

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1932

125 (1.6.1932) Unterhaltung, Wissen, Kunst

Unterhaltung * Wissen * Kunst

Ein Andenken ans Hambacher Fest

Personliche Betrachtungen zu einem hundert Jahre alten Vermächtnis

Von H. F. Karlsruher

Der Vater des Schreibers dieser Zeilen, 1808 geboren, rückte im Jahre 1829 zum 8. Württembergischen Infanterieregiment, das aus den heutigen Oberämtern Mergentheim, Künzelsau, Gerabronn, Crailsheim und einem Teil von Hall sich rekrutierte, nach Heilbronn a. N. ein. Dieses Gebiet, das sogenannte württembergische Franken, wurde von Napoleon I. von Bayern getrennt und 1806 an das neue Königreich Württemberg einverleibt.

Nach zweijähriger Dienstzeit wurde mein Vater 1831 wieder entlassen. Als der Aufruf zur Hambacher Zusammenkunft bekannt wurde, so erzählte mein Vater (später oft), mußte er am 10. Mai 1832 in seine ehemalige Garnison Heilbronn, und da es damals noch keine Eisenbahn gab, zu Fuß den Weg von 12 Stunden (60 Kilometer) zurücklegen, um sich zu stellen.

In der Kaserne wurde der Mannschaft bekannt gemacht, „daß der Volksaufstand in der Pfalz zu unterdrücken sei“. Wollte zehn Tage durften die Soldaten nicht aus der Kaserne, um jederzeit marschbereit zu sein und um nicht mit den freibeitlich gesinnten Heilbronner Bürgern in Fühlung zu kommen. Man sieht hieraus, wie der Reaktion nicht bloß bairische, sondern auch württembergische Truppen zur Verfügung standen.

Mitte Juni 1832 wurden die eingeschlossenen Mannschaften wieder entlassen, als die Pfälzer Sache als unerschütterlich schien.

Aus Freude, daß die Geschichte so unblutig vorbei ging, kaufte mein Vater seinem „Schuh“, meiner späteren Mutter, einen — Regenschirm, der einen Kronentaler kostete (2 Gulden 45 Kreuzer). Der Ueberzug war blau und am Rand einen schwarzen Streifen, der aus Faltbandholz mit Eisenblech und Verlmutter eingeleitet geradem Griff. In jenen jungen Jahren, erzählte mir meine Mutter die Herkunft ihres alten Regenschirms, der dann eine Ari-Kleinodbedeutung bekam, die vielleicht allgem. interessiert.

Als uns 1866 preussische Soldaten mit einem längeren Besuch besuchten, hatte ich immer eine große Freude, ihnen zu zeigen, wie man den Schirm auf- und zumachte, was meine Mutter schon längst zuah. Im Jahre 1867 oder 1868 brachte meine Mutter den Schirm vom Sturm zerbrochen in zwei Teile von der Kirche kommen nach Hause. Nun wanderte das Oberteil auf den Speicher, nur den schönen Griff verwarbte sie in einem Schrank. Als ich bei meinem Vater 1871 in die Lehre trat, um sein Handwerk zu erlernen, holte ich den fast verrosteten Schirmmariff hervor und machte mir ein Speisobehälter daraus, was meiner alten Mutter große Freude bereitete, weil ich ihr so lieb gewonnenes Geschenk in Ehren hielt.

56 Jahre habe ich damit gearbeitet, auch als Soldat hatte ich dieses Kleinod drei Jahre bei mir.

Und heute noch, nach hundert Jahren, nimmt dieses Andenken an meine Eltern und Erinnerung an das Hambacher Fest einen Ehrenplatz bei mir ein.

Allerlei

Feuergefahr bei chemischer Reinigung. Steht die Hausfrau vor der Notwendigkeit, eine Bluse zu reinigen, so greift sie oftmals zuerst zu dem Allernormaleinsten Reinigungsmittel Benzol und läßt dabei nicht selten die erforderliche Vorsicht außer acht. — Ist es zum Beispiel unbedingt notwendig, daß die Benzolreste während der Reinigungsarbeit offen stehen bleibt? Benzol verdunstet bekanntlich sehr leicht und bildet zusammen mit Luft ein hochexplosives

Gemisch. Und wieviel Entzündungsmöglichkeiten bieten sich für dieses explosive Gemisch. In der Küche brennt fast stets mindestens ein Feuer. Aber die unmittelbare Berührung mit dem Feuer ist noch nicht einmal zur Explosion notwendig, denn die Entzündungstemperatur der Benzoldämpfe liegt noch unter der Temperatur der Gasflamme, mit anderen Worten, allein die Berührung mit

Wärme genügt, um eine Explosion zu verursachen. Nicht minder häufig wird Spiritus im Haushalt zu Reinigungszwecken verwendet, sei es in verdünnter, sei es in unverdünnter Zustand. So wohl Spiritus als auch Benzin können der Hausfrau jedoch treue und gehorsame Diener sein, wenn sie ihre Dienste richtig und mit der notwendigen Vorsicht zu verwerthen weiß.

50 Jahre Gotthardbahn

Vor 50 Jahren, am 1. Juni 1882, wurde die Gotthardbahn auf ihrer gesamten Strecke, von Zimmern bis nach Chiasso, in Betrieb genommen. Die Vollendung dieses gewaltigen Ingenieurbaues, dessen Rekonstruktion in der ganzen Welt mit Recht als ausgezeichnete technische Leistungen gedriekt werden, eröffnete eine neue Periode des Verkehrs zwischen Nordeuropa und Italien. Trotzdem ein Teil des gemalten Verkehrs nach der Eröffnung der Gotthardbahn der berühmten Strecke über den Simplon zugeführt worden ist, behielt die Gotthardbahn, besonders nach ihrer Elektrifizierung, nicht nur im Güter-, sondern auch im Personenverkehr eine beherrschende Stellung.

Der Gotthard hat, im Gegensatz zu andern Alpenpässen, die schon zu den Zeiten der Römer benutzt wurden, erst im Mittelalter eine gewisse Bedeutung erlangt. Im Jahre 1291 wurde zum ersten Male ein Saumpfad angelegt, der alsbald Gegenstand beständiger Verbesserungen wurde. In vielen Feldzügen bekam die bestehende Alpenstraße entscheidende Bedeutung. Der primitive Zustand der Gotthardstraße wurde erst in den Jahren 1828 bis 1830 geändert. In diesen Jahren leitete die Schweizer Kantone Uri und Zugern mit Unterstützung der Eidgenossenschaft eine Kunststraße über den Gotthard an, die einem dringenden Bedürfnis entsprach. Schon acht Jahre nach der Vollendung dieses verbesserten Verkehrsweges tauchte der Vorstoß auf, über den Gotthard eine Eisenbahn zu bauen. Aber es sollten noch über 30 Jahre vergehen, ehe diese weitläufigen Pläne feste Gestalt annahmen. Nach vielen Erdarbeiten gab die Latschade den Ausschlag, daß der Gotthard im Mittelpunkt der Alpenkette liegt, und daß sich hier eine Reihe bedeutender Gebirgszüge trifft, die sich alsbald nach der

sonnendurchdringlichen Norditalienische Alpenkette, sondern waren in gleich starkem Maße auch Deutschland und Italien interessiert. So kam zwischen diesen Mächten nach langen Beratungen am 15. Oktober 1869 ein Staatsvertrag zustande, nach dem sich Deutschland und Italien verpflichteten, 30 bzw. 58 Millionen Schweizer Franken zum Bau der Gotthardbahn beizusteuern, während die Schweiz den Rest von 31 Millionen aufzubringen hatte. Auf Grund dieses Vertrages wurde die Gotthardbahn-Gesellschaft gegründet. Am 12. September 1872 begannen auf der Nordseite, am 9. Oktober auf der Südseite die Arbeiten zum Durchschlag des fast 15 Kilometer langen Gotthardtunnels. Gewaltige, unvorhergesehene Schwierigkeiten stellten sich diesen Arbeiten entgegen. Hohe Temperaturen im Berginnern, plötzliche Wassereinträge und nicht zuletzt Gesteinsmassen aus brüchigem Gneis, die eine besonders massive Ausmauerung mit Granit erforderten, verzögerten die Fertigstellung um mehr als ein Jahr. Am 20. Februar 1880 erfuhr die Welt, daß die Tunnelarbeiter, die von Norden und Süden einander entgegengekehrt hatten, sich die Hand reichen konnten: An diesem Tage war der lang ersehnte Durchbruch gelungen. Aber es dauerte fast noch zwei Jahre, ehe der zunächst einseitige Tunnel völlig fertiggestellt war. Es galt nicht nur, den Tunnel gehörig und für alle Zeiten sicher auszumauern und den Gesteinskörper einwandfrei herzustellen; es mußte auch für die Erzeugung der notwendigen Frischluft im Innern des Tunnels gesorgt werden. Das erforderte die Aufstellung von Kompressoranlagen, für deren Betrieb die Wasserkräfte der Reuß, des Tessin und der Tremola ausgenutzt wurden, die insgesamt rund 2500 Pferdestärken lieferten.

Ein besonderes Kapitel waren beim Bau der Gotthardbahn die Anfahrtsweg. An sich wäre es das Einfachste gewesen, einen langen Tunnel durch das Gebirgsmassiv zu schlagen. Dann hätte man eine gerade, mit geringen Steigungen behaftete Strecke bekommen, die nur den einen Nachteil gehabt hätte, zu teuer in der Anlage zu sein. Um die Kosten eines so langen Tunnels zu sparen, führte man die Bahn in geeigneten Tälern möglichst hoch in das Gebirge hinauf. Da man die Bahn aber nicht über den Grat eines Gebirges führen konnte, und weil es auch unmöglich ist, über eine gewisse Steigung der Strecke hinauszukommen, so mußte man eben den so genannten Scheiteltunnel bauen, über dessen Ausführung oben berichtet wurde. Die Anfahrtstaler aber sind im Gotthardgebiet vielfach zu steil für eine gewöhnliche Eisenbahn. Um diese Steilheit zu überwinden, legten die Bahnbauer eine Reihe sogenannter „Rehrtunnel“ an, die sich etwa wie ein Gemindegang in das Gebirge hineinzufraßen und dabei den Zug auf eine größere Höhe bringen. So liegt zum Beispiel die Bahn bei der Einfahrt in den Pfaffenpruntunnel 774 Meter hoch und hat bei der Ausfahrt eine Höhe von 809 Metern erreicht, ist also innerhalb des Berges im Rehtunnel um 35 Meter gestiegen. Dabei lagte sie eine Strecke von rund 1 1/2 Kilometern zurück. Die berühmtesten Gotthard-Rehrtunnel liegen bei den Orten Wassen, der Mattin, und der Vassallo. Diese Rehrtunnel bilden hier eine Doppelschleife, die zu folgenden Annehmlichkeiten gegeben hat: Ein Reisender sieht nach dem Verlassen des Pfaffenpruntunnels vom rechten Fenster aus eine Kirche. „Was ist das für eine Kirche?“ — „Die Kirche von Wassen“, antwortet ein Schweizer. Nach einer Viertelstunde taucht wieder neben der Bahn wieder eine Kirche auf. „Und was ist das für eine Kirche?“ fragt der Fremde. „Die Kirche von Wassen“, antwortet der Schweizer wahrheitsgemäß. Der Fremde laßt sich darauf, als er jedoch zum dritten Male und nun links unter sich nach dem Verlassen des zweiten Rehtunnels eine Kirche sieht und wieder die Antwort erhält, daß es die Kirche von Wassen sei, da fehlte nicht viel, daß er dem Schweizer eine Tracht Prügel verabfolgte. Das Wesen der Rehtunnel ist durch diese Geschichte gut gekennzeichnet. Neben diesen Tunnelbauten gibt es hochragende Brücken, so daß die Gotthardbahn nicht nur landschaftlich, sondern auch technisch zu den großen Lebensmittelpunkten Europas gehört.

Bald nach der Fertigstellung erkannte man, daß der einseitige Ausbau der Bahn ungenügend war. 1888 wurde an die Herstellung des zweiten Gleises gegangen. Die obere Betriebsführung wurde durch den Ausbau der Gotthardbahn mit Ausnahme der ersten Alpenbahn der erste elektrische Zug von Zugern nach Chiasso. Die Elektrifizierung war durch den Weltkrieg erheblich gehemmt worden. Zwei gemaltige Wasserkräfte verloren heute die Gotthardbahn mit Strom, das Kraftwerk Amberg auf der Nordseite und das Werk Riton auf der Südseite des Gotthard. Durch die Elektrifizierung wurde die Reihenschleife beträchtlich erhöht und dadurch die Wirtschaftlichkeit bedeutend gesteigert. Die Eisenbahn ist so die moderne und sicherste Alpenstraße geworden. In der Entwicklung, die vom primitivsten Saumpfad über den Gotthard zur elektrischen Schnellbahn führte, liegt ein gewichtiges Stück der Menschheitsgeschichte beschlossen.

Willi W. B. u.

Die Abenteuer eines Weltpions

Nachdruck verboten. Aus den Papieren eines hohen Aristokraten ausgewählt von Rogers Snowden. Tagblattbibliothek, Styrermühlverlag, Wien I, Wollzeile 20

Als wir uns geflüchtet und etwas erholt hatten, fuhren wir mit der Trambahn nach Genf. Cora begab sich zum deutschen Konsul, der sie am nächsten Morgen nach Vörsach bringen ließ. Ich dagegen hatte den Nachzug genommen und erwartete Cora in Vörsach. Einige Minuten später waren wir in Sicherheit, auf deutschem Boden.

Meine Laufbahn als Weltpion hatte damit vorläufig ihr Ende erreicht. Ich hielt es nicht für der Mühe wert, Downing Street vor meinem Entschluß zu verständigen, fortan als Privatmann zu leben, weil damals der englische Spionagedienst in Deutschland noch immer präzis funktionierte. Ich war sicher, daß der Bericht über mich bereits eine Woche später in den Händen des Captain Robinson war.

In deutschen Geheimdienst wurde meine Rückkehr keineswegs mit jener Freude begrüßt, auf die ich hätte rechnen können. Der Grund hierfür war mir sofort klar: Ich hatte während der vier Jahre gar zu viele Mißgriffe und verhängnisvolle Fehltäter des deutschen Geheimdienstes wahrnehmen können, und derlei ist immer unangenehm. Dazu bereichte größte Aufregung, ja geradezu eine Panik, über die Vorgänge an der deutschen Westfront und in Italien. Man sah den letzten Bundesgenossen rettungslos verloren, nachdem Bulgarien und die Türkei bereits ausgeschaltet waren, und die bolschewistische Propaganda in Deutschland tar ein übriges, um die Stimmung hoffnungslos zu machen.

Es ist hier vielleicht am Platze, ein Wort über die sogenannte Dolchstoßlegende zu sagen. Bisher haben sich die Deutschen in dieser Hinsicht selbst zerfleischt, eine Partei schob die Schuld auf die andere, aber niemand kam der Gedanke, daß die Hauptschuld an der Matrosenmeuterei das Ausland haben könnte. Die von Lord Northcliffe noch intensiver angestachelte Propaganda arbeitete im Jahre 1918 geradezu mit diabolischer Geschicklichkeit. Manche deutschfeindlichen Broschüren, wie das infame „J'accuse“ von dem Berliner Rechtsanwalt G., wurden in Millionen von Exemplaren hergestellt, und die Laufanner Buchhandlung Poyot, die den Druck besorgte, hat sich daran unermesslich bereichert. Diese Bücher und Tausende von Schmähschriften gegen die deutschen Führer wurden geradezu tonnenweise von den französischen Fliegern in die deutschen Schützengräben abgeworfen und führten eine Zermürbung des Widerstandes herbei. Nicht genug an dem, wurden in der Offizin von Downing Street manche deutschen Blätter, wie die „Frankfurter Zeitung“, vollkommen täuschend hergestellt, aber mit den auf-

regendsten Lactacennachrichten über die Revolution im Hinterland und anderen erfundenen Märchen über die Bolschewisierung Deutschlands. Dies war aber nur das Vorspiel.

Heute ist es allmählich bekannt geworden, daß die deutsche Flotte vor dem Waffenstillstand eine letzte heroische Tat plante. Es sollte ein Verweilungsakt sein, aber trotzdem ein Wagnis mit Aussicht auf Erfolg, um die drohende Niederlage an anderem Orte abzuhalten und dadurch den Gang der Ereignisse auf dem Festlande zu beeinflussen. Ein Angriff auf die englische Flotte, der Versuch eines Durchbruchs, war geplant, heimlich vorbereitet und durchberaten. Die deutsche Regierung hatte von diesem Plane der Admiralität keine Ahnung, aber jemand anderer machte — und dies war der „Intelligence Service“!

Denn für Downing Street war die gewaltige deutsche Flotte, die nach der Schlacht vom Skagerrak untätig lag, eine beängstigende Drohung geblieben. Die Schiffe waren vorzüglich, die Bewaffnung eben so gut wie jene der englischen Kreuzer, die Disziplin der deutschen Matrosen, ihre Tüchtigkeit und ihr Mut hatten keinen Vergleich mit den so gerühmten britischen Seemannstugenden zu fürchten.

Wenn es den Deutschen gelungen wäre, die britische Verteilungslinie auf See zu durchbrechen, so hätte dies zu einer Katastrophe geführt, den die in die Nordsee und in den Atlantischen Ozean entkommenen deutschen Schiffe hätten die Sicherheit Großbritanniens auf das schwerste bedroht, und die Beschießung der englischen Küste hätte auf die in Frankreich kämpfenden Engländer sehr ungünstig und demütigend gewirkt. Es muß auch dies eine Gefahr gewesen sein, daß die Entente in keinem Augenblick auf einen Sieg hoffte! Dies weiß ich aus vielen Äußerungen der führenden englischen Stellen. Worauf man hoffte, war die Zermürbung der deutschen Front durch den Abfall der Bundesgenossen oder deren Ausschaltung, und man erwartete dann irgendeine Intervention; man hätte Deutschland nicht gerade ungünstige Bedingungen zugesprochen, um nicht den Kampf zu einem Guerillakrieg ausarten zu lassen, der vor allem Belgien, Lothringen und Elsaß in eine Wüstenei verwandelt hätte. Und das deutsche Waffenstillstandsangebot kam wirklich völlig unerwartet, wirkte zuerst wie ein Keulenstoß auf die Entente, die an so viel Glück gar nicht glauben wollte!

Wer aber am besten Bescheid wußte, dies war der „Intelligence Service“, und in diesem Falle hat er seinen Ruf verdient, der Schürer Englands zu sein! Bereits als durch die englischen Späher die ersten Nachrichten über den Plan der Admiralität überbracht wurden, hatte man den Gegenstoß erwogen. Es wurde beschlossen, unter den deutschen Schiffsmannschaften eine Revolte anzufachen, und gegen dreihundert Offiziere von Downing Street wurden zu diesem Zweck mobilisiert. Die fähigsten unter diesen Spähern wurden in die Häfen verbracht, und das Schlußwort war, das Märchen von einer gelungenen Revolte der englischen Matrosen gegen ihre Offiziere glaubhaft zu machen. Dies gelang auch, besser sogar, als man gehofft hatte. Durch die bolschewistische Propaganda war der Boden sehr gut vorbereitet! Man glaubte es in den Kreisen der deutschen Dolchschreiber, in den Werften und auf den Schiffen ohne weiteres, daß die englischen Matrosen nur darauf warteten, sich mit

den deutschen Kameraden zu verbrüden und die Tyrannen zum Teufel zu jagen. Vor allem aber wurden manche bittere Gegenstände ausgesandt: die sehr strenge Disziplin auf den deutschen Schiffen, der Unterschied zwischen der Mannschaftsfeiertag und der Beköstigung der Offiziere usw.

Und an dem Tage, da die deutsche Flotte auslaufen sollte, kam es zwar noch nicht zu einer Revolte, wohl aber zu einer Maßregel, die schlimmer wirkte als offene Aufruhr. Die Heizer, die Kohlenflößen der Schiffshöhlen, hatten ganz einfach das Feuer verloscht und die Maschinen beschädigt, so daß die Schiffe unverwundlich blieben!

Der „Intelligence Service“ hatte alle Ursache, stolz zu sein und sich über einen erregenden Sieg zu freuen! Denn dieser Sieg mochte schwerer als der Halberstadt Beatzts und Jellisches in der Schlacht am Skagerrak, denn er rettete England und gab Deutschland den Todesstoß. Aber es war ein englischer Dolch, in Sheffield geschmiedet, der den Deutschen in den Rücken fuhr!

Als der Umflurz kam, begab ich mich mit Cora in ein neutrales Land, in dem ich schon früher einen kleinen Landbesitz erworben hatte. Und wie leben da, glücklich und unbehelligt, als Bürger der Vereinigten Staaten.

Die wirren Jahre der Abenteuer, der ständigen Todesgefahr liegen hinter uns. Wir hatten unsere Pflicht getan, und wir haben uns ein bisches ruhiges Glück verdient. Und es ist zweifelhaft, ob wir wiederum eines Tages austauschen werden. Die Dinge haben sich geändert, auch im Spähdienst zwischen Deutschland und Frankreich. Spione gibt es heute mehr als je, die vielen kleineren Nachfolgestaaten sind geworden, ein Heer von Spähern zu unterhalten, und die großen Freunde spionieren einander ebenfalls aus, England gegen Frankreich, gegen Italien, gegen Rußland, und so auch die übrigen Länder. Was Deutschland betrifft, so ist es etwas waffnet. Es will Frieden, einen ehelichen, gerechten Frieden. Vielleicht bringt ihm die Zeit die Erfüllung dieser Wünsche, weil der brutale Raub an seinen Grenzen nimmermehr Bestand haben kann. Alle Mächte der Entente unterhalten in Deutschland ihre verschiedenen Spione, aber dieses Gewerbe hat sich, was die einzelnen Berufe betrifft, etwas geändert. Man findet unter den Spionen nicht mehr wie früher Bahnbedienstete, Kellner, Gouvernanten, sondern es sind vor allem Techniker, die in Frage kommen. Denn wenn es, was Gott verbieten möge, zu einem Kriege kommen sollte, so wird es ein Bomben-, Gas- und Luftkrieg sein mit unerbörten Schrecken, mit gleichsam präzisionsreicher Wildheit. Frankreich steht schwer gerüstet da, England baut seine Flotten aus, aber der Krieg wird in diesen Ländern anderswo vorbereitet: in den Laboratorien der tödlichen Gase, in den Fabriken der erschöpfenden Sprengmittel, in den Werkstätten für geräuschlose Motoren, in den Studierzimmern von Gelehrten, die über die geheimnisvollen Zerstörerflotten sinnen. Ein graufiges Gemälde taucht vor unsern Augen auf, wenn wir diese Möglichkeiten überdenken. Hoffen wir, daß sie sich nicht verwirklichen, hoffen wir, daß der gesunde Menschenverstand siegen wird, hoffen wir, hoffen wir, hoffen wir angesichts des riesigen, drohenden Katastrophens, das sich in der Ferne erhebt und uns die Zukunft verbirgt!

Ende.