

# **Badische Landesbibliothek Karlsruhe**

**Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe**

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

259 (7.11.1932) Unterhaltung und Wissen

# Winterkühlung und Willein

## Der Schwur

Die Luft ist frei! Das Wasser ist frei! Der Wald ist frei! — Die drei Rechte gollten den Menschen der Erde als Selbstverständlichkeiten von Urbeginn. Die Adeligen des Heiligen Römischen Reiches deutscher Nation aber hatten solche Naturgegebenheiten in den Klötzen, hatten Wasser, Luft und Wald gespart und die Jagd dem gemeinen Manne entzogen. Ja, sie hatten ihn gezwungen, zu buiden, daß Hirsche und Rehe sein Getreide abäßen und die Wälder seine Felder zermürbten. Und hohe und graumale Strafen, gar der Tod, standen auf dem Tagdreezel. Doch dem Bauern galten Erde und Brot mehr als der Schrecken vor dem Herrensgericht, und gar manches Getier fiel zwischen Abend und Morgen.

Das Anwesen des Bauern Sudhoff grenzte an den gräflichen Wald. Seine Felder litten unter den Säuen und Hirschen mehr als je. Und die kannten ihr Recht und ließen sich nicht schrecken durch Knapper und Gesehre. Da griff der Bauer mit hartem Grimme zum Eisen. Der Bolzen flog und fiel im Leben eines starken Hirsches. Der Bauer sprang hinzu. Da, wie durch einen Zauber hergeweht, stand der Graf vor ihm. Schweigend und stumm. Nur seine Augen stachen mit kaltem und trostem Hohn auf den Sünder. Der Bauer erstarrte. Da hatte er in sein eigenes Leben geschossen. Und Weib und Kind verbarben, und seine Hüter kamen unter fremden Blug. Eines Wahnwoges wegen, eines Herrengelüstes wegen, des Gottes Donner längst hätte erschlagen müssen! Ein unsinniger Grimm wühlte in seinem Herzen und stammte sein Blut hoch — und mit einem Male springt er den Grafen an und fällt mit Macht auf ihn, daß der Angegriffene rücklings zu Boden fällt. Schauer liegt der Bauer auf ihm, seine Kräfte klammern sich eisern um den gräflichen Hals.

Das Ungeheuer hat dem Gefürzten die Bestimmung genommen. Er röhrt schwer. Ein Wort des Bauern reißt ihn aus den Wirren: „Herr Graf, Ihr wolltet mich in den Tod treten. Da wäre Curer freuel großer gewesen als der meine. So müßte ich mich vor Curer und Euch vor der so nützlichen Gerechtigkeit bewahren. Ich habe Euer Leben unter mein Messer genommen. Schwört mir nun, daß Ihr mich nicht an Leib und Gut und Leben strafen wollt, und daß die Stunde ausgelöst sein soll aus Eurer Gedächtnis! So sollt Ihr leben und mein Herr bleiben, und ich will fürder Euer Knecht sein, dessen Junge nichts weiß von den Begehren dieses Werdens!“

Der Graf schlug die Augen auf und hatte sie doch gleich wieder geschlossen mögen vor den Widen. Da fühlte er auch ein Messer an seiner Kehle; da sprach er den Schwur, wie der Bauer ihm also verlangte und vorsprach, Wort für Wort bis zum Gnade-Gott.

Danach ließ ihn der Bauer, und der Graf stand auf, zerföhren wie nach hartem und blutigem Strauß und müde wie ein alter Mann. Er hatte Rache und Recht in die Hände eines Bauern gegeben und sich selbst gebunden mit heiligem Schwur. Er hatte seine Herrensrechte mit dem Wort eines gemeinen Bauern gemengt und sich gebeugt unter das Joch einer Knechtsnabe. Sein Stolz und sein Trost waren zerbrochen wie ein dürrer

Ast, der zu nichts nütze ist denn für das Feuer eines Heringen. Seine herrliche Würde war geschunden wie fauler Junder, und nichts war ihm verblieben als seine nackte Wirklichkeit. Davor aber entsetzte sich der Graf. Er sah den Bauern nicht einmal an; er wandte sich ohne Dank und Gruß und schritt langsam in die Nacht hinein.

Doch auch der Bauer war nicht sehr froh. Zwar fürchtete er keinen Eldbruch des Grafen, aber herrliche Hinterhältigkeit ihm Fallstricke legten, darin seine Mairückheit sich hing. Die Ränke der Herren hatten sich alle Male stärker erwiesen als ein bäuerliches Recht.

Doch der Graf ging zu tief in Fellein. Sein Wille war zerbrochen; der gerade Weg seiner Rache und seines Rechts war ihm durch seinen Eid verlegt. Da fand er nicht mehr die Kraft zu klugen und weit ausholenden Seitenangriffen. Die Nacht, die ihn unter die Füße des Bauern geworfen, war ihm zum vernichtenden Schicksal geworden, das ihn mit Kampfgroem um-

flammerte, zermürbte und auszehrte. Er sachte hin und zerfiel wie morsches Gestein.

Ein paar Monde schleppte er sich hin. Dann hielt ihn das Bett, und er stand nicht wieder auf. Als er nun merkte, daß es dem Ende zuging, bat er, daß der Bauer Sudhoff vor ihn geführt und er mit ihm allein gelassen werde.

„Sudhoff“, bat er dann mit schwacher Stimme, und seine Arme schwankten wie Reiser im Winde, und seine Augen irrlichterten in einem letzten Glanze. „Ihr habt mir meinen Willen genommen und meine Ehre und mein Recht. Und nun fahre ich hin und bin so gering geworden, als habe mich der Auszug gezeichnet. Wisset mich, daß ich in Euren vor mein Geschlecht trete!“

Den Schmerz verstand der Bauer wohl, und er gab ihm nach: „Wenn ich Euch den Heimgang erleichtern kann, Herr Graf, so soll es wohl gehen und binde ich Euch los von Wort und Schwur!“

Retten fielen und Dedes barstien, Blut wallte hoch, und ein Wille erkand und stürzte. Ein

Herrentum wurde lebendig und schrie nach seinem Rechte. Mit einem Knack schellte der Graf hoch. „Du Hund!“ gellte. „Her, daß ich dich ermürge!“ Seine Hände schossen vor wie trallende Geterlängs, und ein Haß flamme aus sprühenden Augen wie abgefehnelt von lange gehaltener Bogensehne.

Der Bauer fuhr erschrocken zurück. Der wilde Schrei hatte die Gräflichen herbeigerufen. Sie sahen die Bangnis des Bauern, der seine Gewissen in die Hände seines unerbittlichen Feindes gegeben, und sahen den Grafen in letzter aufstadernder Lebenskraft. Noch einmal schrie er: „Du . . .!“ und fiel rückwärts zurück.

Die Augen verschlossen ihren Haß und der Mund seine Rache. Im letzten aufbrechenden Welter war das Leben verflümmelt und verwehte nun in die große Stille, die Haß und Liebe und Recht und Gericht mit in ihr ewiges und dunkles Schweigen hinabzog. Wilhelm Lennemann.

## Vom Raketenwagen zur „Todeswand“

Das ist die Geschichte des Ingenieurs Kurt C. Volkhart, der einmal das Auge der ganzen Welt auf seine Leistungen lenkte und heute auf den Rummelpfaden Befeldauschlands tagtäglich an der fentrechtlichen Todeswand einem sensationslustigen Publikum für 25 Pfennig Eintrittsgeld einen billigen — für die Zuschauer billigen — Nervenreiz besetzt. Es ist die Geschichte unserer schnell vergehenden Zeit, die Geschichte des Unabends, der noch immer der Welt Lohn ist.

Die Geschichte beginnt romantisch wie viele Schicksale unserer Generation. Volkhart ist als junger Mensch in Amerika, um als Automobilkonstrukteur und Rennfahrer sich die Sporen zu verdienen. Der Weltkrieg bricht aus. 1915 fährt der „Amerikaner“ Volkhart nach Kopenhagen, wird Krossfahrer und Flieger, führt ab, wird wiederhergestellt und landet nach dem Kriege als Oberingenieur bei den Steiger-Werken. Er konstruiert Wagen und fährt Rennen, hat sehr viel Ruhm und doch wieder manchen Erfolg. Sein Name wird bekannt beim Eisenrennen 1922, das damals noch bei Nideggen gefahren wurde. Der erste Preis in seiner Klasse fällt dem Steigerfahrer zu; er macht die schnellste Runde und fährt die beste Zeit des Tages. Es folgen Zweite Preise beim Sommerrennen und beim Feldbergrennen 1922. Bei der Eisenrennfahrt 1924 fährt Volkhart als Konkurrent Caracciolo die schnellste Runde, hat Ruhm an einer Festschwand, repariert selbst in der Dorfschmiede die verbogene Vorderachse, fährt nach zwei Stunden und zehn Minuten das Rennen weiter, holt von drei verlorenen Runden drei auf und wird Zweiter in seiner Klasse! Es kommen weitere Erfolge; es ist ein ständiger Kampf mit dem Material, mit der Tüde des Objekts, die immer wieder eingreift, wenn der Weg in die Reihe der „Kanonen“ offen

erschient. Dann kommt die große Chance. Im Februar 1928 ist Volkhart bei Opel in Rüsselsheim als Ingenieur. Er hat gerade einen Spezialwagen gebaut, der große Sprünge aushalten soll. Volkhart setzt sich in die Kiste, springt im 120-Kilometer von der schrägen Anfahrtsrampe aus 28 Meter weit und kommt noch eben heil davon. In jenen Tagen verbandelte Max Baier, der Pionier des Raketentors, mit Opel. Volkhart baut mit Baier zusammen den ersten Raketentorwagen der Welt und fährt als erster Eisenrennfahrer am 12. April 1928 auf dem allerersten Raketentorwagen um die Opelbahn. Die Presse der ganzen zivilisierten Welt bringt sein Bild. Aber auch Fälschungen sehen schon ein. Man verschmeißt teilweise Volkharts Namen.

Als auf der Venus-Bahn in Berlin der Raketentorwagen — Volkharts eigene Konstruktion — der breitesten Öffentlichkeit gezeigt wird, fährt nicht Volkhart, sondern ein anderer. Volkharts Name wird unterdrückt. Und jetzt beginnt ein erfolgloser Kampf. Volkhart hat selbst einen Raketentorwagen, aber Sander, der Mann, der das Geheimnis der Raketentorstellung besitzt, liefert seine

### Die Anfänge des Weltverkehrs

Die älteste der internationalen Abmachungen auf dem Gebiete des Verkehrs ist der 1865 in Paris gegründete internationale Telegraphenverein, der alle europäischen Staaten umfaßt. Dem folgenden Kongreß in Wien wurden auch die afrikanischen Verwaltungen angeschlossen. Der Weltpostverein wurde auf Veranlassung des deutschen Generalkonsuls Stephan im Jahre 1879 in Bern gegründet. Dabei wurde ein einheitlicher Tarif für alle Länder ohne Rücksicht auf die Entfernung festgelegt.

Raketen. Opel hat ihn durch einen Vertrag gebunden. Der Widerhall von Volkharts Bionierarbeit verflöcht langsam, und als Sander mit Opel auseinandergelut, ist es zu spät. Volkhart führt seinen eigenen Wagen noch auf dem Nürnbergring, in Düsseldorf, in Berlin, in Oslo vor. Dann geht ihm das Geld aus.

Weiter geht Volkhart auf die Rennbahn. Siege wechseln mit Mißerfolgen, aber die Hauptsache gelingt nicht: der Mann, der als erster mit Raketen gefahren ist, kommt nirgendwo unter. Er hat sein Geld bei den Raketentorrennen verloren. Er liegt auf der Straße und sucht nach einer Stelle, er sucht einen Wagen, der — aus bestem Material — wenigstens technisches Verlagen auskühlt. Er weiß, daß er mit solch einem Wagen Erfolg haben wird. Aber die deutsche Automobilindustrie verweigert. Kurt C. Volkhart, ehemaliger Fliegerkonstrukteur, Rennfahrer, der sein Leben in die Schanze schlug um des technischen Fortschritts willen, findet erst nach langem Warten einen Vertrag, der ihm zu leben erlaubt. Er fährt auf rheinischen Rennstrecken im Hüllentempo an der fentrechtlichen „Todeswand“. Sein Name, den vor vier Jahren der Rundfunk in alle Welt hinaus rief, sein Bild, das die Zeitungen in Australien und Südafrika veröffentlicht, steht heute auf den bunten Anreißerplakaten neben „Moto-Hanny“, neben Kettentanzfesten, Bahrfahrern und Glühbuden.

Hätte er Ruhm und Würde er sich bei seinem gefährlichen „Beruf“ zu Tode, so würde die ganze deutsche Presse vom tragischen Geschick eines „Bioniers des Fortschritts“ schreiben. Aber der Mann lebt ja noch! Also schweigt man. Der Kapitalismus hat Volkhart gebraucht, der Kapitalismus braucht ihn nicht mehr. Was weiter aus ihm wird, ist den Herren einerlei! E. Nacken.

## Die verneinte Woche

ROMAN VON C.F. FORESTER

Deutsche Rechte Th. Knorr Nachl. Verlag, Berlin.

(17. Fortsetzung.)

Es war ihnen nicht lange kalt, denn sie konnten, so schnell sie nur konnten, den Weg hinunter, aber sie wurden immer hungrier, immer durstiger und vor allem immer müder. Harold mußte sich zugestehen, daß die Liebe eine anstrengende und durstige Tätigkeit ist. Tippen und Junge waren ihm wie ausgetrocknet, während sich im Gegenfall dazu keine unteren Extremitäten, Schuhe, Socken und Hosen ganz mit Wasser vollzogen, als er jetzt durch das taunasse lange Gras hindurch mußte. Marjorie war genau so dran, wenn nicht noch schlimmer; auch sie sagte kein Wort. Sie waren ein sehr stilles und eigentlich recht unglückliches Paar, stapften mühselig durch die Wiesen und litten schwer unter der plötzlichen Kälte und Erschöpfung. Als sie aber die letzte Höhe erklimmen hatten und unter sich die schwachen Wächter der Eisenbahnstation sahen, häufte sich noch ein Strohbündel auf dem Rücken des stöhnenden Kamels. Schril und klar durchschneit ein Pfiff die Nachtluft; sie hörten das schwere „sch, sch, sch“ der Lokomotive, und der letzte Zug dampfte aus der Station.

Marjorie stieß einen kleinen Schrei aus. Harold nahm den Hut ab und kratzte sich den Kopf.

„Es kann — es kann doch nicht der letzte Zug sein“, jammerte Marjorie.

„Wahrscheinlich ist es auch nicht“, sagte Harold zähneknirschend. Sie legten die letzte halbe Meile im Trab zurück.

Als sie aber leuchtend und zu Tode erschöpft an die Station kamen sahen sie, daß es doch der letzte Zug gewesen war. Ein ver-

einzelner Träger drehte die Lampen auf dem Perron oben aus. Er nahm ihre Fragen und ihre Verzweiflungsausbrüche mit belustigter Gleichgültigkeit entgegen. Das einzige, was er ihnen vorschlagen konnte, war, eine Stunde auf einen Zug zu warten, der nach zwanzig Meilen bis nach dem nächsten Knotenpunkt fuhr, dort bis halb vier Uhr morgens zu warten und dann mit dem Milchzug gegen halb sechs in Morley Park anzukommen.

„Ach Gott, ach Gott“, sagte Marjorie. Sie hatten also noch eine Stunde Zeit, es sich zu überlegen, und verließen die Station in einem jämmerlichen Zustand.

„Was könnten wir nur tun?“ sagte Marjorie. Sie setzten sich an den Straßenrand, der kühle Nachtwind fuhr durch die dampfenden Kleider und schnitt in die Knochen.

„Wir könnten in ein Hotel gehen“, sagte Harold. Die Worte kamen ihm fast wider Willen. Hotels kosten Geld — das paßte ihm nicht. Und außerdem war er noch nie im Leben in einem Hotel gewesen und hatte die schwersten Hemmungen, um elf Uhr nachts als gepäckloses junges Paar ein Quartier zu fordern.

„Unmöglich“, sagte Marjorie. „Stellen Sie sich vor, was Tante Mabel sagen würde, wenn sie erführe, daß ich die ganze Nacht mit Ihnen in einem Hotel gewesen sei!“

Harold sträubte sich bei der bloßen Erwähnung von Tante Mabel das Haar im Nacken. Herrgott, was würde es da noch alles sein!

Es mochte wohl der Anblick von Marjories Glend, der Gedanke an Frau Tilling und sein eigener Hunger, seine eigene Müdigkeit gewesen sein, die alle miteinander eine neue und stänende Idee in Harold's Hirn aufkeimen ließen.

„Wahrscheinlich können wir ein Auto bekommen“, sagte er großartig, und Marjorie war plötzlich neu belebt.

„Wir wollen den Träger fragen“, sagten sie. Und das taten sie auch.

Der Träger war diesmal außerordentlich hilfsbereit. Ja, es gab im Dorf ein Auto zu mieten. Bei dem alten Budley. Die Hauptstraße runter und dann noch eine halbe Meile mitten ins Dorf hinein, so sieht man gleich seine Tankstelle. Sie gingen also mit schwanfenden Knien und wehen Beinen die Straße hinunter. Bei der Tankstelle war alles finstler, aber sie klopfen an das Haus nebenan. Jemand kam an die Tür.

„Herr Budley?“ fragte Harold.

„Das bin ich.“

„Wir möchten gern mit dem Auto nach London.“

„Heute?“

„Ja, gleich.“

Herr Budley schüttelte den Kopf, und das Herz sank ihnen noch tiefer in ihre schauderhaft leeren Mägen.

„Ausgeschlossen!“ sagte Herr Budley, „ich habe schon was übernommen. Muß einen mit seiner Frau vom Esfuhrwanziger aus London abholen und drei Meilen weit nach Nighfield bringen.“

„Aber wenn Sie zurückkommen?“ fragte Marjorie, ein Bild des Jammers.

„Dann geht es“, sagte Herr Budley, und ihre Herzen hoben sich wieder, so daß sie fest schluden mußten, um sie zurückzuhalten.

„Wohin wollen Sie?“

„Morley Park. Nicht ganz bis nach London“, sagte Harold.

„Ich tu es für drei Pfund“, sagte Herr Budley.

Harold dachte an diese drei Pfundnoten in seiner Brieftasche und an die zwei halben Kronen in seiner Tasche und willigte schwach und dankbar ein.

„Schön“, sagte Herr Budley mit entschlossenem Ton. „Ich bin hier, um — tja — um — also um zwölf. Wir treffen uns. Abgemacht.“

Er schloß die Tür. Die kleinen Kinder kn

Wald hatten nur noch eineinviertel Stunde zu warten.

Sie verbrachten diese Zeit am Straßenrand. Etwas kalt und dunkel und unbequem. Harold mußte immer wieder an den halben Kuchen denken, den er beim Aufbruch von der Wiese zurückgelassen hatte. Selbst der Gedanke an einen halben, sieben Stunden lang schlafgelesenen Kuchen ließ ihm jetzt das Wasser im Munde zusammenlaufen. Marjorie dachte nicht einmal mehr so viel. Sie ließ, in ihren Regenmantel gehüllt, mit den Füßen im Graben und lehnte sich in einer Art Glendbetäubung gegen Harold's Knie. Zehn Minuten nach elf sahen sie Herrn Budley in seinem Ford nach der Station fahren. Fünfundsiebzig Minuten vor zwölf sahen sie den Esfuhrwanziger in die Station entziehen. Die Dorfstraße hatte schon Mitternacht geschlagen, als Herrn Budleys Auto die Straße heruntertratterte.

„Ich muß erst nachfüllen“, sagte Herr Budley. Das schien Stunden in Anspruch zu nehmen.

„Welche Straße?“ fragte Herr Budley. Harold sagte es ihm.

„Fahren Sie nur nach dem großen Park“, sagte er schwach hinzu. „Ich zeige es Ihnen dann, wenn wir in die Nähe kommen.“

Und da ging es denn endlich mit einem Rud und knirschenden Rädern los.

Herrn Budleys Ford konnte sich, ganz abgesehen davon, daß er seine erste Jugend schon längst hinter sich hatte, keines Verdachts rühmen. Während der Fahrt schlug ihnen der Wind gegen die zitternden Weiber, er blies durch die armliegige Pferdedecke auf ihren Knien und suchte rücksichtslos jede kleinste Öffnung in ihren Kleidern. Marjorie klapperte mit den Zähnen. Harold legte den Arm um sie und zog sie an sich, aber das war keine zärtliche Geste. Es geschah ebenfalls zum Selbstschutz als Marjorie zuliebe kalte, gräßliche eineinhalb Stunden.

(Fortsetzung folgt.)