolutionierung des Kleinautobaus wirklich von hier aus ihren Anfang nehmen kann. Die Leistung des Wagens ist, entkoppelt seinem Energieverbrauch, gering; sie beträgt nur ein halbes PS. Trotzdem hofft Graichen, Geschwindigkeiten bis zu 40 Stundenkilometern damit zu erreichen. Die Anschaffungskosten des Wagens dürften bei Serienfabrikation noch unter 1000 Mark liegen; die Betriebskosten sind in der Tat ganz minimal.

Vielleicht erfüllt der „Volkswagen“ des jungen Ingenieurs Graichen wirklich die Erwartungen. Zumindest wäre es noreich, jetzt schon behaupten zu wollen, das „Auto mit dem Infanteriegewehr“ sei — keinen Schuß Pulver wert. . .

**DREI TAGE LIEBE**  
Copyright 1931 by Universitas Deutsche  
Verlags-Aktien-Gesellschaft in Berlin  
(Nachdruck verboten)

schreien, laut und scharf, mit einer Stimme wie aus Blech, und hört nicht auf zu schreien.

Der Weder flirte unermüdlich. Langsam öffnete Franz die Augen und flirte seinem Traum nach, den Frühlingswiesen und der kleinen Dame im weißen Kleid. Der Weder raffelte weiter, und endlich entschloß sich Franz, die Hand auszustrecken und die Blode abzustellen. „Gerade jetzt hast du läuten müssen?“ erkundigte er sich. „Du Aas, gerade jetzt?“

Während er aufstand und halbnaekt durchs Zimmer tappte, um den Kaffeetopf zu holen, dachte er angestrengt über das Traumfräulein nach. Wie hatte sie eigentlich ausgesehen? Ihr Kleid war weiß gewesen und ihre Brust so klein wie eine Apfelsine. Aber an mehr konnte er sich nicht erinnern.

„Ich ging einst am Ufer der Moldau und fand ein schlafendes Mädchen im weißen Gewand.“

begann Franz zu singen. Gefühlvoll, mit bewegter Stimme. Wo waren die Streichhölzer, Himmelherrgott noch einmal. „Ein schlafendes Mädchen im weißen Gewand!“ Die Streichhölzer, die Streich . . . — na, da sind sie ja! Die Gasflamme zischte auf.

„Ich küßt sie, ich küßt sie am Busen so sehr, — da hört ich das Rauschen der Moldau nicht mehr.“

Franz sang wie eine Orgel, das Zimmer dröhnte: „Da hört ich das Rauschen der Moldau nicht mehr.“

Er drehte das Gas ab und goß mit einem Schwapp die braune Brühe in die Tasse. Der Kaffee war dünn und bitter. War das Traumfräulein nicht im Auto angekommen? überlegte Franz. Da stand doch plötzlich ein Auto und — — Cäsel! Margispappelle! Weißes Fräulein . . .

Jedenfalls ein feines Mädchen, stellte Franz fest und tunkte eine alte Semmel in die Bibocierlorche. Jedenfalls zehnmal feiner als die Frau von Eendlich, bei der er vor einem halben Jahr die Caolonganritur abliefern mußte.

„Lassen Sie den Möbelpacker eintreten!“ hatte Frau von Eendlich zu dem Stubenmädchen gesagt, und da trat er also ein, den Pfefferstein in der Hand, und die gnädige Frau lag auf der Chaiselongue. Frau von Eendlich, Bawaria 3048, aber in der Wüste ihrer Jahre war sie nicht mehr gewesen.

Franz kratzte sich gedankenvoll die Brust und trank den letzten Schluck Kaffee. Das Leben war eine interessante Angelegenheit! Und an dem Tag, nachdem das mit Frau von Eendlich gewesen

war, kam Karla an. Karlinchen, mit schwarzen Lid-Augen, schönen, langen Beinen, — und es war auch sonst alles dagewesen.

Gähnend ging Franz zur Wasserleitung, drehte den Hahn auf. Eiskaltes Wasser über Schödel und Nacken. Franz dachte sich, daß das Wasser auch über Schultern und Rücken praeseln konnte, denn der Mensch muß sauber sein. Auf dem Fußboden wuchs eine nette Pfütze, aber Franz kümmerte sich nicht darum, er seifte sich den Hals ein und spülte die ganze Gesichtseite wieder ab. Der Fußboden bekam von allem kein Teil: Seifenschaum, Wasser und Kalodant, die vollkommene, wissenschaftlich erprobte Zahnpasta nach der Originalvorschrift.

Tiefend, jung und nackt stand er da, dieser Franz Cawinsky, Möbelpacker, dreißig Jahre und sechs Monate alt. Schmalhäufig, mit großen, feuchtschimmernden Augen und mächtigen Schultern, unter denen locker die Muskeln spielten, sah er aus, wie ein schönes, junges Tier. Gott hatte ihn sich zur Freude und wie für alle Ewigkeit geschaffen.

Prüfend, das Haar noch feucht an den Schläfen klebend, zog er das Hemd über.

Ja, das Leben war eine interessante Angelegenheit, feiner Einrichtung — Frau von Eendlich, Karlinchen, und vorher war auch so allerhand gewesen. Aber jetzt war man trotzdem allein, jetzt saß man da, ganz allein mit sich selber, und hatte rein gar nichts, nur ein Traumfräulein.

„Junge, Junge, du weißt denn Glück nicht zu schätzen!“ Na, sehr ehehlich Klang das nicht. Ueberhaupt: so vorm Spiegel stehen und sich beim Frisieren selbst was Freundliches sagen — das Nichtigste ist das nicht. Wenn man wollte, könnt jetzt irgendein Mädchen dastehen — aber man will einfach nicht, man ist der schöne Franz und will nicht. So, jetzt ist der Scheitel richtig. „Lassalle!“ hat die Mutter immer gesagt. Mutter, die war auch richtig gewesen. Aber die Mädchen von heutzutage — lauter Dachs fagen! Das schnuert und miaut und rennt mit jedem. Guten Tag, Fräulein, Sie, ich bin scharf auf Sie, und nu gehn wir ins Kino und den ol reit, je! Bequem ist das schon, nur — — ein Mann will doch auch ein bißchen Freundlichkeit und Dednung haben! Aber das verstehen die nicht, und deshalb kann man sie nach acht Tagen nicht mehr sehen und muß sie rauschmeißen, die süßen Nutten alle miteinander . . .

Sieben vorbei! Nie drehte sich der Uhrzeiger so rasch wie morgens, da hatte er es eilig wie ein Schnellläufer, aber tagüber, im Möbelshoppen der Gebrüder Wienicke oder auf dem Vastauto, kroch er wie ein lahmer Karrenwagen.

Es war schon reichlich spät, aber Franz ließ sich Zeit. Pfeisend spazierte er zum Fenster, ließ den morschen Riegel zurück. Draußen hing dünnflüchtig der Novembernebel, und tief unten glänzte der feuchte Asphalt wie dunkles Del. Die Straße war fast menschenleer, nur eine Straßenbahn zog quieschend dahin.

(Fortsetzung folgt.)

**DREI TAGE LIEBE**  
Copyright 1931 by Universitas Deutsche  
Verlags-Aktien-Gesellschaft in Berlin  
(Nachdruck verboten)

**DREI TAGE LIEBE**  
Copyright 1931 by Universitas Deutsche  
Verlags-Aktien-Gesellschaft in Berlin  
(Nachdruck verboten)

**DREI TAGE LIEBE**  
Copyright 1931 by Universitas Deutsche  
Verlags-Aktien-Gesellschaft in Berlin  
(Nachdruck verboten)