

15394
472.164
A. E. GRAF

Kulturkundliche Skizzen

aus

deutschen Landen



KIRJASTUS „KOOL“, TARTU

Kulturkundliche Skizzen

aus

deutschen Landen

Für Gymnasien verfaßt und bearbeitet

von

A. E. G r a f

Dr. phil.



Kirjastus „Kool“, Tartu

1936

TARTU ÜLIKOOLI
RAAMATUKOGU



i 44600331

Trükitud J. Mällo trükikojas

Inhalt.

	Seite
Meine Herbstreise nach Deutschland	5
1. Auf der Leipziger Messe	5
2. Aus der Blumenstadt in die Puppenstadt	12
3. Das Zeiß-Werk in Jena	18
Die Olympischen Spiele in Berlin	25
Das Berliner Stadion	33
Dr. Karl Ludwig Schleich	36
Virchow examiniert	41
Hilda K.-s Reisebriefe an ihre Klassenkameradinnen	42
1. Brief (Wien)	43
2. Brief (Wien)	45
3. Brief (Luzern)	54
4. Brief (Luzern)	58
5. Brief (Luzern und Heidelberg)	62
400 Kilometer Mainfahrt	67
1. An den Quellen des Mains	67
2. Würzburg	71
3. Zwischen Spessart und Odenwald	77
Im „Fliegenden Hamburger“	83
Vorkämpfer der Luftfahrt	87
I. Graf Zeppelin und sein Werk	87
1. Die ersten Luftschiffe	87
2. 1906—1936	90
3. Die „Zigarre“ des Jahres 1935	94
II. Hugo Eckener — der Luftfahrer	97
III. Hugo Junkers — der Erfinder und Pionier	101
Wörterverzeichnis	111

Meine Herbstreise nach Deutschland.

1. Auf der Leipziger Messe.

Wenn jemand eine Reise tut, so kann er was erzählen, — sagt ein altes Wort. Ja, Jungens, ich kann euch schon etwas erzählen. Ich bin nämlich Student der Handelswissenschaften und arbeite im Sommer im Importgeschäft meines Vaters. Die estländischen Ausstellungen besuche ich regelmäßig; als Gehilfe meines Vaters muß ich mich aber auch mit den ausländischen Messen bekannt machen, denn auf den deutschen Messen ist Estland nicht bloß als Käufer, sondern auch als Aussteller vertreten. Besonders auf der großen Ostmesse in *Königsberg*, die ich im vorigen Jahr besucht habe, ist *Estland* diesmal reichlich mit den Erzeugnissen seines Landes vertreten (Papier, Furnier, Lederarbeiten, landwirtschaftliche Produkte, — darunter auch Trockenmilch, — Killoströmlinge u. a.).

Wenn die Ostmesse auch immer mehr an Bedeutung gewinnt, so kann sie sich doch nicht mit der *Leipziger* messen. Dasselbe gilt auch von der *Frank-*

furter und der bekannten *Wiener* Mustermesse, von der mir der Vater manches Interessante erzählt hat.

Im August d. J. konnte ich diesen Hauptmarkt des Welthandels, die Leipziger Herbstmesse, im Auftrage meines Vaters besuchen und ich war stolz genug, als der Vater die von mir gemachten Bestellungen auf Maschinen unterschrieb. Es ist gar nicht leicht, auf einer so großen Messe die richtige Wahl zu treffen.

Stellt euch bloß vor, daß 8000 Firmen hier ihre Waren ausstellen. Zweimal jährlich, im August und im März, finden sich auf dieser größten Messe der Welt fast 200 000 Einkäufer aus aller Welt ein. Jeder Käufer kann sich ein vollständiges Bild von dem machen, was für neue Waren in allen andern Ländern auf den Markt gebracht werden. Man erhält einen Überblick über das ganze Angebot und — jetzt beginnt die Schwierigkeit der Wahl für den Neuling. Aber es gibt schon einen Ausweg aus dieser Schwierigkeit. Denn erstens kann ich jeden Gegenstand in Ruhe prüfen; ich habe Zeit. Zweitens lasse ich mich von einem Fachmann beraten. Drittens lerne ich den Hersteller der Ware persönlich kennen und lasse mir von ihm manches erklären. Meinen Wünschen kommt der Verkäufer gern entgegen.

Wenn ihr glaubt, daß es einem Geschäftsmann Spaß macht, jeden Tag alle 31 Messenpaläste

zu durchwandern und sich an den Auslagen zu freuen, so irrt ihr euch. Es war ein Glück, daß ich diese Warenpaläste in der Innenstadt, in denen die Armeen der Muster, der Fertigwaren und Halbfabrikate, ausgestellt sind, nicht gründlich anzusehen brauchte. Es wäre mir sonst bunt vor den Augen geworden. Auch für den Besucher einer großen Warenschau gilt die Regel: konzentriere dich auf ein besonderes Gebiet! Diese Regel war mir schon in der Schule klar geworden; nicht nur zur Lösung mathematischer Aufgaben, sondern auch beim Studium der Fremdsprache ist Konzentration unbedingt nötig. Mein Interesse gehörte also nicht so sehr der *Mustermesse* als der *Großen Technischen Messe*, deren weites Gelände sich nahe dem Völkerschlacht-Denkmal (1813—1913) befindet.

Diese Technische Messe ist eine kleine Stadt für sich. Sie weist 17 Riesenhallen auf, in denen die *Schau* von Maschinen, Arbeitsgeräten, Transportmitteln und Baustoffen aller Art ermöglicht wird.

Es ist bekannt, daß die wichtigsten Ein- und Ausfuhrländer für Estland *England* und *Deutschland* sind. Unsere Kohle, unsere Metalle, unsere Maschinen beziehen wir aus diesen Ländern. In letzter Zeit sind recht viel Transportmittel, Maschinen und Chemikalien auf der Leipziger Messe für

unser Land bestellt worden. Die Zahl der Einkäufer aus Estland betrug zur Frühjahrsmesse 1936 etwa 100.

Um euch eine Vorstellung davon zu geben, was alles in den genannten 31 Palästen der Mustermesse zu sehen und zu kaufen ist, will ich euch mal ein paar Warenggebiete aufzählen. Ob eine Woche genügt, um alle Messehallen durchzugehen, das müßt ihr schon selber ausrechnen. Folgende Gebiete sind also durch Tausende von Mustern vertreten: Glas, Porzellan, Tonwaren; Haus- und Küchengeräte; Leder-, Schmuck-, Kurz- und Galanteriewaren; Spielwaren; Sportartikel; Musikinstrumente; Reiseartikel; Papierwaren, Bürobedarf; Uhren; Gold- und Silberwaren; Photo, Kino, Optik; Beleuchtungskörper; Kunst und Kunstgewerbe; Bücher, buchgewerbliche Maschinen; Möbel; Textilwaren und Bekleidung; Nahrungsmittel; chemische, pharmazeutische, kosmetische Artikel u. a.

Die **B a u m e s s e**, eine Abteilung der Technischen Messe, umfaßt außer Bauwesen, Kunsthandwerk am Bau und Siedlungsbau noch eine besondere Ausstellung: den Luftschutzbau.

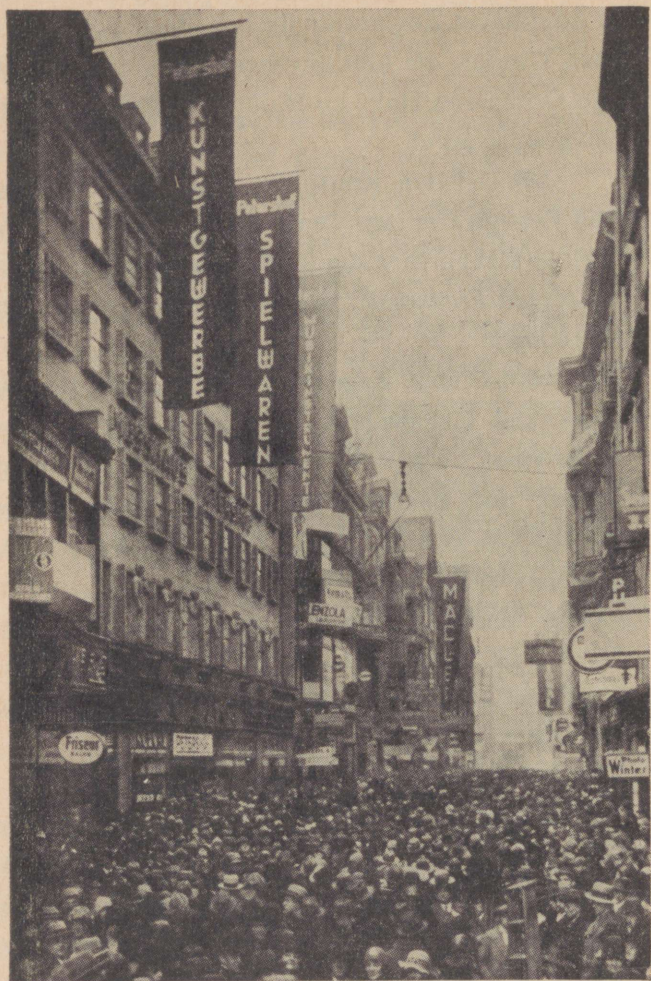
Die Vielseitigkeit der Messe-Ausstellungen wird noch dadurch erhöht, daß außer deutschen Firmen, die freilich mit neun Zehnteln an der Messe beteiligt sind, auch das Ausland starkes Interesse an der Mustermesse hat. Es sind gewöhnlich 20 bis 25 Län-

der, die ihre Aussteller nach Leipzig senden. Die Hauptmasse der ausländischen Besucher sind natürlich Käufer, die hier ein vielseitiges Angebot finden; sie ziehen von Halle zu Halle; sie prüfen, vergleichen, handeln, kaufen.

Die meisten Käufer kommen aus den Ländern, die Fertigwaren aus Deutschland einführen. An der Spitze stehen hier die *Tschechoslowakei* und *Holland*, es folgen *Frankreich*, *Großbritannien*, *Polen*, *Italien* und *Österreich*.

Ganze acht Tage hielt ich mich in Leipzig auf und fand Gelegenheit, auch die Stadt etwas näher anzusehen. Über die große Menge von Buchhandlungen und Buchverlagen staunte ich. Erst später erfuhr ich, daß Leipzig der Mittelpunkt für den gesamten deutschen Buchhandel ist und neben einem Buchhändlerhaus und einem Buchgewerbehaus auch eine Akademie für Buchgewerbe und für graphische Künste besitzt, die von vielen Ausländern besucht wird.

Als mein achttägiger Aufenthalt zu Ende war, erlebte ich eine Überraschung: mein Vater kam unerwartet an und verlängerte meinen Aufenthalt um fünf Tage. Ich konnte nun den Führer spielen und meinem Vater die für unser Geschäft ausgesuchten Maschinen und Apparate zeigen. Ich war froh, meine praktische Prüfung so gut bestanden zu haben.



Die Petersstraße in Leipzig während der Messe.

An Erfahrung und Kenntnissen reicher und stolz auf mein Deutsch, das mir so gute Dienste geleistet hatte, durfte ich nun auch an meine Erholung denken. Ich beschloß, dem Ameisen-Gewirr auf dem Messengelände den Rücken zu kehren und eins der berühmten sog. *Messekonzerte* anzuhören. Den tiefsten Eindruck machte auf mich das großartige Orgelspiel eines Leipziger Musikers.

Am nächsten Tage sahen Vater und ich uns den großen Olympia-Film in einem Lichtspieltheater an.

In die grüne Umgebung von Leipzig habe ich bloß einen Ausflug machen können; denn ich mußte meinen Vater mehrmals in die Halle Nr. 6 begleiten, in der neue elektrische Heiz-Apparate zur Schau gestellt waren. Diese neuesten Erfindungen studierte mein Vater unermüdlich, indem er überlegte, ob sie auch für estländische Verhältnisse ohne weiteres brauchbar wären.

So vergingen meine fünf Erholungstage zum größten Teil doch auf dem Messengelände. Vor unserer Abfahrt aus Leipzig gab es aber wieder eine Überraschung: Vater fragte mich, ob ich mir nicht eine größere deutsche Fabrik oder eine Industrie ansehen möchte, die nicht allzu weit von Leipzig entfernt wäre. Mit Freuden sagte ich ja! und mit klopfendem Herzen stieg ich in den Eilzug, der uns

aus der mächtigen Bahnhofshalle nach — *Erfurt* bringen sollte...

2. Aus der Blumenstadt in die Puppenstadt.

Im Abteil sitzend, zerbrach ich mir den Kopf, wohin wir wohl fahren würden. Vater hielt unser Reiseziel anfangs geheim und ließ mich ruhig raten; ja, er lachte sogar über meine Vorschläge. Ich glaubte jedoch, daß ich das Raten sehr klug anfang, wenn ich die größten und bekanntesten Fabriken Deutschlands nannte. Ich hatte ja auch im stillen den Wunsch, solch ein riesiges Werk mal mit eigenen Augen anzusehen. Zuerst dachte ich an die unweit Leipzig gelegenen *Leunawerke*, die ganz Deutschland mit Benzin und Stickstoff-Düngemitteln versorgen; dann nannte ich die Autofabrik von *Opel*, die von *Benz u. Co* und schließlich die bekannte Fabrik für landwirtschaftliche Maschinen von *Lanz in Mannheim*. Das alles war falsch geraten... Wir fuhren nach der Blumenstadt *Erfurt*. Mein Vater ist nämlich ein großer Blumenfreund.

Schon viele Kilometer vor Erfurt waren links und rechts von der Bahn schöne bunte Blumenteppeiche zu sehen; das waren Riesfelder mit Tulpen oder Stiefmütterchen oder Nelken oder Reseden. Es duftete geradezu ins Abteil hinein. Und dann die Gärtnereien in Erfurt! Eine reichhaltiger als die

andere. Ich hatte ja früher wohl den Namen Erfurt gehört und ich wußte, daß die Gärtnerei W. in *Talinn* jedes Jahr Blumen- und Gemüsesamen aus Erfurt bestellt.

Daß aber eine ganze Stadt Blumenzucht treiben kann, das hätte ich nicht gedacht. In einer bekannten Handelsgärtnerei, deren rote, blaue, gelbe und bunte Blumenfelder jeden Besucher entzücken müssen, ließ sich Vater ein paar Päckchen mit Samen seltener Pflanzen für unseren Garten geben. Er unterhielt sich mit dem Besitzer wie mit einem alten Bekannten und ließ sich gern über neue Blumensorten belehren. Mir Neuling, der mehr Maschinen als Blumen im Kopfe hatte, wurde die Zeit bei diesen Blumengesprächen gar nicht lang, denn wir wandelten auf sauberen Gartenwegen bald durchs Asterfeld, bald in den Päonienwald, bald wieder in den Rosengarten. 63 Rosensorten gab's hier. Es ist schwer zu sagen, ob die Farbe oder der Duft der Blumen mich überwältigte. Hier im Blumenparadies verstand ich erst, daß Blumen nicht bloß für Mädchen geschaffen sind. In Erfurt leben 14 000 Menschen von der Blumen- und Gemüsezuht. Das hiesige Obst, sagen die Leute, soll das beste in *Thüringen* sein. Nachdem ich einen prächtigen Klarapfel gegessen, will ich das schon glauben. Jeder zehnte Mensch ist hier ja Gärtner oder Blumenzüchter.

Erfurt ist umgeben von prächtigen Gartenanlagen; besonders gefielen uns die Anlagen auf der alten Burghöhe.

Erfurt, im Herzen Thüringens gelegen, wird auch Dom- und Lutherstadt genannt. Alle interessanten Lutherstätten konnten wir natürlich nicht aufsuchen, doch die Lutherzelle im Augustinerkloster ließen wir uns wohl zeigen. Auch die Wohnstätte Gustav Adolfs (1631) besichtigten wir.

Am Tage darauf verließen wir das alte Erfurt, das heute kein Städtchen mehr ist, sondern eine Großstadt von 145 000 Einwohnern, und fuhren nach *Süd-Thüringen*, wo Vater mich mit einer originellen Industrie bekannt machen wollte. Unser Ziel war das Städtchen *Sonneberg*, das reizend an den Südabhängen des Thüringer Waldes, 400 m über dem Meere, gelegen ist. Vaters Plan war nämlich, nach dem anstrengenden Messebesuch eine Fahrt durch die grünen Berge des Thüringer Landes zu machen und dabei drei der bekanntesten Gewerbe dieses Landes kennen zu lernen: die Blumenzucht in Erfurt, die weltbekannte Spielwaren-Industrie in Sonneberg und die vorbildlichen Werkstätten von Zeiß, von denen ich wieder nicht wußte, in welcher Stadt sie sich befanden. Die letzten 40 km nach Sonneberg legten wir mit der Kraftpost zurück. Eine lustige Fahrt war das; der Autobus sauste bergauf und bergab, —

manchmal mußte er aber doch bremsen, wenn die Abfahrt ins Tal zu wild war... Neu war mir die Beobachtung, daß in dieser bergigen Gegend jedes Fuhrwerk, auch der Milchwagen des Landmanns, am Vorderrade eine Bremse hat.

Nach einer Stunde Fahrt kamen wir im Städtchen an, das etwa so groß ist wie *Pärnu*, und sahen uns nach einem Hotel um, da wir hier übernachten wollten. In der Nähe des Marktes fanden wir gleich Quartier und warfen einen Blick aus dem Fenster unseres Zimmers... Ein selten erfrischender Anblick bot sich uns: sonnige Gärten, bewaldete Höhen in geringer Ferne und freundliche Häuser am grünen Abhang. Ja, diese Stadt trägt ihren Namen „Sonneberg“ mit Recht...

An einem Freitag kamen wir in Sonneberg an. An Freitagen bietet die Stadt ein eigenartiges Bild, denn an diesen Tagen liefern die Familien der *Heimarbeiter* ihre Wochenleistung an die großen *Handelshäuser* ab. In großer Schar kommen Männer und Frauen von den umliegenden Orten mit vollgepackten Tragkörben. Wirft ein Neugieriger einen Blick in einen Tragkorb, so erblickt er da hölzerne Pferdeköpfe oder Mastbäume von Schiffen oder Puppen und sonstige lustige Spielsachen. In einem andern Korbe findet man Pappkästen, die mit Glaskugeln für den Weihnachtsbaum,

mit Perlen und geblasenen Tieren angefüllt sind. Das sind die Arbeiten der Glasmacher, die alle zusammen in einem Örtchen bei Sonneberg wohnen. Jeder trägt seine Last vorsichtig in die L a g e r d e r G e s c h ä f t e. Das ganze Straßenleben steht im Zeichen des Liefertages. Überall vor den Handelshäusern stehen die breiten Körbe, die einer nach dem andern abgeladen werden.

Eigenartig sind die Geschäftsschilder mit ihren Inschriften. Hier ist eine „F a b r i k gekleideter Puppen“, dort gibt es „Holzspielwaren“ oder „Fabriken für künstliche Früchte“ oder für „Puppen- und Tierstimmen“ oder für „Masken und Scherzartikel“. Dort wohnt der „Puppenschuhmacher“, ihm gegenüber der „Puppenkopfmaler“ und der „Augeneinsetzer“. So geht es weiter von Straße zu Straße und von Haus zu Haus. In eins der Häuser traten wir ein, um zu sehen, wie das Spielzeug entsteht. Sehr reizvoll war es zu verfolgen, wie geschickte Hände eine P u p p e zusammensetzen. Dabei ist eine weitgehende Arbeitsteilung durchgeführt. Schon der Kopf geht durch viele Hände. Die Rohmasse wird in eine Gipsform gegossen. Diese wird gebrannt und dann bemalt. Oft erhält der Kopf Glasaugen, die sich bewegen. Frauen und Mädchen bringen den Haarschmuck an. Die zusammengesetzte Puppe wird dann vom Puppenschneider mit Hemd, Strümpfen und Schuhen beklei-

det. Im nächsten Raume erhält diese Puppe ihr Kleid und ihre Kopfbedeckung. Die fertigen Puppen werden in Pappschachteln festgenäht und diese dann in große Kisten verpackt. So treten sie ihre weite Reise über das Weltmeer an.

Jedes Sonneberger Kaufhaus unterhält einen Mustersaal, in dem alle Erzeugnisse seines Gewerbezweiges ausgestellt sind. Mancher Mustersaal enthält etwa 20 000 Gegenstände. Nach dem Besuch eines solchen Mustersaales konnten wir verstehen, daß sich Sonneberg in Thüringen durch seine Spielsachen Weltruf erworben hat.

Vier Wochen später, als ich nach Estland zurückgekehrt war, fand ich in *Tallinn* im Hause der Kunst eine Volkskunst-Ausstellung vor, auf der auch die deutsche Heimindustrie reichlich vertreten war. Unter den Spielsachen und Puppen konnte ich meine alten Sonneberger Bekannten sofort erkennen.

Außer seinen Puppen und Spielsachen hat Sonneberg noch etwas Sehenswertes zu bieten: das ist seine *Sternwarte*, welche die höchste in Deutschland ist. Ich ließ es mir nicht nehmen, die Warte zu besuchen und so kletterte ich kurz vor unserer Weiterfahrt auf den Turm hinauf. Leider war der Tag nicht ganz klar; immerhin hatte ich eine sehr nette Aussicht auf grüne Berge und Täler, in denen sich zwei Flüsse schlängelten. Acht Kirchtürme

und zwölf Dörfer waren im Umkreis deutlich zu sehen.

3. Das Zeiß-Werk in Jena.

Mit der Bahn ging es nun nach Norden, quer durch den Thüringer Wald. In knapp anderthalb Stunden waren wir in *Jena*, das ich aus der deutschen Literaturgeschichte kannte; auch hatte ich einmal von Jena als einer lustigen Studentenstadt gehört. Es war mir aber unbekannt, daß diese Stadt mit ihren 60 000 Einwohnern auf die großen optischen Werke von Karl Zeiß ebenso stolz sein darf, wie auf ihre Universität und die vielen Erinnerungen an Schiller, Goethe, an die Philosophen Hegel und Haeckel und viele andere deutsche Dichter und Denker. Zu Hause habe ich meinen Onkel sagen hören: „Ich habe mir einen guten Zeiß gekauft,“ — das sollte heißen: ich habe mir einen Feldstecher der Firma Zeiß gekauft. Nicht nur Ferngläser der Zeißschen Werke sind weltbekannt, sondern sämtliche Artikel und Apparate, die zum Gebiet der Optik gehören. So besitzt z. B. das größte Kino in Tallinn einen Zeiß-Klangfilm-Apparat, und die Aufnahmen zu unseren Kulturfilmen werden mit teuren Zeiß-Photo-Apparaten gemacht, deren Linsen sogar bei Lampenlicht scharfe Aufnahmen ermöglichen.

Es gibt kaum einen Kulturmenschen, der nicht irgendwann einen Gegenstand aus den Zeiß-Werken benutzt hat; denn überall in der Welt, wo man mit optischen Instrumenten arbeitet, ist der Name Zeiß wohlbekannt.

Schöne, große Gebäude sind es, in denen die Tausende von Angestellten und Arbeitern der Zeiß-Werke arbeiten. Der Fremde hat nicht zu allen Abteilungen Zutritt. Dank der Bekanntschaft meines Vaters mit einem Spezialisten war es uns möglich, einen Blick in die Säle zu tun, wo Mikroskope hergestellt werden. Diese Abteilung ist nämlich die älteste des Zeiß-Unternehmens.

Karl Zeiß war Mechaniker der Universität und baute in seiner freien Zeit Mikroskope. Oft erhielt er durch den Dozenten Abbe Aufträge von der Universität. An diesen wandte sich nun Zeiß mit dem Vorschlag, bessere Apparate zu bauen, und bat ihn zu untersuchen, ob man nicht die Ablenkung des Lichtes beim Mikroskop im voraus berechnen könne, damit man nicht immer erst lange Versuche machen müsse. Abbe beschäftigte sich gründlich mit diesem Gedanken, prüfte und rechnete lange und eines Tages konnte er Zeiß die Ergebnisse bringen.

Abbe war es nämlich in zweijähriger Arbeit gelungen, eine vollkommen neue Theorie der Bild- Erzeugung im Mikroskop aufzustellen, so daß ein

Mikroskop nach einer Zeichnung ohne weitere Versuche hergestellt werden konnte.

Die neuen Mikroskope waren viel vollkommener als die alten Fabrikate, zudem waren sie viel billiger. Die Folge davon war ein rasches Aufblühen der Zeiß-Werkstätte. Die Zahl der Arbeiter und Angestellten bei Zeiß wuchs von Jahr zu Jahr. Folgende Angaben mögen das veranschaulichen: im Jahre 1870 gab es bei Zeiß 20 Arbeiter, 1888 — 320, 1905 — 1800, 1914 — 6400; 1936 — 7500.

In einem von A b b e gegründeten Glaswerk wurde das berühmte Jenaer Glas für die Linsen hergestellt. Heute sind alle Werkstätten auf einem riesigen Gelände vereinigt, und man sieht hier Gebäude bis zu 10 Stockwerken.

Außer Mikroskopen und Ferngläsern werden erstklassige Photo- und Filmapparate aller Größen hergestellt; aller Art Meßinstrumente, Brillen, Linsen und Prismen entstehen hier und wandern hinaus in die Laboratorien, Kliniken, Büros oder in Privathände nach aller Welt.

Wir ließen uns von unserem freundlichen Führer sagen, daß bei Zeiß nie ein Instrument gebaut wird, das nicht vorher sorgfältig berechnet wäre, und meist dauert die Berechnung viel länger als der Schliff der Linse selbst. Für jedes Instrument kann der

Besteller einzelne Ersatzteile haben, denn es werden immer einige Stücke von jeder Glassorte aufbewahrt.

Die Zeißschen Riesenwerke sind nicht bloß durch ihre unübertreffbaren optischen Instrumente bemerkenswert, sondern auch durch ihre vorbildlichen sozialen Einrichtungen. Kein anderes Unternehmen hat so für die Wohlfahrt seiner Arbeiter gesorgt wie das Zeißwerk in der Person seines Mitbegründers Abbe. Die Fabrik gehörte nämlich zuerst Abbe und Zeiß zusammen, nach Zeiß' Tod jenem allein. Als Abbe so plötzlich reich geworden war, wollte er auch seine Mitarbeiter am Reichtum teilnehmen lassen. Zu diesem Zweck machte er das ganze Unternehmen zu einer Stiftung, die er „Karl-Zeiß-Stiftung“ nannte. Aus dieser Stiftung erhält die Universität Jena jedes Jahr einen großen Teil des Gewinnes; auch die Wohlfahrts-Einrichtungen des Werkes und die Stadt Jena bekommen ihren Teil. Zu Weihnachten erhalten alle Arbeiter und Beamten ein besonderes Geschenk, ausgenommen die Direktoren. Es gibt bei Zeiß auch gar keine General- oder Betriebsdirektoren, sondern einfach Abteilungs- oder Betriebsleiter. Niemand darf bei Zeiß besonders reich werden; darum beträgt das Gehalt des obersten Leiters höchstens das Zehnfache des Verdienstes eines jungen Arbeiters. Die Arbeitszeit der Beamten und Arbeiter ist gleich und beträgt schon seit 60 Jah-

ren 8 Stunden am Tage. (Im 19. Jahrhundert betrug der Arbeitstag sonst überall 14—16 Stunden.)

Das ist aber noch nicht alles. Für das geistige Wohl seiner Arbeiter sorgend, hat Abbe ein großartiges Klubhaus bauen lassen, in dem die Angestellten die Möglichkeit haben, Konzerte, Vorträge, Theater- und Kinovorstellungen zu besuchen. Eine reiche Bücherei und ein prächtiger Lesesaal, in dem mehrere hundert Zeitungen und Zeitschriften ausliegen, liefern dem Fabrikpersonal reichhaltigen Lesestoff, nicht zuletzt auch die nötige Fachliteratur.

Dank der Menschenfreundlichkeit seines Gründers hat das Zeißwerk während seines fast 100-jährigen Bestehens natürlich niemals etwas gesehen, was man Streik nennt.

Diese einzigartige Fabrik, das Jenaer Zeißwerk, interessierte Papa ebenso sehr wie die Person ihres Gründers, und deshalb erkundigte er sich nach der Lebensgeschichte dieses Mannes, der ein großer Gelehrter und ein edeldenkender, warmherziger Mensch war.

E r n s t A b b e stammt aus einer armen Arbeiterfamilie aus *Eisenach*, der Lutherstadt. Nach Beendigung der Volksschule sollte Ernst als Lehrling eine Stelle in einem Gewerbe suchen. Da erklärte sich der Besitzer der Textilfabrik, in der Vater Abbe arbeitete, bereit, den Knaben in die Realschule zu

schicken, wenn er später in seiner Fabrik arbeiten wolle. In Deutschland war es Sitte, daß die Fabrikbesitzer die begabten Kinder ihrer Arbeiter eine höhere Schule besuchen ließen, um gut ausgebildete Angestellte zu bekommen.

Schon in der Realschule zeigte Ernst Abbe großen Fleiß und scharfe Beobachtungsgabe. Besonders interessierte er sich für Mathematik und Physik. Die Reifeprüfung bestand er mit 17 Jahren. Die beiden letzten Klassen durfte er in einem Jahr absolvieren. Dank der Fürbitte seiner Professoren (in Deutschland nennt man einen älteren Gymnasiallehrer Professor) ermöglichte der Fabrikbesitzer dem Abiturienten das Universitäts-Studium in *Jena*. Als Student verkehrte Abbe besonders gern mit Karl Zeiß, dessen primitive Mikroskope ihn außerordentlich interessierten. Um sich weiterzubilden, ging Abbe nach *Göttingen*, um den berühmten Mathematiker *G a u ß* und einen ebenfalls bekannten Physiker zu hören.

Mit 23 Jahren wurde *Abbe* Privatdozent für Physik und Mathematik an der Jenaer Universität, mit 30 Jahren war er Professor. Er hatte viel mit materiellen Sorgen zu kämpfen und darum konnte er auch seine wissenschaftlichen Arbeiten nicht drucken lassen... Erst die Mitarbeit mit dem Mechaniker *Z e i ß* und die Erfindung neuer Mikroskope machte ihn über Nacht zu einem reichen Manne.

Diese Idealfabrik hat sowohl Vater wie mir einen tiefen Eindruck hinterlassen . . .

Gern hätte ich noch eine andere Industrie Mitteldeutschlands kennen gelernt, z. B. die *Meißener* Porzellan-Manufaktur; doch Vater wollte keinen Tag mehr zugeben, da er auf der „Rügen“ in *Stettin* bereits zwei Plätze belegt hatte, um rechtzeitig wieder in Estland zu sein.

(Über *Sonneberg* vgl. „Wir lesen Deutsch“, D. Akademie, München; über *Zeiß* dasselbe und „Auslese“ 1936. V.)

Die Olympischen Spiele in Berlin 1936.

Die erste Olympiade der Neuzeit wurde, wie bekannt, vor 40 Jahren in *Athen* abgehalten, die sechste vor 20 Jahren in *Stockholm*. Die ersten Olympischen Spiele nach dem Weltkriege, der die sportliche Zusammenarbeit der Völker für lange Jahre zu vernichten drohte, waren nicht von allen Völkern besucht (Antwerpen 1920, Paris 1924), und erst die *Amsterdamer* Olympiade 1928 bedeutete einen sichtbaren Aufschwung der Olympischen Idee, da hier alle Völker vertreten waren. Durch neue Sportzweige erweitert wurden die Spiele 1932 in *Los Angeles*. Größer noch als diese letzte war die *Berliner* Olympiade 1936, an der sich die Jugend der ganzen Welt (außer Rußland) in einer Stärke von 5000 Kämpfern beteiligte. Eingeleitet wurde diese größte Olympiade Europas durch die Winterspiele in *Garmisch-Partenkirchen* im Februar d. J. 1936. Auch *Estland* hatte seine besten Ski- und Schlittschuhläufer in die bayrischen Alpen entsandt; die Skimänner hatten recht gute Erfolge aufzuweisen.

Als Siegernation ging *Norwegen* aus diesen Winterkämpfen hervor; an die zweite Stelle kamen die Deutschen, an die dritte die Schweden, denen die Finnen folgten.

Der Eröffnung der XI. Olympiade ging eine originelle sportliche Veranstaltung voraus: es war der Staffellauf der 3000 Läufer, die das heilige Feuer aus dem Hain des alten *Olympia* durch sieben Länder bis nach Berlin brachten. Der Lauf ging über *Athen, Sofia, Belgrad, Budapest, Wien, Prag* und *Dresden*. Punkt 12 war die Uhr, als der letzte Fackelläufer dieses grandiosen Staffellaufes die heilige Flamme durch das Brandenburger Tor nach dem Reichssportfelde trug. Am Olympischen Altar wurde das Feuer hier entzündet und brannte während der ganzen Dauer der Spiele als Sinnbild des Friedens unter den Völkern. Ja, noch mehr sollte die heilige Flamme bedeuten: sie sollte die Olympische Idee des ritterlichen und ehrlichen Kampfes, die Idee der Wahrheit und der Versöhnung verkörpern.

Einen Monat lang beherrschte das Olympische Fest die Hauptstadt des Deutschen Reiches vollständig; es galt ja, nicht nur mustergültige Vorbereitungen für die Sportkämpfe selbst, sondern auch für den Empfang der vielen Tausende von Zuschauern zu treffen. Am 1. August hatte die Weltstadt im Her-

zen Europas bunten Fahnenschmuck angelegt, und überall in den Hauptstraßen herrschte fröhliches Leben.

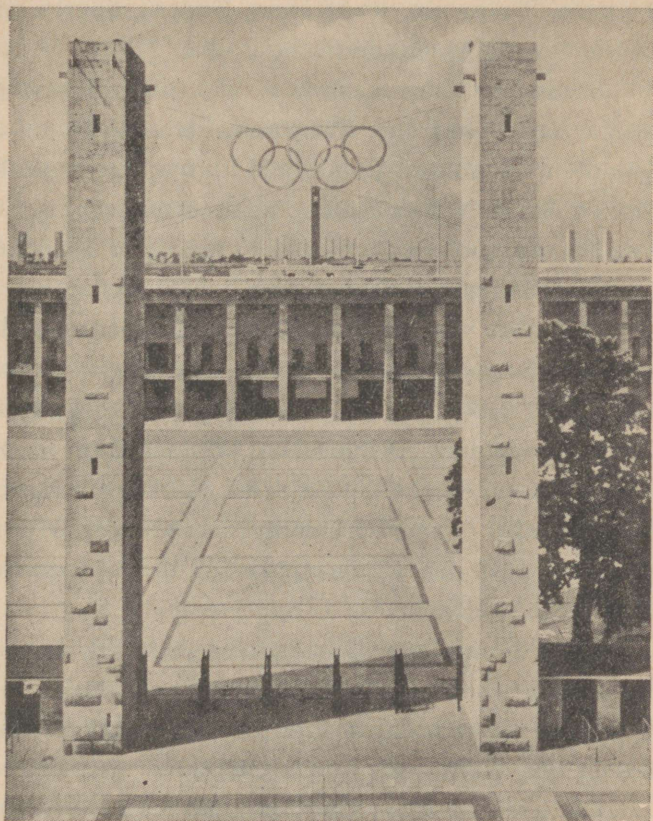
Schon mehrere Wochen vor Beginn der Spiele waren Olympia-Kämpfer aus fernen Ländern in Berlin eingetroffen, so die Australier, die Japaner (über Tallinn), die Amerikaner. Alle Teilnehmer an den Wettkämpfen waren Gäste der Deutschen Wehrmacht und wohnten im „Olympischen Dorf“, das, 14 km vom Stadion entfernt, in einer schönen Gegend liegt. Im „Dorf“ befinden sich 150 Häuser für die Wettkämpfer, denen alle Bequemlichkeiten zur Verfügung stehen. Innerhalb dieses Wohnbezirks befinden sich u. a. Empfangs- und Unterhaltungsräume, vier Badehäuser mit finnischen Bädern und die große Speiseanstalt mit 50 Nationalküchen und Speiseräumen. Fast jede Mannschaft hatte einen eigenen Koch mitgebracht, denn die Ausländer legten Wert auf die Beibehaltung der gewohnten Kost. In jedem Hause des „Dorfes“ waren zehn Zweibett-Zimmer für 20 Athleten bereitgestellt. Selbstverständlich standen den Olympiern Sportplätze zum Üben sowie eine Turn- und eine Schwimmhalle zur Verfügung. Auch für grüne Anlagen und Spazierwege war im „Dorf“ gesorgt.

Außer den Sportkämpfern waren vom jungen Deutschland Jugendliche aus aller Welt zu Feier

der XI. Olympiade nach Berlin eingeladen worden. Gruppen von 30 Jugendlichen, und zwar je 30 Studenten und Schüler aus jedem Lande sollten als Gäste des Deutschen Sportkomitees mit einer gleichen Anzahl deutscher Jugend in einem gemeinsamen Zeltlager leben. Dort hatten sie Gelegenheit zu Sport und Spiel und zu gemeinsamen Wanderungen durch Berlin und Umgebung. Fast alle Gymnasien unserer Hauptstadt und eine Reihe von Schulen in der Provinz sandten ihre Vertreter auf Grund dieser Einladung zu den Olympischen Spielen nach Deutschland. Diese 30 Primaner, die mit ebensovielen Studenten gemeinsam die Fahrt nach Berlin antraten, waren einheitlich gekleidet und trugen das estländische Erkennungszeichen, das blaugoldene Löwenwappen, an der Brust.

Am Nachmittag des 1. August marschierten die Vertreter der 52 Länder und die Mannschaften, die besten der Welt, mit Musik ins Stadion ein. Stolz wurde die Fahne des Landes jeder Gruppe vorgetragen. Flugzeuge und ein Zeppelin umkreisten das Stadion. Die Olympia-Glocke, die im hohen Turm des Stadions hing, begann zu läuten und sprach die Worte: „Ich rufe die Jugend der Welt!“ Während des Glockengeläutes wurden die Fahnen der Völker an den Masten gehißt, und am Hauptmast stieg die große Olympia-Fahne mit ihren fünf farbigen Ringen.

in die Höhe. Der Führer des Reiches hatte die Eröffnungsworte gesprochen, und die Olympiade 1936 begann.



Das Tor zur Olympischen Kampfburg in Berlin (1936).

Was die Sportarten und -zweige betrifft, die für die XI. Olympiade festgesetzt sind, so ist das Pro-

gramm der Wettkämpfe wiederum erweitert worden und umfaßt jetzt außer Leicht- und Schwerathletik den modernen Fünf- und Zehnkampf, Ringen, Boxen, Turnen, Radrennen, Rudern, Segeln und die modernen Mannschafts-Ballspiele.

Besonders hervorzuheben ist die diesmalige starke Beteiligung der Frauen an den Olympischen Kämpfen. Schon in Amsterdam hatten drei deutsche Frauen ihrem Lande erste Preise errungen, in Los Angeles waren amerikanische Frauen und Mädchen die Siegerinnen im Schwimmen und Kunstspringen, in Berlin aber war die Zahl der kämpfenden und siegenden Frauen bedeutend größer als bisher: sie betrug 341. Nachdem in Stockholm 1912 die ersten Damen zu einem olympischen Wettschwimmen gestartet waren, wuchs die Zahl der Sportlerinnen von Jahr zu Jahr. Trotzdem wollte der Athener Olymp. Kongreß 1934 den Frauensport aus dem Programm der Spiele streichen.

Die Mannschaft Estlands bestand aus 36 Mann, die in den leichtathletischen Kämpfen, im Boxen, im Gewichtheben und im Ringkampf mit den Besten der Welt wetteifern sollten.

Die größten Mannschaften stellten Deutschland (430), die U S A (385), Ungarn (266), Italien (231) und Frankreich (238); Finnland hatte 115 Kämpfer, Schweden 180 entsandt.

Wie zu erwarten war, wurde von den hervorragenden Athleten eine Reihe neuer Rekorde aufgestellt. Zu den interessantesten neuen Olympia-Rekorden gehören u. a.: H ö c k e r t s 5000-Meter-Lauf in 14 M. 22 Sek. (*Finnland*), I s o - H o l l o s 3000-Meter-Lauf in 9.03 (*Finnland*), K. H e i n s Hammerwurf 56,49 m (*Deutschland*), W o e l l k e s Kugelstoß 16,2 m (*D.*), Frl. F l e i s c h e r s Speerwurf 45,18 (*D.*), des amerikanischen Negers O w e n s 100-Meter-Lauf in 10,3 Sek., K i e f e r s Rekord im Rückenschwimmen über 100 m in 1.05 (*USA*), des Japaners T a j i m a Dreisprung — 16 m.

Gesamtsieger der Olympiade wurde *Deutschlands* Jugend mit 223 Punkten und 41 goldenen Medaillen, zweiter wurden die *USA* mit 132 Punkten und 25 goldenen Medaillen, an die dritte Stelle kam *Italien* (58 P.), es folgte *Finnland* (52) und *Schweden* (51). Unser kleines *Estland* konnte die 15. Stelle mit 2 goldenen, 2 silbernen und 3 bronzenen Medaillen behaupten. Ein großartiger Erfolg!

Und wem verdankt Estland diesen Erfolg? In erster Linie seinen Ringkämpfern. Auf der Matte wurden die estnischen Siege errungen. Beide goldenen Medaillen brachte uns Kristjan P a l u s a l u, der Weltmeister im Schwergewicht-Ringkampf wurde. Die e i n e silberne Medaille holte uns gleichfalls ein Ringer, August N e o, die andere der Boxer S t e p u l o w.

Der Ringkämpfer W. Wäli errang einen dritten Preis, desgleichen A. L u h a ä ä r und A. Neo.

Die Schüler der estnischen Gymnasien, die das Glück hatten, alle Kämpfe aus nächster Nähe anzusehen, berichten über die Sympathien, die sich die estnische Mannschaft, insbesondere aber K. Palusalu, in Berlin erworben hat. Etwas komisch soll die deutsche Aussprache des Namens Pàlusalu geklungen haben, nämlich: Palùsalù.

Am 17. August fand die Schlußfeier der Olympischen Spiele statt. Nach dem Bericht von Augenzeugen war dieser Schlußakkord noch feierlicher als der Augenblick der Eröffnung.

Schon am 15. August hatte auf der von Scheinwerfern hell beleuchteten Kampfbahn ein großer Zapfenstreich und ein grandioses Militärkonzert als Abschlußfeier stattgefunden. Der letzte Akt der Schlußfeier war der Einzug der Nationen in das Stadion, wo ihre Fahnen von weißgekleideten Jungfrauen mit Eichenlaub geschmückt wurden. Während dieser Handlung erklang Beethovens Opferlied: „Die Flamme lodert“. Unter den Klängen des Chorliedes „Fahnenabschied“ sank die weiße Olympische Fahne vom Hauptmast; die Fahne wurde dem Berliner Bürgermeister überreicht, der sie bis 1940 bewahren wird.

Nie ist ein sportliches Ereignis aller Welt so

vielfach, so schnell und so anschaulich bekannt gemacht worden wie die Ergebnisse dieser Olympiade. Man bedenke, — es hatten sich 1500 Vertreter des Funks, des Films und des Fotos in Berlin zur Berichterstattung eingefunden.

Wer kennt heute nicht die Namen der Sieger, die ihre Olympia-Eichen im heimatlichen Boden eingepflanzt haben, zum Andenken an das große Ereignis im Jahre 1936?

In Berlin ist der Name Estlands als nordischer Sportnation zu denen Finnlands und Schwedens hinzugefügt worden.

Das Berliner Stadion.

Um sich vom größten Stadion Europas einen Begriff zu machen, lese man die kurze Beschreibung eines Sachkundigen:

Das Reichssportfeld, das für 16 Tage das Sportzentrum der Welt ist, liegt am Westrande Berlins und ist 120 Hektar groß. Es ist nach den modernsten Gesichtspunkten des Sportbaues angelegt und enthält als Kernstück das Olympiastadion samt dem Aufmarschgelände, sodann ein Reitergelände, eine Freilichtbühne und das Sportforum, zu dem mehrere Turnhallen und das Deutsche Sporthaus mit 170 Verwaltungsräumen gehören; auch die Schwimmhallen mit Sommer- und Winterschwimmbad, zahl-

reiche Übungsplätze und Wohnhäuser für 300 Studierende befinden sich hier. Ein Hockeystadion, ein Schwimmstadion, Hand- und Fußballfelder, fünfzehn Tennisplätze und sonstige Spielplätze vervollständigen die große Anlage.

Ungefähr 1000 kräftige Bäume, darunter 20 m hohe Pappeln und Linden und alte Eichen, wurden außerhalb Berlins gekauft und hier zusammen mit Tausenden von Sträuchern und Zwergkiefern angepflanzt. Eine 8 km lange Buchenhecke begrenzt das Sportfeld. Das Olympiastadion enthält 65 000 Sitz- und 35 000 Stehplätze; durch Verwandlung der Sitzplätze in Stehplätze läßt sich der Zuschauerraum auf 115 000 Plätze erweitern. Das Stadion in *Los Angeles* (1932) faßte nahezu die gleiche Zuschauermenge, das Stadion in *Amsterdam* (1928) nur 40 000 Zuschauer.

Im Innern des Stadions ist eine ganze Stadt untergebracht: Räume für die Regierung, 8 große Gaststätten, Umkleide- und Brauseräume für 52 Sportlergruppen, 12 Erfrischungsstände, 2 Warenhäuser, 21 Läden, 2 Rettungsstellen, ein öffentliches Postamt mit 16 Schaltern und 20 Fernsprechkabellen, ein Pressepostamt mit 8 Schaltern und 46 Telefonzellen, 26 Nachrichtenbüros mit freiem Blick auf das Spielfeld, 1060 Pressepultplätze und eine Rundfunkanlage für gleichzeitige Reportage von 20 Sprechern. 120 Scheinwerfer sollen nachts das Spielfeld beleuchten.

Sind mehrere Spielplätze zu gleicher Zeit in Benutzung, so ist das Reichssportfeld von 150 000—160 000 Menschen besucht, deren Zu- und Abtransport durch die Schnellbahn, die Straßenbahn, die Untergrundbahn und die Autobusse in knapp anderthalb Stunden vollzogen ist.

Das offene Westtor des Olympiastadions trägt die 15 m hohen Säulen, in welche die Namen der Sieger vor den Augen der Zuschauer in Stein gemeißelt werden.

Dr. Karl Ludwig Schleich.

Mancher deutsche Arzt, der sein Leben lang zum Wohle der Menschheit gearbeitet hat, ist der Welt dem Namen nach besser bekannt als der 1922 verstorbene Doktor Schleich.

Wer kennt nicht den Entdecker des Tuberkel-, Typhus- und Cholerabazillus, den Berliner Professor Robert Koch? Wer hätte nicht vom Berliner Pathologen Virchow und dessen grundlegender „Lehre von den Trichinen“ gehört? Oder vielleicht vom Arzt, Theologen und Musiker Schweitzer, der im afrikanischen Urwald Krankenhäuser baut und der schwarzen Menschheit durch Rat und Tat hilft?

Schleich ist nicht nur Arzt, sondern auch Dichter und Philosoph; als Arzt aber verdient er es, von der Welt gekannt zu werden. Denn es sind Millionen Menschen, die dank der Erfindung Schleichs heute bei Operationen oder beim Zahnziehen keinen Schmerz empfinden, während andere Millionen vor 40 Jahren qualvolle Schmerzen ertragen mußten.

Karl L. Schleich ist 1859 in der großen Hafenstadt *Stettin* als Sohn wohlhabender Eltern geboren. Als Siebenjähriger erlebte er eine furchtbare Cholera-Epidemie, die ihre Opfer auch in der Familie Schleich forderte. Schon damals fragte sich der Knabe, warum denn so viele Menschen an dieser schrecklichen Krankheit sterben müßten. Es gab ja kein wirksames Mittel gegen die Cholera. Manche behaupteten, man müsse möglichst viel warme Preisel- oder Blaubeeren essen. Selbst Karls Vater, ein beliebter Augenarzt, hielt eine solche Beerenkur für ein gutes Mittel gegen diese asiatische Krankheit.

Obgleich Karl Schleich sich am liebsten im Hafen oder in den Wäldern herumtrieb, so durfte man ihn doch nicht einen faulen Schüler nennen. Wozu seine Mitschüler Stunden brauchten, das lernte Karl spielend. Auf dem Gymnasium zeigte er ein schönes Talent für Musik und komponierte eine ganze Reihe von kleineren Tonstücken. Als Primaner hatte er eine ganze Mappe voll Gedichte und Dramen verfaßt; trotzdem machte er ein glänzendes Abitur. Es stand bei ihm schon lange fest, daß er dem Berufe des Vaters treu bleiben werde. Es fragte sich nur, wo er Medizin studieren sollte. Schleich wählte *Zürich*. Hier hätte der junge Student der medizinischen Wissenschaft beinah den Rücken gekehrt, denn die Sektionen im Anatomiesaal und die grausamen

Experimente an Tieren ließen ihm diese Wissenschaft als roh und widerlich erscheinen. Der Student Schleich wollte lieber Komponist, Maler oder — Schneider werden. Erst durch väterliches Zureden ließ er sich bewegen, das Studium der Medizin fortzusetzen und sich durchzukämpfen zu einem Helfer der leidenden Menschheit.

In *Berlin* setzte Schleich seine Studien fort und fand hier Gelegenheit, in den Kliniken namhafter Mediziner praktisch zu arbeiten. So hatte er das Glück, bei dem berühmten Chirurgen Ernst von Bergmann arbeiten zu können. Als Assistent dieses Professors, der aus Riga stammte und in Tartu (Dorpat) studiert hatte, hat Schleich an so manchem Krankenlager gestanden und oft genug die Wirkung der Narkose studieren können.

Nicht minder wichtig war für den jungen Mediziner die Praxis im pathologischen Institut bei Virchow. Auch hier beschäftigte ihn die Frage nach der Natur des Schmerzes und das Problem der Schmerzbetäubung ohne Hilfe des Chloroforms.

Als junger Arzt gründete Schleich in Berlin eine Privatklinik für Chirurgie, in der er die allgemein übliche Art der Narkose durch ein neues Verfahren abzulösen versuchte. Die Versuche der Schmerzbetäubung durch eine schwache Kochsalz-Kokain-Lösung, die er in die entsprechende Stelle einspritzte,

gelangen sehr gut und waren den Patienten ganz un-
gefährlich.

Als Schleich genügend Erfahrung mit seiner „örtlichen Betäubung“ gesammelt und auch an sich selbst die Wirkung der Salzlösung erprobt hatte, beschloß er, seine Entdeckung einem größeren Kreise von Ärzten mitzuteilen.

Im Jahre 1892 tagten in Berlin die Chirurgen aus allen Teilen des Reiches. Auf diesem Kongreß berichtete Schleich von seiner Entdeckung, welche die gefährliche Chloroform-Narkose in vielen Fällen überflüssig mache. Seine „örtliche Betäubung“, sagte er, sei einfach und harmlos und mache das Gewebe gegen Druck, Stich, Pressen oder Brennen völlig unempfindlich. In Tausenden von Fällen habe er das neue Verfahren angewandt und nicht einmal hätten die Kranken über Schmerzen geklagt. Nach der Rede des blutjungen Arztes brach ein Sturm des Protestes los. Professoren und Ärzte wollten von einer durch Salzwasser erzielten Schmerzlosigkeit nichts wissen, und als Schleich Beweise für die Richtigkeit seiner Behauptung vorbringen wollte, da wurde ihm das Wort nicht mehr erteilt. 800 Chirurgen lachten den jungen Kollegen aus; bloß einer beglückwünschte ihn herzlich und lachte den Kongreß aus — sein Vater.

Fünfzehn Jahre später war die Schleich'sche Be-

täübungsart in der ganzen Welt eingeführt. Jeder Arzt und jeder Zahnarzt wendet heute diese wertvolle Erfindung an.

Auch die von Schleich erfundene Methode der **Wundheilung** durch eine besondere, bluthaltige Pasta ist heute jedem Mediziner bekannt.

Nach Schleichs eigenen Worten dauert es immer 10 bis 15 Jahre, bis ein Fortschritt in der Medizin von allen anerkannt wird.

Schleich gehörte zu den seltenen Ärzten, die außerhalb ihrer beruflichen Tätigkeit Bemerkenswertes auf dem Gebiete der Musik, der Malerei, der Dichtkunst und der Philosophie geleistet haben. Schleich war immer bestrebt, Wissenschaft und Religion in Einklang zu bringen, und so manchen müden Menschen hat er aufgerichtet durch seine Schriften über die Wunder der menschlichen Seele.

Schleichs Leitwort durchs Leben war dem Bergmanns ähnlich:

„Man ist nicht zu seinem Glück auf der Erde, sondern dazu, es ändern zu bereiten.“ Und Arbeit, schwere Arbeit war ihm Vergnügen.

(Vgl. K. L. Schleich, *Besonnte Vergangenheit*, 1921.)

Virchow examiniert.

Der bekannte Berliner Patholog Rudolf Virchow prüfte seine Studenten sehr streng. Einmal sollte ihm ein Prüfling die Arznei nennen, die bei einem näher geschilderten Krankheitsfall verschrieben werden muß. Der Prüfling nannte die richtige Arznei.

„Schön. Und welche Menge würden Sie geben?“

„Einen Eßlöffelvoll, Herr Professor.“

Darauf zog sich die Prüfungskommission zur Beratung zurück.

Nach einer Weile fiel es dem Prüfling ein, daß die genannte Menge viel zu groß war. Aufgeregt stürzte er ins Beratungszimmer.

„Herr Professor, ich habe mich geirrt. Ich darf nur fünf Tropfen geben!“

„Bedaure,“ sagte Virchow kurz, „der Kranke ist schon tot.“

(„Wir lesen Deutsch“.)

Hilda K.-s Reisebriefe an ihre Klassenkameradinnen.

Hiermit stelle ich vor: Hilda K., seit dem Juni d. J. Schülerin der Abiturientenklasse unseres Gymnasiums. Sie gehört in die Gruppe der beneidenswerten Mitschülerinnen, denn sie hat das Glück, eine Sommerstelle in der *Schweiz* gefunden zu haben. Wir gönnen ihr dieses Glück, obgleich sie in den Sprachen mittelmäßige Leistungen aufzuweisen hat. Sie ist aber eine prächtige Kameradin, die stets ihr Wort hält. Und sie hat uns das Wort gegeben, ihre Eindrücke im Ausland brieflich mitzuteilen.

Wie Hilda zu dieser Sommerstelle kommt? Ganz einfach. Im verflossenen Schuljahr beaufsichtigte sie die Kinder eines deutschen Ingenieurs, der nun den Sommer mit seiner Familie in der *Schweiz* bei Verwandten verbringen wird. Hilda wird sozusagen als Gouvernante mitfahren und dort ungefähr dieselben Aufgaben haben, die sie hier im Winter hatte, vor allen Dingen nämlich: mit den Kindern Estnisch

sprechen. In drei Monaten könnten die Kinder, meint der Vater, eine Fremdsprache ebenso leicht vergessen wie eine neue zu lernen; darum sei eine Sommerpraxis im Sprechen notwendig... Hilda wird morgen mit dem Schnellzuge über Riga und Warschau zunächst nach Wien fahren, von wo wir den ersten Brief erwarten dürfen.

Gestern erhielten wir den ersten Brief, den wir in deutscher Übersetzung folgen lassen.

1.

Wien, 22. Juni 1936.

Liebe Freundinnen!

Eine herrliche, schnelle Fahrt habe ich hinter mir. Wir fuhren immer bloß in D-Zügen und rasten durch Polen und das tschechische Land. Was soll ich Euch viel von der Fahrt erzählen, die ich ja zum Teil verschlafen habe? Wälder in Polen, blühende Felder in Böhmen, überall arbeitende Menschen auf grünen Wiesen — denn die Heumahd ist hier bald vorbei... Eines wird auch Euch auffallen, wenn Ihr mal diese Strecke fahren solltet: das ist der große Unterschied in der Ackerbestellung und im Häuserbau diesseits und jenseits der früheren russisch-deutschen, jetzt polnisch-tschechischen Grenze. In Schlesien und Böhmen fallen die freundlichen rot-dächigen Häuser (alle aus Stein!) angenehm auf. Man

sieht Arbeit und Wohlstand. Auch in Polen beginnt man, wie ich mir sagen ließ, mit großen Schritten der westlichen Kultur nachzukommen. — Euch interessiert natürlich die Frage, wie weit und wie gut ich mit meinem Deutsch im Ausland durchkomme? Linda und Elli werden lächeln, wenn ich ihnen erzähle, daß es ganz gut ging, obwohl ich ja bloß eine Drei auf dem Zeugnis habe. Sogar in Warschau auf dem Bahnhof hat man mich verstanden, als ich einen Schaffner und einen Polizisten um Auskunft bat. In der Tschechoslowakei spricht natürlich jedermann Deutsch, aber mir scheint, man tut das nicht mehr sehr gern.

Ich sitze eben an der Nußdorfer Promenade, die hinaufführt in den „Wiener Wald“, und genieße eine weite Aussicht über die Donau, ich glaube, bis nach Ungarn hinein. Ihr entschuldigt wohl meinen schlechten Bleistift; aber wer will bei solch schönem Johanni-Wetter im Hotel sitzen und mit Schultinte zu tun haben? Zudem beeile ich mich, den Brief per Flugpost abzusenden.

Unter mir höre ich jemand ein lustiges Liedchen singen; das erinnert mich so an die alten Weisen „Geschichten aus dem Wiener Wald“, die ich zu Hause oft im Radio gehört habe und immer wieder hören kann. Ach, der Wiener ist doch ein fröhli-

cher und herzlicher Mensch. Das habe ich schon in diesen drei Tagen gemerkt.

Herr N., mein Brotherr, hat die Absicht, noch drei Tage in *Wien* zu bleiben. Herrlich! Wenn bloß das Wetter so schön bleibt! Frau N. geht morgen mit den Kindern zu einem Wiener Arzt und hat mir den ganzen Tag frei gegeben. Da fahre ich wieder hinauf in den „Wiener Wald“.

Ich fürchte, daß Euch meine Plauderei nicht sehr gefällt und Ihr etwas mehr über *Wien* erfahren wollt. Ich verspreche Euch, im nächsten Briefe das Wiener Leben ausführlicher zu beschreiben, und zwar mit Hilfe Herrn N.-s, der ja ein halber Wiener ist.

Für heute also Schluß!

Seid alle herzlich begrüßt von Eurer

Hilda.

2.

Wien, 25. Juni 1936.

Meine lieben Freundinnen!

Das war mal eine Wanderung durch das weite *Wien*! Zu Fuß, mit dem Auto, mit der Elektrischen — aber nicht kreuz und quer, sondern alles nach einem festen Plan. Herr N. führte uns durch Alt- und Neu-Wien und, wir müssen gestehn, er spielte den Führer ausgezeichnet. Ich will meine Eindrücke und meine Notizen zusammenfassen und, wie es sich gehört, mit der Geschichte der Stadt *Wien* begin-

nen. Ich will systematisch vorgehen. Bitte nicht zu lachen!

Da ich mich für das alte *Wien* ganz besonders interessiere, habe ich mir ein Büchlein über Wien gekauft und manches daraus abgeschrieben. Im Folgenden findet Ihr also von meiner eigenen Weisheit sehr wenig.

Wien, die Hauptstadt des Bundesstaates *Österreich*, zählt heute 1,8 Millionen Einwohner; das sind etwa 600 000 Menschen weniger als die Kaiserstadt *Wien* vor dem Kriege aufzuweisen hatte. Im vorigen Jahrhundert war *Wien* der Mittelpunkt eines großen Reiches, der österreichisch-ungarischen Monarchie, und galt als einer der glänzendsten Höfe Europas.

Es gibt nur e i n e Kaiserstadt,
es gibt nur e i n *Wien*...

sangen die Wiener damals gern. Seiner Fläche nach ist *Wien* die zweite Großstadt Europas, der Volkszahl nach die vierte. Wiens Vergangenheit gab dem Stadtbild einen gewissen romantischen Charakter. Prachtige Barockpaläste schmücken die inneren Bezirke; daneben sehen wir im Zentrum schmale Gassen, malerische Altplätze, alte, stilvolle Häuser, blumengeschmückte Höfe, steinerne Brunnen. Wollen wir uns vom Zauber *Alt-Wiens* freimachen, so fahren wir hinaus in die äußeren Bezirke, wo eine

nüchterne Baukunst in den letzten Jahren ein „Neues Wien“ geschaffen hat. Hier sind ganze Stadtteile entstanden, die aus Riesenhäusern in modernem, sachlichem Stil bestehen. Auch diese gewaltigen Neubauten, die dem arbeitenden Volk gesunde und freundliche Wohnungen bieten sollen, machen auf



...„Prächtige Barockpaläste schmücken die inneren Bezirke Wiens.“

den Besucher einen angenehmen Eindruck, denn sie sind von Gartenanlagen umgeben und lösen sich oft in Gruppen hübscher Kleinvillen auf. Hier finden wir auch das größte Wohnhaus der Welt, das 15 000 Räume enthält. In sozialer Hinsicht hat Wien durch diese Neubauten Vorbildliches geleistet. Man hat Wien auch eine Gartenstadt genannt. Und

wirklich, kaum eine andere Großstadt bietet einen solchen Reichtum an frischem Grün. Aus dem Grau des Häusermeeres leuchten überall Gärten hervor. Der Wiener liebt und pflegt seine Gärten. Außer den Tausenden kleiner Hausgärten besitzt Wien eine ganze Reihe von prächtigen öffentlichen Gärten: da ist z. B. der Stadtpark, der Volksgarten, der Rathauspark und manche andere Anlage, in der wir die Denkmäler berühmter Wiener Künstler und stilvolle Statuen und Bildwerke bewundern können. Der größte und berühmteste Park in Wien ist der herrliche P r a t e r. Wer vom Wiener Prater noch nichts gehört hatte, der lernte ihn durch das Liedchen kennen, das vor einigen Jahren die Welt durchzog:

„Im P r a t e r blühen wieder die Bäume . . .“

Wer nicht hinausfahren will in den „Wiener Wald“, der die Stadt wie mit einem Kranz waldiger Bergkuppen umgibt, der fährt für ein paar Groschen in den Prater, um unter uralten Kastanien Schatten zu suchen oder sich auf einer grünen Wiese zu lagern. Am meisten zieht den Wiener wohl d e r Teil des Praters an, den wir Lunapark (Berlin) oder Tivoli (Kopenhagen) nennen können. Hier sucht der Wiener Erholung und vergißt seine Sorgen, deren er sicher mehr als andere Großstädter hat, denn Wien ist durch den Krieg eine arme Stadt geworden. Was gibt es hier nicht alles für Belustigungen! Riesen-

schaukeln, auf denen ich schwindlig wurde wie eine kranke Henne; Berg- und Talfahrt (die ich nicht mitmachte), Karusselle (von denen ich mich fernhielt), Puppentheater, Schießbuden... Ja, das war ein Spaß! Sechsmal habe ich geschossen und zweimal einen Preis bekommen. Bis zur Schützenkönigin werde ich es aber wohl nicht bringen... Das Autofahren auf einer elektrisierten Fläche war eher komisch als amüsan. Dafür war eine Fahrt auf der Rutschbahn ein famoses Vergnügen. Das herrlichste Vergnügen aber war eine Fahrt auf dem 64 m hohen



Das Riesenrad im Wiener Prater.

Riesenrad, das alle Buden hoch überragt und eine unvergeßlich schöne Aussicht über die ganze Stadt gewährt.

Der Wiener ist ein freundlicher und fröhlicher Mensch, der sich durch Sorge und Arbeit seine Le-

bensfreude nicht verderben läßt. Im Gegensatz zu dem kühleren Norddeutschen ist dem Österreicher die Arbeit ein Mittel zum Leben, jenem ist sie der Zweck des Lebens, — so hat sich einmal ein Kenner ausgesprochen.

Tief im Charakter des Wieners wurzelt die Liebe zur Musik. Das steht auch im Büchlein...

So manche Volkslieder haben Wien in der Welt berühmt gemacht; viele Schubertlieder sind in fremde Sprachen übersetzt worden. Nicht weniger bekannt ist Wien durch seine lustigen Operetten und seine ewig jungen Straußschen Walzer.

Aber nicht bloß auf dem Gebiet der Musik hat Wien Großes geleistet; auch in andern Künsten nimmt man sich den Wiener Stil gern zum Vorbild. Dies gilt sowohl vom Wohnbau als auch von der Theaterkunst. In letzter Zeit ist auch das Kunstgewerbe, besonders die Wiener Handarbeiten für Frauen, sehr beliebt; das könnt Ihr ja schon daraus sehen, daß unsere Modegeschäfte neben estnischen Mustern gern Wiener Vorlagen benutzen. Auch in der Kunstgewerbeschule in Tallinn sollen, wie Ada P. und Salme K. erzählen, Wiener Handarbeits-Hefte gute Dienste leisten.

Über die oft genannte Wiener Mode kann ich nichts aussagen. Die Menschen kleiden sich hier nicht viel anders als bei uns. In den Schaufenstern

wäre ja wohl manche Neuheit zu sehen; doch davon verstehe ich wenig. Hilma S. mit ihrem guten Geschmack müßte hier sein! Sie würde schon die Wiener Sachen besser beurteilen.

Wenn Ihr mich fragt, was mir in der Donau-
stadt am besten gefallen hat, so muß ich wohl sagen,
daß die herrlichen Bauten mir imponiert haben; die
Anlagen sind auch schön, und die Menschen, auch
die ganz einfachen, sind sympathisch. Und der
Kaffee schmeckt gut. In meinem „Führer durch
Wien“ heißt es, „das heitere Wiener Blut und die
Liebenswürdigkeit des Österreichers überhaupt ist es,
was den Fremden anzieht. Er fühlt sich in Wien
bald wie zu Hause...“

Das mächtige R a t h a u s, das beinahe wie eine
Kirche aussieht, habe ich bewundert, auch zum goti-
schen S t e p h a n s d o m mit seinem 136 m hohen
Turm habe ich hinaufgeschaut. Ich sage auch schon
„schauen“ für „sehen“, denn der Wiener sagt alle
Augenblick: „Ja, schauen Sie halt“, oder „Ich will
mal nachschauen“.

Zwei Andenken habe ich mir gekauft, eine Le-
dertasche und einen Metallspiegel in Leder; auf bei-
den ist das Rathaus in Golddruck abgebildet.

Ein besonderes Kapitel ist das W i e n e r C a f é.
Wo trinkt man noch einen so guten Kaffee wie in
Wien? Wohl nur noch in den skandinavischen Län-

dern und in Finnland. Der „Wiener Kaffee“ zeichnet sich aber dadurch von andern aus, daß er meist mit Schlagsahne, oft in hohen Gläsern, gereicht wird. Man bestellt beim Ober kurz: „Ein' Kaffee mit Schlag!“, und schon kommt das Glas oder die Tasse angeflogen. Ein Glas Wasser fehlt nie. In jedem Café stehen auf den Marmortischchen zu jeder Tageszeit Brotteller mit dem berühmten „Wiener Brot“, wovon sich der Besucher ein Hörnchen oder ein Milchbrötchen wählt. Die meisten Kaffeehäuser sind elegant eingerichtet und bieten eine große Auswahl von Zeitungen. Viele Wiener verbringen halbe Tage im Café; hier erholt sich der Bürger, hier liest er seine Zeitungen, hier bespricht er Tagesfragen und trinkt in aller Ruhe seinen geliebten Kaffee und — ein Gläschen klaren Donauwassers. Ganz so wie in Wien sind die Kaffeehäuser in Budapest und Prag eingerichtet. Das Wiener Café ist überhaupt zum Vorbild für ganz Europa geworden, denn das allererste Kaffeehaus entstand in Wien kurz nach den Türkenkriegen — 1685.

Der Musikfreund wird die Gedenkstätten der großen Musiker aufsuchen, die in Wien gelebt und hier ihre besten Werke geschaffen haben. Da sind die Museen oder Wohnhäuser von **B e e t h o v e n**, **M o z a r t**, **B r a h m s**, **H a y d n**, **S c h u b e r t**,

Schumann, Wagner, Johann Strauß Vater und Sohn und vielen anderen zu nennen.

Wer Wien ohne einen besonderen Plan ein paar Tage lang durchwandert hat, um die Stadt von der heiteren Seite zu genießen, der wird uns auf unsere Frage, was charakteristisch für Wien sei, antworten: der Stephansturm, der Walzer und der Prater...

Auf der „schönen blauen Donau“ bin ich leider nicht zu Boot gefahren, aber im „Wiener Wald“ bin ich zweimal gewesen. Unvergeßlich ist der Blick von einer Bergkuppe auf die Riesenstadt zu deinen Füßen. Hier oben hörte ich ein Liedchen, — vielleicht ist es auch ein Schlager — „Ja schauns, so heiter ist das Leben in Wien...“

Gern wäre ich hinausgefahren auf den *Semmering*, den berühmten Höhenkurort, um die Alpenwelt näher kennenzulernen. Über den Bau der Semmeringbahn, welche die erste Gebirgsbahn Europas ist (1854), haben wir ja etwas in der Erzählung von P. Rosegger gelesen: „Als ich das erste Mal auf dem Dampfwagen saß“. Leider hatten wir zu diesem Ausflug keine Zeit mehr. Morgen früh geht es mit dem D-Zuge nach der *Schweiz!*

Seid mir alle, alle herzlich begrüßt

von Eurer Wienerin Hilda.

Luzern, den 6. Juli.

Meine lieben Primanerinnen,

Nun sitze ich schon eine ganze Woche im schönen *Luzern*. Von Wien ging's zuerst nach *Zürich*, der Hauptstadt des Landes, wo ich Gelegenheit hatte, den in der Literatur soviel genannten Züricher See persönlich kennenzulernen. Von Zürich bis Luzern ist es ja nur ein Katzensprung: eine knappe Stunde Fahrt. Auch Luzern liegt an einem wunderschönen See, der in Europa nicht weniger berühmt ist als der Züricher oder Genfer See. Ihr Menschen des Nordens, die Ihr Euer Leben lang auf ebener Straße verkehrt, könnt Euch ja keine richtige Vorstellung machen von dem Eindruck, den ein estländisches Kind beim Anblick der malerischen Schweizer Seen inmitten der Berge erhält! Ja, die Alpen habe ich mir doch anders vorgestellt. Von der Majestät der Berge habe ich nichts geahnt. Die weißen Berge, die schneebedeckten Riesen, habe ich zuerst auf der Reise durch Österreich kennengelernt; die echten Schweizer Hochalpen aber habe ich noch nicht gesehen.

Man atmet hier eine andere Luft ein, eine kräftigere Luft als im Tiefland. Man bekommt auch ein anderes Auge, wenn man von einem hohen Berge aus die Landschaft überschaut; ich glaube, ich sehe schon

schärfer und besser, seitdem ich mich hier in Weitsicht übe. Haben Auge und Lunge gewonnen, so kann ich leider dasselbe nicht von meinem Ohr sagen; ich verstehe nicht, was die Leute hier sprechen. Natürlich sprechen sie Deutsch — in 18 Kantonen (von 22) wird ja Deutsch gesprochen —, aber ich verstehe die Sprache der einfachen Schweizer nicht. Und ich war doch in Wien so stolz auf meine Fortschritte im Deutschen. Es wurde mir aber gesagt, daß es auch vielen Deutschen aus dem Norden so geht, daß sie das „Schwyzer Dütsch“ nicht gut verstehen. H a u s z. B. heißt hier „Hus“, m e i n heißt „min“, für F r e u n d sagt man „Fründ“, für K i n d sagen die Leute „Kchint“, statt i c h hört man „iach“, für K n a b e sagt man „Bua“ oder „Bübli“, was Büblein heißen soll, „Madli“ ist M ä d e l. — Das Schweizer Volk scheint zufrieden und wohlhabend zu sein; jedermann hat sein Häuschen, sei es in der Stadt oder auf der A l m — so nennt man hier eine Alpenweide. Es ist mir auch verständlich, warum die Schweizer zufriedene Menschen sind: die Schweiz hat ungefähr soviel Einwohner wie Berlin, doch die Einwohner verteilen sich auf eine Fläche, die fast so groß ist wie die Estlands. Da kann schon jede Familie ihr Stückchen Land oder ihr Häuschen haben. Worum die Schweizer zu beneiden sind, das ist der starke F r e m d e n v e r k e h r, der viel Geld ins

Land bringt. In Luzern kann ich es auch sehen, wie sehr die Schweiz ein Touristenland ist. Deutsche, Engländer, sehr viel Amerikaner, Schweden — alles strömt in die Schweiz, um die Alpenwelt kennenzulernen.

Der Zustrom der Touristen hat für die übrigen Fremden, deren Beutel nur bescheidene Süm্মchen aufweist, natürlich einen fühlbaren Nachteil. Das Leben in der Schweiz ist nicht billig.

Ich bin ja glücklich genug, von dieser Teuerkeit wenig zu spüren. Aber mit meinem Taschengelde komme ich doch nicht aus. Man will sich doch auch ein paar schöne Bilder zum Andenken kaufen, oder ein paar Südfrüchte essen, oder ins Kino gehen. Denkt Euch mal — einen schönen billigen Sommerhut habe ich mir auch gekauft. Er kostete bloß fünf Franken.

Meine Hauptbeschäftigung ist, wie Ihr wißt, spazieren gehen und mit den Kindern Estnisch sprechen. Am liebsten gehen wir an den See oder wir fahren mit dem Dampfer nach irgend einem Ort am See. Wißt Ihr auch, wie der See heißt? Ihr müßt ihn selbstverständlich aus dem „Wilhelm Tell“ kennen. Es ist der *Vierwaldstättersee*, an dem bekanntlich die vier ältesten Kantone der Schweiz liegen. Luzern liegt an der Nordwestecke des Sees, während der Schauplatz des „W. Tell“ im Südosten zu suchen

ist. Morgen unternehmen wir alle eine Ausfahrt nach der T e l l s p l a t t e, der Stelle, wo Tell vom Schiff ans Ufer gesprungen sein soll.

Beinah hätte ich vergessen, Euch von einem kleinen Ärgernis zu berichten, das uns auf der Fahrt passierte, d. h. eigentlich m i r passierte. In Luzern angekommen, steigen wir in bester Stimmung, doch ein wenig aufgereggt, aus und verlassen eben den Bahnhof, da ruft Else, unsere Jüngste: „Meinen Mantel habe ich im Zuge vergessen!“ Ich laufe schnell zurück auf den Fahrsteig, aber — der Zug geht mir vor der Nase weg. Was tun? Herr N. wendet sich sofort an den Bahnhofsvorsteher; dieser telegraphiert nach der nächsten Station und — was glaubt Ihr? Am nächsten Tage war das Mäntelchen in Luzern.

Aus diesem e i n e n Fall kann ich ja natürlich noch nicht auf eine allgemeine Ehrlichkeit im Lande schließen; aber ich glaube doch, daß man hier ehrlich ist. Man ist ja wohlhabend. Es ist mir u. a. aufgefallen, daß Radfahrer ihre Räder an der Straße meist ungesichert stehen lassen, wie das in Dänemark z. B. immer der Fall sein soll. Der Bauer verschließt selten seine Haustür zur Nacht, wurde mir gesagt.

Ein besonders sympathischer Zug des Schweizers ist seine Freundschaft mit den Tieren. Die Kuh des Sennen (des Alpenhirten) und sein Hund gehören

sozusagen ganz zur Familie. Nie wird in diesem Land ein Tier gequält.

Jetzt muß ich aber bald Schluß machen.

Ach, von der Stadt Luzern habe ich Euch ja nichts erzählt. Das möchte ich aber lieber im nächsten Brief machen.

Seid mir alle herzlich begrüßt

von Eurer Hilda.

4.

Luzern, den 25. Juli 1936.

Liebe Freundinnen!

In meiner Freude habe ich ja ganz vergessen mich zu erkundigen, wie es Euch denn geht? Habt Ihr auch einen so warmen Sommer wie wir hier im Süden? Lernt Laine eifrig zu ihrem Nachexamen im Deutschen? Armes Mädel! Wäre sie hier, so würde ihr das Lernen kein Kopfweh machen. Schreibt mir bitte ausführlich über Euer Leben und Treiben, soweit Euch das im Sommer möglich ist.

Heute muß ich Euch ja mit ein paar Worten die Stadt *Luzern* beschreiben. Ihr könnt Euch doch alle gut erinnern, daß wir von den Züricher Mädels, mit denen wir vor zwei Jahren korrespondierten, auch eine Aufnahme von Luzern erhielten. Auf diesem Bilde saht Ihr eine Kirche mit zwei gotischen Türmen und eine Reihe vielstöckiger Gebäude, im Hintergrunde den See und die Berge. Die großen Häuser

am See sind zum Teil Hotels, in denen die Luxusmenschen täglich die schönste Aussicht genießen und täglich ein Kapital ausgeben. Hotelpaläste, Promenaden, Strandbad, teure Kaufläden, Cafés — das ist Luzern, von der Seeseite gesehen. Die Stadt hat aber zwei Gesichter, und der Fremde lebt hier auf zweifache Weise.



... „Auf diesem Bilde saht Ihr eine Kirche mit zwei gotischen Türmen und eine Reihe vielstöckiger Gebäude, im Hintergrund den See und die Berge.“

Der bescheidene Tourist findet ein Unterkommen in einem Gasthof mit einem altmodischen Namen oder in einer Familie in der Altstadt. Hier im alten Luzern hat er billigere und bessere Gelegenheit, die schöne Stadt kennenzulernen. Dem Nordländer fallen die vielen bemalten und mit Sprüchen ge-

schmückten Häuser auf, die es in der Schweiz und in Süddeutschland wohl auch sonst gibt. Es sind freundliche Häuser, die durch ihre Bilder und Verzierungen zum Besucher sprechen. Ich kann gar nicht müde werden, auf meinen Spaziergängen bei solchen redenden Gebäuden stehen zu bleiben und mir etwas aus ihrer Vergangenheit erzählen zu lassen . . . Allerlei schönes Gebäck hat man in den Konditoreien (bei den Zuckerbäckern — sagt der Schweizer), doch unser schönes, kräftiges Roggenbrot vermisse ich hier.

Ihr müßt natürlich auch wissen, von was für einer Freude ich in meiner ersten Zeile schrieb. Ich bin wieder „im Ausland“ gewesen und habe die herrlichen Alpen kennengelernt. Ich habe Glück gehabt. Mit einem Luzerner Jugendbund — 25 Mädels und zwei Professorinnen — konnte ich einen dreitägigen Ausflug in die Alpen unternehmen.

Liebe Freundinnen, nehmt den Atlas zur Hand!

Die Fahrt ging bei schönstem Wetter — anders kenne ich die Schweiz gar nicht — über *Andermatt* und durch den *St. Gotthard*-Tunnel in die italienische Schweiz. Ich habe am *Maggiore-See* (spricht: Madžore) *Locarno* gesehen, während Ihr bloß von Locarno gehört habt. Und nach Italien konnte ich hineinblicken! Freilich sah ich nicht mehr als den italienischen Teil des Sees und die gewaltigen Höhen dahinter. Aber es war *Italien!*

Dann ging's zurück nach Norden und von Andermatt mit der „Rheinbahn“ nach *Chur* und über die Grenze nach *Österreich* hinein, doch bloß bis *Feldkirch*, das nicht weit vom Oberlauf des Rheins liegt. Die „Rheinbahn“ ist eine etwa 100 km lange, gerade Strecke zwischen dem St. Gotthard, wo ja der Rhein entspringt, und der Stadt *Chur*. Man fährt längs dem blauen Rhein und wird gar nicht müde, die Schneeriesen zu beiden Seiten des Tales zu bewundern. Bei *Feldkirch* wurde das Tal bedeutend breiter, die Bergriesen duckten sich ein wenig, und mir war zumute, als ob ich wieder frei atmen konnte. Wir Estländer müssen uns erst Zeit nehmen, um uns an die Berge zu gewöhnen.

Zum ersten Mal hörte ich hier an der Grenze zweier Alpenländer lustige *Tiroler* Lieder, die stets von *Jodlern* begleitet waren. Viele Fremde verbrachten in dieser Gegend ihren Sommerurlaub.

Die Alpenleute, meist Bauern und Hirten, machen einen treuherzigen und ehrlichen Eindruck. In den Bergen sah ich neben Steinhäusern auch Holzhäuser mit flachem Schindeldach; die Schweizer Galerie fehlte fast an keinem Hause.

Die Rückfahrt war eine richtige Seenfahrt. Der Zug fuhr stundenlang erst am *Walensee*, dann am *Züricher See* entlang, hierauf ein Stück am *Zuger See* und schließlich am Nordufer des *Vierwaldstättersees*

entlang, an dessen Nordwest-Spitze Luzern ja gelegen ist . . .

Wie habe ich früher über die Menschen gelacht, die so viel von ihren schönen Reisen sprachen! Ich hielt ihnen das alte Wort entgegen: Bleibe im Lande und nähre dich redlich. Nun sehe ich aber, daß man sehr ehrlich und sehr heimatliebend sein kann und trotzdem über die Schönheiten anderer Länder staunen darf.

Für heute Schluß!

Seid mir alle herzlich begrüßt von Eurer glücklichen
Hilda.

5.

Luzern, den 15. August 1936.

Meine Lieben!

Drei Wochen lang habe ich nichts von mir hören lassen. Was soll ich Euch auch viel schreiben, da ich ja bald bei Euch bin und mündlich meine Eindrücke besser wiedergeben kann als mit der Feder.

Der Abschied von den Bergen naht. Der Tag unserer Abfahrt steht bereits fest: am 18. August verlassen wir die Schweiz. Auch der Reiseweg steht fest. Wir werden über *Basel* am Rhein, von wo aus man nach drei Ländern schauen kann, über *Freiburg* und *Karlsruhe* nach *Heidelberg* fahren, um uns in der Neckarstrand ein paar Tage umzusehen. Dann soll es nach *Frankfurt* am Main

gehen, und von einem Ostseehafen aus treten wir dann die Seereise nach Estland an. Auf welchem Wege wir an die Ostsee kommen, das hat Herr N. noch nicht bestimmt. Ich glaube, wir fahren über Berlin nach Stettin...

Heidelberg, 21. August.

Heidelberg, du Jugendbrunnen,
Zauberin am Neckarstrand!
Solchen Ort, uns drin zu sonnen,
Gab der Herrgott keinem Land.
Schläger schwirren, Lieder klingen,
Alles atmet Frohnatur,
Und selbst im Laub die Vögel singen:
Gaudeamus igitur...

Dieses Studentenlied habe ich auf dem Schloßberge am gestrigen warmen Augustabend singen hören. Herr N. kannte es nicht, bat aber einen freundlichen jungen Studio, es ihm vorzusagen. Ja, in dieser Studentenstadt wird viel und lustig gesungen, obgleich die meisten Studenten schon in die Ferien gegangen sind. Man sagt gewöhnlich, Heidelberg sollte im Frühjahr besucht werden, zur Zeit der weißen Obstblüte; ich finde aber, daß die Stadt auch im August reizend ist. Ich habe natürlich mein Herz in Heidelberg nicht verloren..., aber man sieht hier genug hübsche und intelligente junge Gesichter, die zukünftigen Ärzten oder Lehrern oder Richtern ge-

hören. Im Mittelpunkt des ganzen Lebens steht hier die alte Universität, die vor einigen Wochen den Tag ihres 550-jährigen Bestehens gefeiert hat. Von Geschäft und Geschäftigkeit merkt man hier wenig; Heidelberg ist eine Stadt, die zum Spaziergehen einlädt.

Gleich nach unserer Ankunft machten wir dem so romantisch gelegenen, berühmten Schloß einen Besuch; wir bestiegen den Königsstuhl, der 600 m hoch über der Stadt thront; wir promenierten am Ufer des Neckars, der von unzähligen Booten belebt war, und spät am Abend sanken wir todmüde in unsere Kissen.

Am nächsten Morgen, also gestern, schlich ich in aller Frühe wieder hinauf zum Schloßberg, um nochmals den Anblick der unter mir ruhenden Stadt zu haben. Ein unvergeßlicher Blick war es, der sich mir bot über die ganze Stadt, den Fluß und die Fläche nach dem Rhein zu. Der *Odenwald* wird bei Heidelberg geradezu abgeschnitten, und im Westen dehnt sich schon das flache Land bis nach *Mannheim*.

Heute machten wir eine Ausfahrt nach Mannheim, das ja nur 20 km von Heidelberg entfernt ist. Herr N. als Ingenieur interessierte sich natürlich für die Maschinenfabriken, deren bekannteste die von Schütte-Lanz ist. Von hier bezieht auch der estländische Landwirt seine Mäh- und Näh- und

Dreschmaschinen, wie ich mir sagen ließ. Ob alle großen deutschen Maschinen auch für estländische Verhältnisse brauchbar sind, davon habe ich ja keine Ahnung; wozu viele dieser Ungeheuer von Maschinen gebraucht werden, das habe ich trotz der Erklärungen Herrn N.-s wieder vergessen . . .

Was mir in Mannheim besonders gefallen hat, das waren die schönen Anlagen und Rosengärten inmitten der Stadt und zweitens die originelle Quadratischeinteilung der Innenstadt, die eine richtige Hufeisenform hat. Straßennamen gibt es hier nicht; die Häuser in den 136 Rechtecken sind durch Buchstaben und Zahlen bezeichnet. So wohnt Dr. X. zum Beispiel in der Straße R, Haus B 3.

Am Nachmittag waren wir wieder in Heidelberg. Morgen früh soll es nun weiter gehn. Stellt Euch vor, wir werden an Bergen und Burgen vorbei längs dem Rhein nach Frankfurt fahren, aber nicht mit der Bahn, sondern auf der kürzlich eröffneten, nagelneuen Reichsautobahn. Die neuen Autobahnen sollen Doppelstraßen sein, die alle Kreuzungen über- oder unterfahren, so daß ein schneller und sicherer Verkehr ermöglicht wird. In *Frankfurt* oder *Köln* werde ich vielleicht noch eine Überraschung erleben. Denn Herr N. hat angedeutet, daß in diesen Städten jederzeit eine Junkers-Maschine flugbereit ist und daß ein Flug nach Stettin gar nicht so teuer sein soll.

Hurra! Vielleicht fliege ich wirklich über Mitteleuropa ans Meer.

Der letzte Abschnitt unserer Rückreise wird jedenfalls eine Seefahrt sein, wahrscheinlich auf der „Ariadne“. Hoffentlich ist der Meergott uns gnädig und schickt uns keinen Sturm.

Warme Heidelberger Grüße sendet Euch allen
Eure bald heimkehrende Hilda.

PS. Am 27. August treffe ich in Tallinn ein.
Auf Wiedersehn im Hafen!

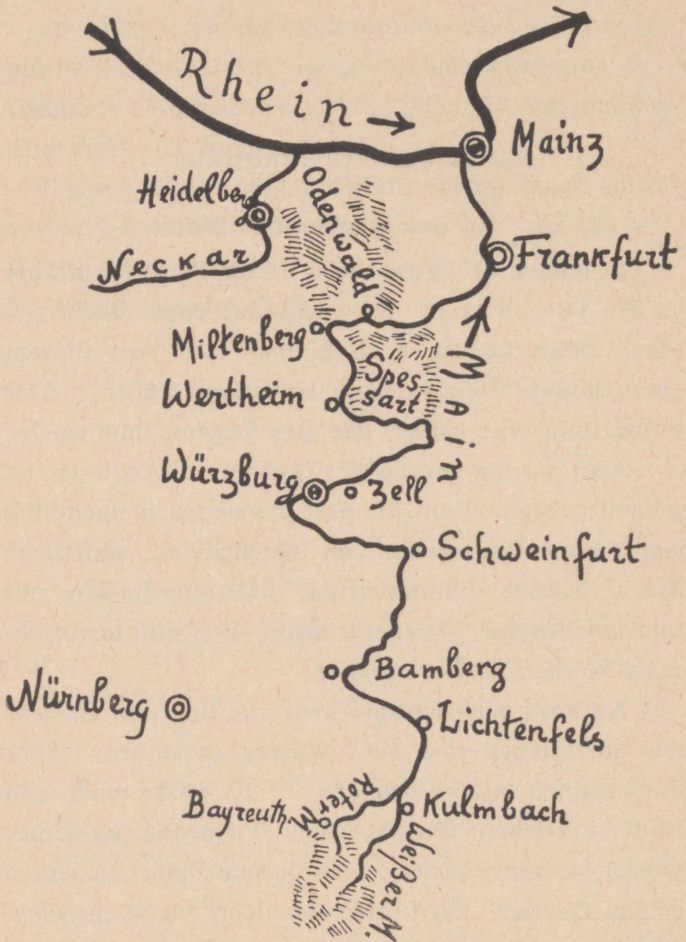
400 Kilometer Mainfahrt.

1. An den Quellen des Mains.

In langen Monaten reifte dieser Plan: Mainfahrt im P a d d e l b o o t! Er wuchs aus einer flüchtigen Idee: „Man könnte auch einmal...“ Aus diesem „man könnte“ wurde dann ein „man müßte“. Der Grundstein war gelegt, der Bau begann und wuchs.

Aber warum gerade M a i n f a h r t? Auch das ist schnell gesagt. Eine Mainfahrt versprach unendlich viel: Entdeckerfreuden im Quellgebiet, sportliche Reize, schöne Landschaften, Bekanntschaften mit tausendjährigen Überlieferungen und mit unsterblichen Werken großer Meister.

Anfangs beabsichtigten wir, die Boote in *Lichtenfels* aufzubauen und aufs Wasser zu setzen. Aber das erschien mir zu bequem... Es reizte mich, den Fluß zu erleben, ihn an seinem Ursprung, an seiner Quelle kennenzulernen, — in diesem Falle: an seinen beiden Quellen. So fuhren wir denn zuerst ins *Fichtelgebirge* hinauf. *Main* heißt eigentlich „Schlange“. Seinem Namen treu, schlängelt sich der Strom in



Karte unserer Mainfahrt.

zahllosen Windungen durch das *fränkische* Gebirge. Die Länge seines Laufes mißt 495 km, während Quelle und Mündung nur 250 km voneinander liegen.

Zwei *Faltboote*, zwei Zelte; zwei Männer und zwei Jungen, die den „fliegenden“ Haushalt besorgen. Handwerkzeug des einen Mannes sind Knipskasten und Filmkamera; der andere arbeitet mit Notizblock und Feder. Ausfahrt aus *Berlin*. Ein schneller, schöner Zug bringt uns ins Fichtelgebirge an der *böhmischen* Grenze. Hier, am „*Ochsenkopf*“, entspringt der „*Weißer Main*“. Es ist ein Wildbach, ein echtes Gebirgskind, das schon hier nützlich ist, indem es Mühlen und Sägewerke treibt. In einem netten Häuschen, das uns auf den ersten Blick sympathisch ist, möchten wir übernachten, und richtig: wir haben das „Gasthaus zum Ochsenkopf“ vor uns. Sehr früh am nächsten Morgen, schon um fünf Uhr, machen wir uns auf den Weg durch den stillen, taufrischen Wald. Das Entdeckungsfieber befällt uns; wir suchen die Mainquelle. Nach einem Marsch von vier km hören wir ein Rieseln unweit des Weges. Wir stehen vor der Quelle des Mains, die als eine kalte Wasserader aus dem Innern des Berges hervortritt. Die Quelle ist in Stein gefaßt. Wir trinken das klare, herrliche Wasser. Es ist ohne jeden Beigeschmack. Dann klettern wir auf den Aussichtsturm, der den 1023 Meter hohen Ochsenkopf schmückt, und

schauen in die Ferne; über die Gipfel des Fichtelgebirges schauen wir weit nach *Deutschland* und *Böhmen* hinein. Ein herrlicher Blick im Schein der Morgensonne.

Auf einsamen Pfaden beginnen wir den Abstieg. Unmerklich geht es bergab. Im Winter muß das Gelände hier ein Paradies für Skiläufer sein. Wir haben Lust, zu Neujahr wiederzukommen.

Heute aber fahren wir mit der Bahn nach *Bayreuth*. Es geht durch eine liebliche Landschaft, deren Schönheit uns während der ganzen Fahrt fesselt. Kurz vor Bayreuth steigen wir aus, um Park und Schloß der ehemaligen Markgrafen von Bayreuth zu besuchen. Hans, der Photograph, interessiert sich nämlich sehr für Kunst und Kunststile... Per *Autobus* fahren wir dann nach Bayreuth, vorbei an der berühmten Villa Richard *Wagners*, dessen Opern bekanntlich jedes Jahr im großen Festspielhaus in Bayreuth aufgeführt werden. Trotz mancher schönen Barock-Gebäude hat die Stadt keinen sehr tiefen Eindruck auf uns gemacht.

Am nächsten Vormittag geht es durch besonnte regendurstige Felder zur Quelle des „*Roten Mains*“, die in einem alten, schattigen Forst entspringt. Aus einer Felsgruppe rieselt der Rote Main, schlicht und bescheiden und ganz anders als sein „großer Bruder“, der Weiße Main. Aber sein Was-

ser ist nicht minder klar und sogar noch schmackhafter... Nach Besichtigung einer alten schönen Kirche im Städtchen C., steigen wir wieder in den Zug und fahren nach *Kulmbach*, das in der ganzen Welt durch sein Bier bekannt ist.

2. Würzburg.

(Nachdem die vier Faltbootfahrer unter kleinen Zwischenfällen bis *Bamberg* gekommen waren, wo sie sich Zeit nahmen zur Bewunderung der alten Bischofsstadt und besonders des frühgotischen Domes aus dem 13. Jahrhundert, fuhren sie stromab und erreichten, in Zelten übernachtend, glücklich die Stadt *Schweinfurt*, bekannt durch ihr schönes Rathaus, nicht weniger aber durch ihre Farbenindustrie. Zwischen Schweinfurt und *Würzburg* macht der Main besonders viele Krümmungen und bietet Aussichten auf eine rasch wechselnde Landschaft. Am Südende des Maindreiecks hielten unsere Paddler eine längere Rast.)

Wir liegen vor Würzburg. Früher als sonst sind die Zelte gebaut, denn ein schweres Gewitter zieht herauf und die Nacht ist nicht weit. Die Blitze erhellen das Zelt, der Donner wird zur Nachtmusik, doch Regen gibt es nur wenig, bloß ein paar Schauer. Wir schlummern bald ein, doch in Zelt Nummer zwei liegt man noch lange wach...

Um fünf Uhr wollen wir auf, doch es ist fast sieben, als wir das Schlafzeug lüften. Dann geht es aber flott. Bad, Frühstück, Packen und Einbooten — schon um halb neun schwimmen wir. Wir haben starken Gegenwind; auch der Wellengang macht uns zu schaffen. Endlich fahren wir aber in Würzburg ein und stellen unsere Boote beim gastlichen Ruderklub unter.

Ein vielgereister Bekannter gab uns zu Hause folgenden Rat: Wer eine unbekannte Stadt besuchen und kennenlernen will, der wende sich nicht an einen Schaffner, einen Gepäckträger oder einen zufälligen Mitreisenden, sondern lasse sich vom Verkehrs-büro beraten, das meist in nächster Nähe des Bahnhofs liegt. Denn genaue und sichere Auskunft kann bloß ein amtliches Verkehrsbüro geben. Auch in Würzburg ist das Verkehrsbüro leicht am Bahnhofplatz zu finden. Hier erfährt man, wo man ein sauberes Zimmer mit Morgenkaffee findet, falls man ein teures Hotel meidet; hier erhält man Auskünfte über Rundfahrten durch die Stadt oder Autofahrten in die Umgebung, über Sehenswürdigkeiten u. a. Auch einen Führer und einen Stadtplan erhält man hier natürlich.

Will man sich die vieltürmige Stadt Würzburg genauer ansehen, so empfiehlt es sich natürlich, einen Führer zu kaufen; besser ist es noch, sich

führen zu lassen, denn die alten Häuser und die 30 Kirchen und Kapellen der Innenstadt drängen sich auf engem Raum zusammen, und hier findet sich der Fremde schwer zurecht.

Wir Paddler hielten uns aber gar nicht für „Fremde“ und wir hatten gar nicht die Absicht, uns die Stadt sehr gründlich anzusehen. Zudem hatten wir Würzburg schon von der Wasserseite kennengelernt. Wir wußten, daß man in jedem Fall wieder an den Main kommen muß, wenn man sich auf den prächtigen, breiten Promenaden hält, welche rings um die Stadt führen.

So machten wir denn unsere Einkäufe, zu denen wir allerdings vier Stunden brauchten, und bummelten dann langsam die Ringpromenade hinab. Wie duftet doch das frühsummerliche Würzburg wunderschön zur Zeit der Akazienblüte! Man glaubt, in einem Paradies des Südens zu sein. Über die Alte Mainbrücke gelangen wir auf die andere Stadtseite, über der das Schloß Marienburg, eine alte Festung, majestätisch thront. Die Marienkapelle steht der Burg zur Seite. Denn Würzburg ist eine geistliche Stadt. Auch an der Alten Mainbrücke sehen wir das: die mächtigen Steinfiguren an der Brücke sind Heilige, die Wacht über der Stadt halten.

Vom Schlosse aus hat man einen herrlichen Überblick über Würzburg, die Stadt des Lichtes. Von

Bergen und Weinhügeln umgeben, liegt diese Stadt, ähnlich wie *Wien*, in einem großen Kessel, dem der Mainstrom Kühlung zuführt; die Berge aber geben der Stadt an sonnigen Tagen ein besonderes Licht: wie eine blaue Elektrizität scheint das Licht von den



Das Schloß Marienburg in Würzburg.

Bergen rund um die Stadt in den Himmel empor und fließt mit dem Sonnenlicht zusammen. Der flüssige Spiegel des Mains hilft seinerseits das Tal aufzuhellen. In einem andern Sinne als *Paris* hat man Würzburg die Stadt des Lichtes genannt: hier Sonnenlicht, — dort grandioses, künstliches Nachtlicht. Kein Wunder, wenn auf den besonnten Hügeln um Würzburg bester deutscher Wein wächst.

Licht und Luft und reife Weintraube auf ma-

lerischen Hängen und unten das Meer der Türme und Giebeldächer, — all das gibt dem Beschauer, der Stadt und Landschaft von der *Marienburg* aus genießt, eine fröhliche Stimmung. Es gibt so viele schöne Orte auf der Welt, die einen froh stimmen können, so wie es viele Orte gibt, die einen ernüchtern oder traurig stimmen können.

Drunten in einem Garten erblicken wir rote und weiße Mützen. Ein lustiges Lied schallt zu uns nach oben . . . Es sind Studenten, die dazu beitragen, der Stadt eine heitere und gemütliche Note zu geben.

Als erfahrene Wanderer versuchen wir, immer erst einen Überblick über den unbekanntten Ort zu erhalten; auch in Würzburg, das ja schon eine Großstadt von 100 000 Einwohnern ist, haben wir uns so am besten orientieren können. Nun steigen wir hinab zum Main, wo unsere Boote schaukeln, und unternehmen noch einen Rundgang durch die alte Stadt, um uns manche stilvolle Bauten, an denen Würzburg ja so reich ist, anzusehen.

Zuerst besuchten wir das berühmte bischöfliche Schloß, die „Residenz“ des Fürstbischofs. Dieses herrliche Schloß ist in edelstem Barockstil erbaut und gilt als Würzburgs größte Sehenswürdigkeit. Man darf nicht vergessen, daß die Stadt mehr als 1200 Jahre alt ist und bereits 741 Sitz eines Bischofs war.

Das Rathaus schauten wir uns an, die Domkirche und die großartige Neue Universität. Was jedem Fremden in Würzburg auffällt, ist die Tatsache, daß gar nicht allein die Schlösser und öffentlichen Gebäude einen einheitlichen Stil und Charakter aufweisen, sondern auch viele Bürgerhäuser demselben Stil angehören.

Die Würzburger Universität hat eine ganze Reihe namhafter Männer der Wissenschaft aufzuweisen. Besonders die medizinische Wissenschaft steht, wie man uns sagte, seit Jahren auf hoher Stufe. Wir flüchtigen Besucher interessierten uns natürlich mehr für das Universitäts-Gebäude als für die gewaltige Arbeit, die darin geleistet wird.

Ein Würzburger Gelehrter war uns schon von der Schulbank her bekannt; das war Professor Röntgen, der hier im physikalischen Institut die X-Strahlen entdeckt und den Augen ein neues, den Menschenkörper durchdringendes Licht sichtbar gemacht hat. Damals, im Jahre 1895, sagte sich mancher Besucher des großen Gelehrten: nur in der Lichtstadt Würzburg konnten die X-Strahlen entdeckt werden.

Hier im sonnigen Würzburg ist, wie ein vielgeister Schriftsteller sich geäußert hat, die weise Heiterkeit Griechenlands und die zierliche Schönheit Ja-

pans vereinigt. Es denkt sich leicht, es lacht sich leicht, es arbeitet sich leicht in dieser Stadt.

Die alte Mainstadt hat auch mit der Neuzeit rechnen müssen, und so hat Handel und Industrie sich immer mehr in ihren Mauern entwickelt. Neben seinem Weinbau und Weinhandel ist Würzburg u. a. bekannt durch seine Schnellpressen-Fabriken.

Doch es ist Zeit, der Perle des Mains, dem sonnigen Würzburg, Lebewohl zu sagen und unsere Fahrt durch das reich bebaute und reizvolle fränkische Land fortzusetzen.

3. Zwischen Spessart und Odenwald.

...Nachmittags sitzen wir wieder in unseren Booten und wenden an der nächsten Flußbiegung noch einmal den Blick nach der Alten Mainbrücke. Da bemerken wir am Ufer ein blondes Mädchen, das uns unbemerkt knipsen will. Na, wir habens doch gemerkt...

Bei einem ehemaligen Nonnenkloster biegt der Main wieder nach Norden. Wir gleiten am Städtchen *Zell* vorüber. Hier baute einst Friedrich König das erste Modell einer Schnelldruckpresse, eine Erfindung, die einen Riesenschritt vorwärts in der Drucktechnik bedeutete. Es erging König in Deutschland wie so vielen Propheten und Erfindern in ihrem Va-

terlande: man wies ihn zurück; worauf er nach England fuhr und mit seiner genialen Maschine der „Times“ zu ihrer Weltbedeutung verhalf.

Weiterhin schwere Fahrt. Alle Kraft liegt im Zug der Arme; das Auge hat kaum Zeit, die Landschaft anzuschauen. Links ist das Land flach, aber rechts werden die Berge höher und wilder als bisher. Dieser Kontrast fesselt. Der Bauer hat die Erdschicht des Gesteins oben und unten gründlich ausgenutzt und Terrassen angelegt, um dem Berge sein täglich Brot abzuringen... Nun ist der Strom spiegelglatt. Die Landschaft leuchtet in abendlicher Schönheit und wir lassen uns treiben, den stillen Abend genießend... Hier und da spüren wir schon den Geist der Gegenwart; die Romantik ist in Würzburg geblieben. Denn hier sehen wir Fabriken, die wohl Brot geben, aber auch den Menschen ernüchtern und den Natursinn schwächen...

Die Linien der Felsen werden sanfter; statt des Gesteins sieht man schon hier und da saftig-grüne Flächen. Und am Strande sind wieder Kinder, die uns „Glückliche Reise!“ oder „Glückliche Fahrt!“ oder ein „Nimm mich mit!“ zurufen. Allmählich verschwinden die Äcker, es beginnen die Wälder.

Der *Spessart* liegt vor uns, Deutschlands idyllischster Buchenwald. Dunkelgrüne Bergzüge, hellgrüne Wiesen, grüner Strom und darüber ein zartblauer

Himmel — eine schönere Landschaft haben wir bisher auf unserer Fahrt nicht erlebt. Und erst die Luft! Hier am Waldesrande gibt es einen Luftkurort und weiter unten Sanatorien für Lungenkranke.

An einem idyllischen Platz zelten wir. Es gibt ein solides Abendbrot: gemischtes Gemüse mit Bratwurst... Und wieder hüllt die Nacht alles in ihren Schleier...

Nach einem traumlosen Schlaf, wie ihn nur müde Wanderer in freier Natur schlafen, wachen wir gegen sieben auf. Die Sonne bescheint die schöne Landschaft. Wir sind mitten drin — im Spessart.

Ein gemütliches Teefrühstück.

An den schmalen Ufern ist die Heumahd schon im Gange.

Wir paddeln langsam weiter und trinken geradezu die schönste aller Mainlandschaften. In der Nähe einer alten Burg können wir feststellen, daß wir unsern dreihundertsten Kilometer hinter uns haben.

Die Sonne glüht. Hans will anlegen und sich Motive suchen. Mir ist das recht, da ich mit den Jungens inzwischen ein kühles Bad nehmen kann. Gedacht, getan. Wir durchschwimmen den Strom zweimal hin und zurück.

Nun kommen wir an einem Orte vorbei, das eine der ältesten Siedlungen am Main ist; schon 740 hatten sich hier Mönche angesiedelt. Nach einer guten

halben Stunde liegt *Wertheim* vor unseren Blicken. Das Städtchen Wertheim bietet von seiner alten Burg aus eine prachtvolle Aussicht auf den Main, auf Spessart und Odenwald und auf das Städtchen selbst mit seinen hübschen Fachwerken und Giebelhäusern. Der drei Jahrhunderte alte Engelsbrunnen auf dem Marktplatz hat die Aufmerksamkeit mehrerer Wandervögel auf sich gelenkt. Auch wir freuen uns an den Engelfiguren und versuchen, die altertümliche Inschrift zu lesen.

Es dunkelt schon, als wir Wertheim verlassen. Ein Gewitter naht; darum legen wir nicht weit von Wertheim an und bauen die Zelte. Der Platz ist nicht ideal, aber die Zeit drängt. Als Abendbrot gibt es heute Kaltschale aus zwei Liter Milch und zweieinhalb Pfund Erdbeeren — dies für vier Personen . . .

Und dann trotz Sturm und Regen: Gute Nacht! Einige Minuten später denkt keiner mehr an eine gute Nacht. Der orkanartige Sturm läßt uns an Schlaf nicht denken. Plötzlich ein Ruck: die Zeltschnur ist gerissen. Die Zeltwand neigt sich, aber ich fasse schnell zu und drücke die Stäbe nach außen, minutenlang. Dann muß Hans helfen und die Schnur neu knüpfen. Ein Wolkenbruch hagelt auf uns nieder . . . Auch am nächsten Morgen sind wir Gefangene des Regens. Was soll man machen? Man schläft im Zelt, man schimpft, man holt Brot und

Wurst heraus, man legt sich wieder lang. Ein Tag wird ohne Nutzen, ohne Sinn verbracht. Spät am Nachmittag kommt die Sonne zum Vorschein. Wir starten mit Hochdruck. Seite an Seite fahren wir mit Flößern. Es wird immer kälter; Nebel steigen auf. Wir müssen wieder landen.

Der letzte Fahrttag bricht an. Wir wollen über *Klingenberg* hinaus, wo das Land flacher wird und die Schönheit der Landschaft abnimmt. Die vielen Buntsand-Steinbrüche geben der grünen Landschaft durch ihr Braunrot einen neuen entzückenden Farbenton... An Städtchen und Flecken gleiten wir vorüber. Ziegen- und Schafherden beleben die Ufer. Häufig sieht man Fußballplätze auf der Flußwiese, denn jedes Dörflein hat seine Mannschaften. Alles spielt Ball, sei es nun Fuß-, Hand- oder Netzbball.

Dann sind wir in *Miltenberg*, dessen reizvolle Fachwerkbauten so oft geknipst, gefilmt, gezeichnet worden sind. Dennoch macht Hans seine Aufnahmen. Auch der „Riese“ wird geknipst und besucht; das ist nämlich das älteste Gasthaus in Deutschland, das aus dem 12. Jahrhundert stammt. So manche Kaiser und Fürsten hat dieses Gasthaus schon gesehen; Wallenstein, Tilly und manche anderen Feldherren des 30-jährigen Krieges hat „der Riese“ beherbergt. Heute parken die Autos vor der Tür, und das Geschäft blüht wie früher...

Gleich hinter Miltenberg liegt das neue, große Wehr, das wir im Wasserfahrstuhl rasch passieren. Bald ist *Klingenberg* erreicht, dessen Weinberge im ganzen Lande bekannt sind. Ein alter Vers sagt:

Zu Würzburg am Stein,
Zu Klingenberg am Main,
Zu Bacharach am Rhein,
Da wachsen die besten Wein'!

Klingenberg ist aber auch in anderer Hinsicht eine seltene Stadt. Die Klingenger brauchen keine Steuern zu zahlen, da das Tonwerk der Stadt, das die feuerfesteste Tonerde Europas liefert, mit so großem Gewinn arbeitet, daß alle Unkosten gedeckt werden.

Wir passieren noch einmal ein Stauwehr und machen Bekanntschaft mit einer praktischen technischen Einrichtung. Man hat für Boote und Sportfahrzeuge eine ganz kleine Kammerschleuse eingebaut (etwa 10 mal 3 Meter), die man sogar selbst bedienen kann. Das war für uns eine freudige Überraschung und ein ausgezeichnete Abschluß der ganzen Fahrt. Bald steuern wir an Land, steigen aus und bauen ab...

Die Mainfahrt ist zu Ende. Sie war reich an Eindrücken und bot uns manch schönes Bild des südlich-farbenfrohen Lebens in *Franken* und *Baden*. Wir lernten neue, wertvolle Menschen kennen und schätzen.

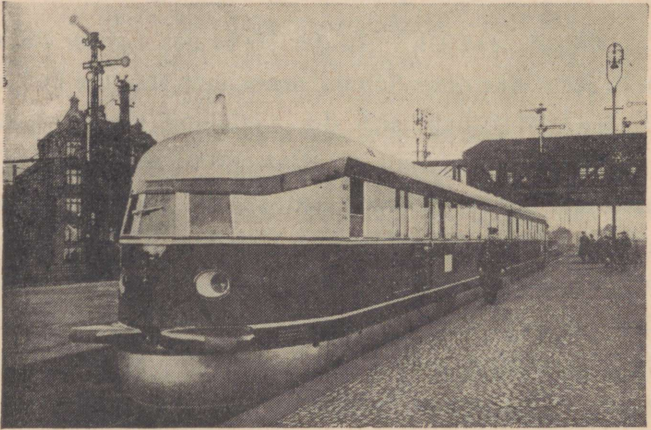
(Z. Teil nach K. Seegers Faltboot-Bericht, stark gekürzt.)

Im „Fliegenden Hamburger“.

Gegen $\frac{1}{2}$ 11 Uhr. In der Halle des *Lehrter* Bahnhofs steht der neue Schnellzugswagen der *Reichsbahn*. Hell hebt sich der weiß und violett gehaltene Wagen vom dunklen Hintergrund der Bahnhofshalle ab. Er ist überaus schlank und wirkt so leicht, als schwebe er über den *Schienen*. Um den Luftwiderstand möglichst zu verringern, hat man die beiden Enden des Wagens abgerundet und seine Decke tief heruntergezogen. So macht der Wagen einen ganz geschlossenen Eindruck. Wir steigen ein. Abfahrt 10.35 Uhr. Pünktliche Abfahrt ist von besonderer Wichtigkeit, weil unterwegs drei *Personenzüge* und sieben *Güterzüge* überholt werden müssen.

Der Wagen zieht schnell an, fährt aber durch die *Vororte* noch so langsam, daß man Muße hat, das Innere zu betrachten. Zwischen den offenen *Abteilen* der beiden Wagenhälften liegen in der Mitte die Toiletten und der Erfrischungsraum. Alles 2 Klasse. Im ganzen für 100 Fahrgäste. Um Platz zu sparen, sind nur kleine *Gepäcknetze* an der Seite angebracht. Größere *Gepäckräume* be-

finden sich an den Wagenenden. Rote Teppiche bedecken den Fußboden, so daß das Surren der Motoren die Unterhaltung nicht übertönt. Wer sich Bewegung verschaffen will, kann zwischen den Sitzen



Der „Fliegende Hamburger“.

spazierengehen. Zielpunkt solcher kleiner Wanderungen ist der Erfrischungsraum, wo sich die Reisenden treffen.

Hinter Spandau beginnt der Wagen seine volle Geschwindigkeit zu entfalten. An zwei großen Zeigern, die sich am Kopfende des Wagens befinden, ist die Geschwindigkeit abzulesen: sie bewegen sich rasch von der Ziffer 100 auf 150, ja noch darüber hinaus. Mehr als 150 Kilometer die Stunde! Fassen die Sinne diese Schnelligkeit? Man spürt sie mit dem

Gehör, dem Tastvermögen, dem Auge. Blitzschnell sausen die Telegraphenmasten vorbei. Stationsgebäude werden zu langgezogenen Flächen, die Namen werden unleserlich. Diese Geschwindigkeit auszukosten, ist einer der größten Genüsse. Zu Beginn empfindet man nur ein gewisses Gefühl der Erregung, später aber, wenn sich der Körper an sie gewöhnt hat, überkommt ihn eine angenehme Ruhe. Es ist, als gehe man in fremde Räume ein, die voller Stille sind, und nie mehr möchte man wieder Fuß auf der Erde fassen.

Wir sehen uns während der Fahrt den Führerraum an. Er hat eine ungewöhnliche Form, die allein aus den technischen Bedürfnissen zu erklären ist: vorne ist er abgerundet, die niedrigen Wände bestehen nur aus Fenstern. Der Führer hat nur eine einzige Kurbel zu bedienen, mit deren Hilfe er die Geschwindigkeit regelt. Seine Aufgabe ist also wesentlich leichter als die eines Lokomotivführers. Welch eine Aussicht: je künstlicher die Maschinen werden, desto leichter wird ihre Lenkung. Der Führer rückt von Zeit zu Zeit an der Kurbel und verfolgt angespannt die Strecke, die sich schnurgerade vor ihm dehnt.

Die Fahrt verlangsamt sich. Die Umrisse der einzelnen Gegenstände werden wieder klarer. An der Bahnstrecke warten Menschenmassen, die den Zug

mit den Augen verschlingen und ihm zuwinken wie einem Glücksboten. Wahrhaftig die Balkone, die Straßenkreuzungen, die Bahnsteige der Vorortstationen sind dicht mit Menschen besetzt, die sich das Schauspiel des schimmernden Wagens ansehen wollen. Sie staunen ihn an wie die Erfüllung einer Sehnsucht, die in ihnen wohnt. Er läßt sich nicht halten. Er gleitet an ihnen vorbei. Um 12.55 Uhr fahren wir in den *Hamburger Hauptbahnhof* ein. Hunderte von Menschen erwarten auch hier den Wagen, den „Schienenzepp“, und bewundern ihn schweigend.

Vorkämpfer der Luftfahrt.

I. Graf Zeppelin und sein Werk.

1. Die ersten Luftschiffe.

Graf Ferdinand Zeppelin wurde 1838 in *Konstanz am Bodensee* geboren, wo er eine sehr glückliche Jugend verlebte. Schon frühzeitig trat sein Sinn für das Praktische hervor; er benutzte fleißig seine Hobelbank, machte Buchbinder-Arbeiten und baute kleine Anlagen, so z. B. ein Hammerwerk, das von fließendem Wasser getrieben wurde.

Sein Vater erkannte bald das technische Talent seines Sohnes und ließ ihn nach Beendigung seiner Schulzeit in das *Polytechnikum* in *Stuttgart* eintreten. Von dort trat er in die *Kriegsschule* ein, um sich der militärischen Laufbahn zu widmen. Als *Rittmeister* machte Zeppelin den deutsch-französischen Krieg 1870 mit, in dem er außergewöhnlichen Mut und rasche Entschlossenheit zeigte.

Bei der Belagerung von Paris erlebte er, wie die Belagerten ihre *Luftballons* aufsteigen ließen

und über die Köpfe der Feinde hinaus Verbindung mit dem übrigen Frankreich suchten. Da kam ihm der Gedanke, welche Macht d e r besitzen würde, der diese Ballons nach seinem Willen lenken könnte. Der Gedanke, ein l e n k b a r e s L u f t s c h i f f zu erfinden, ergriff seine ganze Seele. Und als er, 53 Jahre alt, als General seinen Abschied nahm, da stand es für ihn fest, daß seine ganze Lebensarbeit dieser Idee gelten würde.

Zeppelin siedelte nach Stuttgart über und ging ans Werk. Sein Luftschiff mußte von seinem „Hafen“ aus mehrtägige Fahrten unternehmen und nach Beendigung der Fahrt wieder sicher in seinem Hafen „landen“ können. Nur ein großes Luftschiff von zylindrischer Form, sagte er sich, könne diese Aufgabe erfüllen. Ein Metallgerippe müsse es haben, das mit einem gasdichten Stoffe überkleidet sein müsse. Zeppelin gewann einen hervorragenden Ingenieur für seine Gedanken und ging daran, die Zeichnungen und Berechnungen für den Bau eines s t a r r e n L u f t s c h i f f e s anzufertigen. Er legte seine Pläne einer Kommission von Sachverständigen vor, doch diese gab ein ungünstiges Urteil ab, und daher lehnte auch das Kriegsministerium Zeppelins Idee ab. Aber damit nicht genug. Man begann über den „verrückten Grafen“ und über den „Projektmacher“ zu spotten.

Graf Zeppelin ließ sich wie ein echter Kämpfer durch diese Ablehnung nicht niederdrücken. Auch nicht einen Augenblick verlor er den Glauben an sein Werk.

1895 gründete der Graf mit Hilfe einiger Freunde eine Baugesellschaft zur Herstellung starrer Riesenschiffe. Einige Jahre lang wurden fleißig Versuche gemacht. Im Aluminium fand er das gesuchte leichte Metall für das Gerippe. Schwerer war es, den geeigneten Motor zu finden. Schließlich erwies sich der Motor des Technikers Daimler, den dieser für Automobilzwecke erfunden hatte, als der beste, denn er verband große Leichtigkeit mit starker Triebkraft.

Endlich, im Frühjahr 1899, glaubte man, so viel Erfahrungen gesammelt zu haben, daß man an den Bau des ersten Luftschiffes gehen könne.

Anfang Juli 1900 stand das Luftschiff flugbereit da. Es war in Zigarrenform erbaut und hatte zwei Gondeln mit je einem Motor von 16 Pferdekraften. Das Gewicht des Luftschiffes betrug 10 000 Kilogramm. Der Probeaufstieg brachte eine Enttäuschung: nach kurzem Fluge mußte das Schiff landen.

Im Oktober erfolgte der zweite Aufstieg. Der Ballon ließ sich gut steuern und hielt sich zwei Stunden in der Luft. Dann aber versagten wieder einige Bestandteile. Erst einige Tage später, als das

Luftschiff zum dritten Mal über dem See kreuzte, arbeiteten alle Apparate nach Wunsch. Die Geschwindigkeit betrug 7,5 m in der Sekunde.

Ein Jahr später erwies es sich als notwendig, ein neues Luftschiff zu bauen. Das alte hatte seinen Dienst getan. Durch Sammlungen und Lotterien konnten die für den Neubau nötigen Mittel allmählich, wenn auch mit großer Mühe, bereitgestellt werden. Das neue Luftschiff erhielt stärkere Motoren (85 PS) und wies mancherlei Verbesserungen auf.

Ende 1905 begann das Schiff seine ersten Flugversuche. Die Fahrten liefen glücklich ab, doch nach einer Landung erhob sich ein furchtbarer Sturm, und das Schiff, auf das Zeppelin die größten Hoffnungen gesetzt hatte, wurde vollständig zerstört.

Am andern Morgen schien der Graf um Jahrzehnte gealtert zu sein. Nun schienen alle Mühen und Sorgen, alle Geduld und das mühsam gesammelte Geld vergeblich gewesen zu sein.

Getröstet und ermutigt von Gattin und Tochter, gewann der Greis doch seinen Mut zurück und machte sich an den Bau des dritten Luftschiffes.

2. 1906—1936.

Schon im Oktober 1906 lag das neue Luftschiff zum Aufstieg bereit. Eine prachtvolle Fahrt war es.

Willig folgte das Schiff dem Steuer; es war stabil und gut lenkbar.

Auf Kosten des Reiches wurde nun am Bodensee für Zeppelin eine schwimmende Luftschiffhalle gebaut, in der mehrere neue Luftschiffe erbaut werden konnten.

Die erste größere Fahrt unternahm „der Zeppelin N:5“ im Juli 1908 über die Schweizer Alpen.

Ein Schweizer Bube fragte seinen Vater beim Anblick des schwebenden Luftschiffes, ob der Zeppelin zu Deutschland oder zur Schweiz gehöre. Darauf antwortete ihm der Vater, daß der Zeppelin wohl Deutschland gehöre, aber auch der ganzen Welt, weil sein Erbauer aller Welt zeige, wie man's machen müsse, um zum Ziele zu kommen. Als das Söhnchen weiter vom seltenen Erlebnis begeistert sprach, da meinte der Vater:

„Das Allerseltenste in der Welt ist ein Mensch, der nie, auch wenn alles verloren ist, den Mut verliert.“

Auf dieser ersten weiteren Fahrt war Zeppelin (Juli 1908) siebzig Jahre alt geworden. Von nah und fern waren Verehrer des genialen Luftschiffers nach *Friedrichshafen* am Bodensee gekommen, um dem greisen Grafen Glück zu wünschen zu seinem Geburtstage und zu seinem glänzenden Erfolge.

Immer weiter und immer länger wurden die Fahrten der „Zeppeline“, und im Weltkrieg haben sie oft genug über den Hauptstädten der feindlichen Länder geschwebt.

Den traurigen Ausgang des Krieges hat Graf Zeppelin nicht zu erleben brauchen. Er starb in Berlin 1917. So hat der Erbauer der modernen *Flugschiffe* auch die berühmte Fahrt des „ZR3“ nach *New York* im Jahre 1924 nicht erleben können. Auf diese erste *Amerikafahrt* eines Zeppelins unter Dr. Eckener sind in neuester Zeit ungezählte andere gefolgt. Heute unterhalten die Zeppeline bekanntlich eine regelmäßige Passagier- und Postverbindung mit *New York* und *Südamerika*; in nächster Zeit werden wohl auch andere Überseehäfen dem Luftverkehr durch Zeppeline angeschlossen.

Ein Flug nach Argentinien dauert heute knappe drei Tage, während man bis *New York* nicht volle zwei Tage und zwei Nächte braucht.

In den Jahren 1930—32 hat das Luftschiff „Graf Zeppelin“ mehrere *Nordland- und Polarfahrten* zu wissenschaftlichem Zweck ausgeführt. Besonders wichtig waren diese Flüge für die *Polarforschung*, denn nun fielen ja die übermenschlichen Beschwerden fort, unter denen die Forscher bisher hatten arbeiten müssen; auch der „weiße Tod“ war jetzt überwunden. Dr. Eckener führte das Luft-

schiff, Fridtjof Nansen war Leiter der Expeditionen. *Spitzbergen* wurde überflogen, das *Franz-Josef-Land* (82 Grad n. Breite), *Grönland*, *Island* wurden besucht.

Bei Gelegenheit dieser Forschungsflüge ist auch *Estland* zweimal vom Zeppelin überflogen worden.



„Im Sommer 1931 machte das silbergrau in den Lüften schimmernde Flugschiff mehrere Schleifen über Tallinn.“

Im Sommer 1931 machte das silbergrau in den Lüften schimmernde Flugschiff mehrere Schleifen über Tallinn.

Und dann wurde die erste Reise um die Welt unter Eckeners Führung unternommen. Es war ein West-Ost-Flug, der die begeisterten Insassen über

Moskau und die endlosen sibirischen Wälder nach *Tokio*, und von dort über *San-Franzisko* und *New-York* zurück nach Europa führte.

Der Aufstiegplatz für fernsegelnde Zeppeline ist neuerdings (1935) *Frankfurt am Main* geworden.

Nicht allen ist es bekannt, daß in neuester Zeit der Lufttransport von Eilgut ungeheuer gestiegen ist. In einem Zeppelin befördert man nicht nur Gold, Juwelen, Arzneimittel und Filme von einem Erdteil zum andern, sondern auch Ersatzteile für Maschinen, Früchte, Blumen und lebende Tiere.

3. Die „Zigarre“ des Jahres 1935.

Am Landungssteg des Strandbades von *Friedrichshafen* flattert die grün-weiße Fahne der Stadt. Der See brummt vom Sonntagsverkehr. Die Badegäste kommen zu Schiff. Große Dampfer, Motorjachten, Motorboote, Wasserflugzeuge — ein unaufhörliches Rattern und Knattern und Läuten am Ufer des Sees... Alles wallfahrtet zum „Grafen Zeppelin“, dem Schutzpatron dieser Stadt.

Es gibt hier wenig Dinge, die nicht zum Worte Zeppelin Beziehung haben. Das Bild des Grafen Zeppelin, sein gutes Gesicht mit dem weißen Schnurrbart und der Kapitänsmütze, begegnet einem überall, im Schaufenster, als Postkarte, als Buntdruck, als Relief an den Wänden.

Im Norden der Stadt steht die weltberühmte Werft, vor deren Toren von früh bis spät, zu Fuß, zu Rad, im Auto und Omnibus die große Wallfahrt sich bewegt.

Drei Hallen liegen nebeneinander. Die dritte Halle ist die größte; sie reicht eben hin für L 127, das morgen „Graf Zeppelin“ getauft wird. Dieses Luftschiff ist 236 m lang und 30 m hoch. Man darf durch die Glasfenster einen Blick in die Kabine werfen. Man sieht einen Tisch und ein Sofa, das nachts in zwei Betten verwandelt wird. Man schaut durch Drehfenster in das Speisesälchen, das von Mahagonisäulchen gestützt wird. Man schaut durch ein Fensterchen in die elektrische Küche. Sie ist klein und fein. Eine Windschraube außer Bord liefert den Kochstrom. Für Beleuchtung sorgt ein größerer Windmotor. Zwischen Steuerraum und Speisesälchen liegt der Navigationsraum. Die Wände dieser Gesamtkabine, die eine wunderschöne Anlage ist, sind so zart, daß sie nachgeben; es ist Baumwollstoff, durch Anstreichen dicht gemacht, mattsilbrig durch Aluminiumlack. Man sieht überall Nähte; auch die weichen Fensterchen sind eingeklebt und vernäht. Die Kabine ist ein Haus, das der Schneider gebaut hat. Sollte man da nicht herausfallen?

Der Bordfunker hat uns das neue Schiff von

vorn bis hinten gezeigt. Das Gerippe ist aus kleinsten Bestandteilen zusammengesetzt wie aus einem Metallbaukasten. Der hohle Bauch des eleganten Ungetüms wird mit den Gasballons ausgefüllt, die jetzt noch in Berlin feucht gelagert werden; die Ballons enthalten Wasserstoff und Kraftgas, dieses neueste Geheimnis der Werft. Am Kiel sind viele Benzintanks und Wassersäcke mit je 1000 Liter Inhalt verteilt, damit das Schiff nicht Schlagseite bekommt. Im Notfall läßt sich das ganze Schiff von der Notsteuer-Gondel aus lenken, die am hinteren Schiff unter dem Kiel hängt. Die Gänge im Innern sind dicht von den Mannschaftszellen umgeben. Dort wohnt die Besatzung in eigenen Räumen und schläft auf 30 Drahtbetten. Dazu kommt ein Frachtraum für 15 Tonnen Ladung.

„Wenn die Halle größer wäre,“ sagt ein Funker, „könnten wir das Luftschiff doppelt so groß bauen; es wäre genau so sicher in der Luft und würde 100 Personen fassen.“

„Wie wird dieses Schiff in der Luft aussehen?“ fragte ein Neugieriger.

„Ich habe nie eines von unseren Schiffen in der Luft gesehen, ich war immer oben,“ sagte unser Führer.

Der Mann hat alle Flüge im Weltkrieg mitgemacht, dazu die Amerikafahrt, und er wird auf den

kommenden Reisen um die Welt in der Funckerkabine sitzen und uns allen mitteilen, wie dem Schiff zumute ist. Dieser Mann weiß niemanden in allen Erdteilen, mit dem er gern tauschen möchte.

(Aus J. Reuger, Graf Z. und sein Werk;
sowie „Wir lesen Deutsch“, S. 25—26.)

—:—

Mit freundl. Genehmigung der Deutschen
Akademie, München, abgedruckt aus dem
Lesebuch „Wir lesen Deutsch“.

II. Hugo Eckener — der Luftfahrer.

Als der kleine Hugo Eckener das Gymnasium in *Flensburg* besuchte, gab es noch keine Luftschiffahrt und noch keine Fliegerei. Alle Erzählungen, nach denen sein heutiger Beruf ihn schon von frühester Jugend an gefesselt habe, sind falsch.

Er lebte still und zurückgezogen in *Friedrichshafen* am *Bodensee*, wo er sich ein hübsches Landhäuschen gekauft hatte, um das ruhige Leben eines Privatgelehrten zu führen. Da wandte sich eines Tages die „Frankfurter Zeitung“ an ihn mit der Anfrage, ob er dem Blatte, an dem er früher als Volkswirt mitgearbeitet hatte, von den Luftfahrversuchen eines Grafen Zeppelin berichten wolle. Die Sache erscheine der Schriftleitung wichtig und die bisher gelieferten Berichte gefielen nicht. Doktor Hugo Eckener sagte zu und schrieb von Zeit zu Zeit Aufsätze, die Aufsehen erregten, weil sie nicht sehr

milde mit dem Grafen und seinem Werke umgingen. Eckener urteilte meist ablehnend.

Das wurde auf die Dauer dem alten Grafen zu bunt. Die mit „Dr. E.“ unterzeichneten Arbeiten gingen ihm allmählich auf die Nerven, und so sprach er eines Tages im Gehrock und Zylinder bei Dr. Eckener vor, sagte ihm, man hätte ihm verraten, daß der rätselhafte „Dr. E.“ eben Eckener sei, und fragte ihn schließlich, ob er nicht mit ihm zusammen arbeiten wolle. Seine Beiträge, auch wenn sie bisweilen recht unfreundlich seien, zeigten ihm, daß er wohl etwas von der Sache begriffen habe und die Zeppelinsche Idee im Grunde gutheiße. Seine Zweifel hoffe er ihm noch klären zu können. So kam die Verbindung Zeppelin-Eckener zustande. Von jenem Tage an wurde Dr. Eckener Luftschiffer.

Von Meteorologie hatte Eckener bis dahin keine Ahnung gehabt. Er besaß nur ein sicheres Gefühl für Wind und Wetter. Das hatte sich aus seiner Liebe zur Natur ergeben. Für Wald und Wasser hatte er sich schon in seiner Jugend begeistert, und nichts Schöneres hatte es für ihn gegeben als zu wandern, zu rudern oder zu segeln. Innige Freundschaft verband ihn in seiner Heimatstadt *Flensburg* mit allen Schiffern, die ihm ihre Boote gern anvertrauten, selbst bei schlechtestem Wetter. Sie wußten, er würde ihnen ihr Fahrzeug schon wieder heil

zurückbringen. Mit den Händen in den Hosentaschen stand er am Hafen und schaute in den Himmel und wußte genau, was kommen würde. Ganz wie er vorausgesehen, trafen dann auch Sturm oder Regen ein. Willig ordneten die Kameraden sich ihm unter, wenn er am Steuer der „schnellen Kathrin“ saß und das Boot durch die Wellen lenkte.

Im Walde fühlte sich der junge Eckener genau so wohl wie auf dem Wasser. Er und seine Kameraden waren eben „tolle Jungens“, die nicht früh und schnell genug von der Schulbank hinaus in die Natur ziehen konnten.

Der Natur galt stets seine Liebe. Die **Alpen**! Noch heute klettert er gerne stundenlang in den Bergen herum. Am liebsten wandert er für sich allein. Kommt er auf seinen Fahrten mit dem Luftschiff in unbekannte Gegenden, dann kann er stundenlang hinabschauen, und seine Begierde, die Natur in all ihren verschiedenartigen Gestalten kennenzulernen, ist kaum zu befriedigen. Er muß alles sehen. An Schlaf ist dann nicht zu denken. Auf der großen Weltfahrt des „Grafen Zeppelin“ hat er von der deutschen Grenze bis über Rußlands weites Reich hinaus kaum drei Stunden die Augen geschlossen und sich ausgeruht. So sehr packte ihn das Neue und Reizvolle jener Gegenden.

Die zweite große Liebe des harten Mannes ist die Kunst, besonders Musik und Malerei. Er ist ein begeisterter Verehrer B e e t h o v e n s, dessen Symphonien er zum Teil auswendig kann. M o z a r t und S c h u b e r t liebt er nicht weniger. Schöne Bilder ziehen Eckener stets an. Kommt er in eine fremde Stadt, dann versäumt er es selten, die M u s e e n zu besuchen. Das ist ihm die schönste Erholung. Auch hier ist er am liebsten für sich allein und hat schon manchen Museumsdirektor enttäuscht, wenn er höflich dankend auf Begleitung verzichtete.

Am 10. August 1868 wurde Dr. Hugo Eckener in *Flensburg* geboren. Dorthin war sein Vater als Inhaber einer bekannten Tabakhandlung von *Bremen* gezogen. Seine Mutter stammte aus Kopenhagen. Der dänisch-schwedische Typ prägt sich bei Dr. Eckener deutlich aus, so daß ihn die Schweden gern mit Gustav Adolf vergleichen.

Als der junge Eckener das Abitur auf dem Gymnasium in Flensburg bestanden hatte, zog er zum Studium ins Reich hinaus und wurde ein lustiger Bursch auf den Universitäten zu *Leipzig*, *Berlin* und *München*, auf denen er Philosophie und Volkswirtschaft studierte. Volkswirtschaftliche Fragen reizten ihn besonders, und er schrieb unter anderem eine Abhandlung „Arbeitermangel oder Geldknappheit?“ Dieses Werk, das die Ursachen der Wirtschaftskrisen

behandelt, fand größte Beachtung, und auf einer Tagung deutscher Sozialpolitiker in *Freiburg* wies ein berühmter Professor auf den jungen unbekanntem Verfasser mit den prophetischen Worten hin: „Von dem Manne werden wir noch hören!“

Wir meinen, der Herr Professor hat recht behalten, allerdings anders, als er sich gedacht hatte.

III. Hugo Junkers — ein Erfinder und Pionier.

Es war im Jahre 1888, als die Gas-Gesellschaft in *Dessau* einen jungen Mann namens *Junkers* als Assistenten anstellte. Dieser junge Ingenieur war der Gesellschaft empfohlen worden, weil er schon auf der Technischen Hochschule in *Charlottenburg* Interesse für *Gasmotoren* gezeigt hatte. *Junkers* ist im *Rheinland* geboren, wo sein Vater eine Weberei hatte. Schon als Knabe zeigte er Vorliebe für technische Dinge. Ganze Tage konnte er bei den Maschinen in des Vaters Fabrik verbringen. Seiner Neigung gemäß durfte er eine höhere *Gewerbeschule* statt eines Gymnasiums besuchen, was damals als nicht standesmäßig galt. In der Technischen Hochschule *Charlottenburg* studierte er dann Maschinenbau, doch sein Verlangen nach selbständiger Arbeit fand hier nicht die gewünschte Befriedigung; darum erweiterte er sein Studium auf den

Hochschulen in *Karlsruhe* und *Aachen*, wobei er die Ferien stets zu praktischen Arbeiten in irgend einer Werkstatt benutzte. Auch im Semester sah man ihn manchmal in der Fabrik und nicht im Hörsaal.

Sein ganzes Leben hindurch ist Junkers ein Lernender geblieben und lange nach bestandnem Examen hat er die Vorlesungen seiner früheren Professoren besucht und in deren Laboratorien gearbeitet.

Die Dessauer Gesellschaft mühte sich schon mehrere Jahre lang mit der Erfindung einer Großgasmaschine. Man probierte und experimentierte, doch ohne Erfolg. Junkers schlug nun neue Wege der Forschung ein. Er sagte sich, man müsse nicht fragen: „Wie kann ich mit meiner Maschine eine bessere Leistung erzielen?“ — sondern: „Welche Aufgabe stelle ich der neuen Maschine? Wie muß sie aussehen und arbeiten, um diese Aufgabe erfüllen zu können? Welche Konstruktionen, Hilfsmittel, Kenntnisse kann ich ohne weiteres verwerten? Welche anderen Kenntnisse muß ich mir erst erwerben, um neue, zweckmäßige Konstruktionen und Hilfsmittel ausbilden zu können?“

Junkers wollte also erst das Problem analysieren, es in seine Einzelheiten zerlegen und jede Einzelheit besonders untersuchen. Bereits 1890 gründete der junge Assistent eine Versuchsanstalt für Gasmotoren, „eine Werkstätte für Neuerungen“, wie er sie

selbst bezeichnete. Hier untersuchte Junkers die Frage der Wärmeverluste beim Übergang des Gases in den Zylinder, er ersetzte den Zylinder durch die Kugel- oder Birnenform, er machte Zündungs-Experimente, und das erste praktische Ergebnis dieser unermüdlichen Forscherarbeit war der **Doppelkolben-Motor**.

Gleichzeitig erfand Junkers den **Wärmemesser** (Junkers-Kalorimeter), mit dem man den Heizwert eines Betriebstoffes, einerlei ob Gas oder Flüssigkeit, verfolgen und aufzeichnen konnte.

Die Beschäftigung mit Wärme- und Heizfragen hatte noch mehrere praktische Erfindungen zur Folge; so wurde der **Junkers-Badeofen** erfunden, der heute in keinem Badezimmer fehlt, und der **Warmwasser-Apparat** zur Versorgung von Küche und Wohnung mit **Warmwasser**.

In der Fachwelt war Junkers jetzt schon ein bekannter Name. Die Badeofen-Fabrik brachte ihm schöne Gewinne, und er hätte nun als Fabrikdirektor ein bequemes Leben führen können; doch Junkers war eine zu große Forschernatur, als daß er sich mit diesen materiellen Erfolgen begnügt hätte. 38 Jahre alt, erhielt er einen Ruf an die Technische Hochschule *Aachen*; hier konnte er als Professor ungestört seine Studien über Wärme- und Motortechnik weiterführen.

Ein Jahrzehnt später machte ein Ö l m o t o r viel von sich reden, den Junkers als Ersatz für die Dampfmaschine im Schiffbau konstruiert hatte. Als der Erfinder vor einem großen Kreise von Fachleuten einen Vortrag über den neuen Schiffs-Ölmotor hielt, da mußte er erleben, daß gleich ein Dutzend Redner, meist Schiff- und Maschinenbauer, sich zum Wort meldeten und gegen Junkers auftraten. Ein Redner nannte den Junkers-Schiffsmotor „Kommoden-Konstruktion“.

Was Junkers in zehnjähriger, stiller Forschungsarbeit geleistet hatte, wurde von den Konkurrenten nicht anerkannt, doch das Leben hat ihm recht gegeben. England begann zuerst Junkers-Ölmotoren im Schiffbau zu verwenden...

Noch hatte die Welt nichts von J u n k e r s - F l u g z e u g e n gehört, die heute jedes Kind kennt. Erst 1910 lesen wir von einem Patent, das Junkers für einen „Gleitflieger“ in Fischform erwarb.

Da brach der Weltkrieg aus. Im zweiten Jahre des Krieges gingen die Junkers-Werke an den Bau ihres ersten Flugzeuges. Es sollte ein E i n d e c k e r werden, und zwar aus Metall. Ein Eindecker? Ein Metallflugzeug? Die Militärbehörde lächelte, die Ingenieure schüttelten den Kopf...

Ende 1915 machte das erste Metallflugzeug der Junkers-Werke seinen ersten Probeflug

und erzielte 170 km in der Stunde; das waren 20 km mehr als die Leistung des besten damaligen Doppeldeckers . . .

Die Augenzeugen dieses ersten Fluges ahnten nicht, daß man von diesem Ereignis ab den Beginn eines neuen Abschnitts in der Geschichte der Luftfahrt rechnen kann. Einen Mangel hatten die neuen Maschinen doch: wegen ihrer Schwere konnten sie nicht schnell genug in die Luft steigen. Der Erbauer mußte sich die Spitznamen „fliegende Drahtkommode“ oder „Konservenbüchse“, wie man seine Eindecker nannte, gefallen lassen. Aber er ließ den Mut nicht sinken; im Gegenteil, mit doppelter Energie nahm er Verbesserungen an seinen Flugzeugen vor und ersetzte auch das schwere Metall durch Aluminium und Rohr. So bewies Junkers, daß er imstande war, sowohl leichte Jagdflugzeuge als auch schwere, „gepanzerte“ Maschinen zu bauen.

Nach Beendigung des Krieges waren dem Flugzeugbau friedliche Aufgaben gestellt. Der Flugverkehr begann sich langsam zu entwickeln. Im Jahre 1919 entstand das erste wirkliche Verkehrsflugzeug der Welt, ein Kabinen-Flugzeug, das unter dem Namen Junkers F. 13 allgemein bekannt geworden ist. Auch als Wasserflugzeug war dieser Typ gut zu gebrauchen.

Ein paar Jahre später gründete Junkers als „Lloyd-Ostflug“ die Linie *Berlin-Danzig-Königsberg* und unterhielt enge Beziehungen zu den Luftverkehrs-Unternehmungen in *Österreich*, der *Schweiz*, *Ungarn*, *Estland* und *Lettland*. In all diesen Ländern wurden mit Hilfe der Junkers-Werke Luftfahrt-Gesellschaften gegründet, deren Aufgabe es war, neue Fluglinien ins Leben zu rufen. Besonders große Aufträge bekam Junkers aus *Rußland*, dessen Flugwesen nach dem Kriege in einem sehr traurigen Zustand war. Bald begannen die Junkers-Flugzeuge ganz *Rußland* von der finnischen bis zur persischen Grenze zu überfliegen und legten so den Grund zu dem heutigen russischen Flugverkehr.

Die in *Rußland* gesammelten Erfahrungen bestimmten Junkers, auch in andern Ländern mit spärlichen Eisenbahnen dem Luftverkehr zum Siege zu helfen; so wurden Fluglinien in *Argentinien*, in der *Türkei*, in *Persien* eingerichtet.

Die Bestellungen auf Junkers-F. 13-Maschinen wuchsen rasch. *Polen*, *Italien*, *Spanien*, *Finnland* und andere Länder besorgten ihren Luftverkehr mit diesen Flugzeugen.

Junkers' Erfindungsgabe verdankt das moderne Flugwesen die Einführung des Benzinmotors und die Anwendung des Metallpropellers (1922). Beide Erfindungen bewährten sich endgültig bei dem Flug der

„Bremen“ über den Atlantischen Ozean im Jahre 1928.

Zu der gleichen Zeit wurden auch die ersten Versuche mit zwei- und dreimotorigen Flugzeugen gemacht, denn der steigende Luftverkehr forderte größere Kabinen und vermehrte Tragfähigkeit.

Die „Deutsche Luft-Hansa“, die u. a. die Luftlinie *Amsterdam-London* unterhält, benutzt mit Vorliebe Junkers-Maschinen, während die über *Tal-linn* fliegenden Flugzeuge der „Deruluft“ (Deutsch-Russische Luftverkehrs-Gesellschaft) nicht den Junkers-Werken entstammen, obgleich die Gesellschaft eine Junkers-Gründung ist.

In der Tagespresse lesen wir heute, d. h. im Oktober 1936, daß die neuen deutschen Flugboote „Äolus“ und „Zephir“, welche die Strecke von den *Azoren* bis *New York* in 16 Stunden (statt der bisherigen 23 Stunden) überflogen haben, mit *Junkers-Rohölmotoren* ausgestattet sind. Die „Deutsche Lufthansa“ hat als erste Fluggesellschaft den Junkers-Rohölmotor erprobt und nun in glänzender Weise praktisch verwendet. In andern Ländern zweifelt man noch am Wert eines solchen Motors. Wie lange noch?

Das Metallflugzeug ist Junkers' genialste Schöpfung. Heute besteht die deutsche Luftflotte

zu neun Zehnteln aus Leichtmetall-Flugzeugen (Duralumin).

Wie zuverlässig diese Metallflugzeuge waren, das beweisen die damaligen Rekorde im Weitflug. Zu diesen gehört neben dem Amerikaflug der „Bremen“ die von der Luft-Hansa unternommene Expedition von Berlin über Moskau und Sibirien nach Peking.

Es sind aber nicht allein die Rekordleistungen und Erfindungen, die den Flugzeugbauer Junkers zu einem Beherrscher des Luftreiches gemacht haben; auch auf manchem Gebiet des praktischen Lebens hat er Pionierarbeit geleistet, denn er hatte die seltene Gabe, Theorie und Praxis erfolgreich miteinander zu verbinden.

Da ist zuerst die Gründung „Junkers-Luftbild“ zu nennen. Dies ist eine Photo-Zentrale, deren Aufgabe es ist, Aufnahmen aus der Luft zu machen, sei es nun zum Zwecke der Vermessung, zur Anfertigung von Landkarten, zu Reklamezwecken oder überhaupt zur Erlangung schöner, neuartiger Landschaftsbilder. Das Luftbildwesen, das vor etwa 15 Jahren in seine Kinderschuhe trat, hat im letzten Jahrzehnt einen ungeahnten Aufschwung genommen. Eine Sondermaschine für Luftphotographie mit eingebauter Kamera haben gleichfalls die Junkers-Werke herausgebracht.

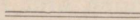
Im Jahre 1925 wurden die Junkers-Werke durch eine Abteilung bereichert, die der Land- und Forstwirtschaft große Dienste leisten soll. Es ist die Abteilung für S c h ä d l i n g s - B e k ä m p f u n g; diese liefert Sonderflugzeuge, die pflanzliche und tierische Schädlinge auf Feldern und in Wäldern durch Ausstreuen von Giftstoffen vernichten.

Werfen wir einen Blick in die interessanteste Abteilung der großen Junkers-Werke in Dessau, in die „F o r s c h u n g s a n s t a l t“, so sehen wir, daß hier nicht nur Konstruktionen und Pläne entworfen oder Maschinen geprüft werden, sondern es werden auch alle Werkstoffe genau untersucht. Kein Metall, kein Material kommt unerkannt durch die Kontroll-Abteilungen. Jede vorgeschlagene Idee, mag sie auf dem Papier noch so schön aussehen, wird sofort in ihren metallischen Körper eingekleidet und muß sich in der Praxis verteidigen.

Und die Männer, die hier arbeiten, sind bis ins einzelne geschult und ausgebildet, ja sogar sportlich geübt. Alle sind des greisen Junkers treue Mitarbeiter und Freunde; doch die Seele der Werke ist noch immer der 85-jährige Luftpionier selbst, der in geistiger und körperlicher Frische die gleiche Energie zeigt wie sein jüngster Lehrling. Dabei ist der Mann, der

eine ganze Erfindungs-Anstalt ins Leben gerufen hat, von einer unglaublichen Bescheidenheit, die ihn niemals von sich reden läßt, sondern vielmehr seine Mitarbeiter hervorhebt.

(Vgl. hierzu u. a. Hugo Junkers von C. H. Pollog 1930.)



WÖRTERVERZEICHNIS.

Meine Herbstreise nach Deutschland.

Seite 5.

der Handel kaubandus
die Wissenschaft, en teadus
die Ausstellung, en näitus
vertreten, a, (habe) e esin-
dama
der Aussteller, - väljapanija
das Erzeugnis, se toode, saa-
dus
die Trockenmilch piimapul-
ber
sich mit jm. messen, a, e kel-
legagi võrdne olema
das gilt auch von ihm see
käib ka tema kohta

Seite 6.

in jemandes Auftrag(e) kel-
legi ülesandel
die Wahl valik
eine Wahl treffen, a, o va-
lima
sich etwas vor|stellen, te, (ha-
be mir) t endale ette ku-
jutama
sich ein|finden, a, (habe mich)
u tulema, ilmuma

1.

das Angebot, e pakkumine
die Schwierigkeit, en raskus
der Neuling, e algaja
der Ausweg, e väljapääs
der Gegenstand, "e asi, ese
prüfen, te, (habe) t katsuma,
uurima
der Fachmann, "er und Fach-
leute eriteadlane
der Hersteller, - valmistaja,
vabrikant

Seite 7.

das Halbfabrikat, e poolval-
mis toode, poolfabrikaat
das Gelände maa-ala
auf|weisen, ie, (habe) ie esi-
tama, üles näitama
die Schau ülevaade, näitus
Chemikalien keemilised ained

Seite 8.

betragen, u, (hat) a välja te-
gema, ulatuma
unter|bringen, brachte unter,
habe untergebracht mahu-
tama

das Gebiet, e ala
genügen, te, (hat) t jätkuma,
küllalt olema

(die) Kurzwaren pudukaubad

(die) Galanteriewaren galan-
terii-, ehtekaubad

der Bürobedarf büroo-tarbe-
asjad

das Gewerbe käsitööstus

umfassen, te, (hat) t sisaldama

die Siedlung, en asund

der Luftschutz õhukaitse

freilich muidugi, igatahes

Seite 9.

die Gelegenheit, en juhus,
võimalus

der Verlag kirjastus

gesamt kogu, terve

sich aufhalten, ie, (habe
mich) a viibima

der Aufenthalt viibimine

die Prüfung, en katse, eksam

Seite 12.

das Abteil, e kupee

der Vorschlag, "e ettepanek

das Werk, e = die Fabrik

Seite 13.

das Gemüse keeduvili

die Blumenzucht lillekasvatus

entzücken, te, (hat) t veet-
lema, vaimustama

sich unterhalten, ie, (habe
mich) a vestlema, juttu
ajama

wandeln, te, (bin) t jalutama,
kõndima

eine Prüfung bestehen eksa-
mit õiendama, läbi tegema

Seite 11.

leisten, ete, (habe) et ära te-
gema, sooritama

jm. einen Dienst leisten kel-
lelegi teenust osutama v.
tegema

die Erholung puhkamine, puh-
kus

das Gewirr segadus, virr-varr

das Lichtspieltheater = das
Kino

der Ausflug, "e jalutuskäik,
rännak

zur Schau stellen = ausstel-
len

überlegen, te, (habe) t kaa-
luma, järele mõtlema

die Verhältnisse olud

der Eilzug, "e kiirrong

2.

die Päonie, n pojeng

überwältigen, te, (habe) t
valdama

Seite 14.

die Anlage, n istutis, prome-
naad

die Stätte, n koht, paik

die Zelle, n kloostrikong

reizend veetlev

die Stadt ist gelegen linn
asetseb...

anstrengend pingutav, väsitav
mit der Kraftpost autobusega

sausen, te, (hat) t vuhisema;
(bin) kihutama

Seite 15.

die Bremse, n pidur
der Abhang, "e nõlv
ab|liefern, te, (habe) t ära
andma, kätte toimetama
die Schar, en hulk, kari
die Leistung, en tootmus, tu-
lemus
der Mastbaum, "e (laeva)mast

Seite 16.

das Zeichen, - täht
der Liefertag üleandmise
päev, kohaletoitamise
päev

Seite 18.

der Feldstecher, - välipikk-
silm, binokkel
das Fernglas, "er pikksilm,
kiiker
sämtliche kõik
die Linse, n lääts

Seite 19.

der Angestellte, n ametnik,
teenija
der Zutritt juurdepääs
herstellen, te, (habe) t val-
mistama
der Auftrag, "e tellimus
die Ablenkung kõrvalekal-
tus
im voraus ette

entstehen, entstand, ist ent-
standen tekkima
an|bringen, brachte an, habe
angebracht külge liitma e.
kinnitama

Seite 17.

die Kiste, en (suur) kast
unterhalten, ie, (habe) a ülal
pidama
das Erzeugnis, se saadus
der Ruf hüüd; kuulsus
die Sternwarte tähetorn
ich ließ es mir nicht nehmen,
... zu besuchen ma ei loo-
bunud ... külaskäigust
immerhin ikkagi, siiski
sich schlängeln, te, (hat sich)
t looklema

3.

das Ergebnis, se tulemus, re-
sultaat
die Erzeugung valmistus,
tootmine

Seite 20.

zudem pealegi
die Folge, n tagajärg
veranschaulichen, te, (habe) t
(näidete varal) selgeks te-
gema
das Gelände maa-ala

Seite 21.

der Ersatzteil, e varuosa
unübertreffbar ületamatu
die Stiftung, en sihtasutus
die Wohlfahrt hea käekäik,
heaolu

der Betrieb, e kätis

Seite 22.

das Wohl hüve, hea käckäik
liefern, te, (habe) t andma,
varustama

die Fachliteratur erikirjandus
die Bücherei = die Bibliothek
das Bestehen olemasolu
sich erkundigen, te, (habe

mich) t järele pärima
edeldenkend õilsameelne
stammen, te, - pärit olema

Seite 23.

begabt andekas
die Reifeprüfung bestehen
küpsuseksamit õiendama
absolvieren, te, (habe) t lõ-
petama, läbi tegema
verkehren, te, (habe) t mit jm.
läbi käima kellegagi

Seite 24.

einen Platz belegen, te, (habe)
t kohta varuma

Die Olympischen Spiele in Berlin 1936.

Seite 25.

der Aufschwung hoogus tõus,
hoog

Ski (= Schi) oder Schnee-
schuh laufen suusatama

Seite 26.

die Veranstaltung, en korral-
dus

der Staffellauf teatejooks

die Fackel, n tõrvik

die Versöhnung lepitus, lep-
pimine

es gilt... (siin:) on vaja

Seite 27.

die Wehrmacht kaitsevägi

die Verfügung, en käsutus

die Unterhaltung ajaviide,
meelelahutus

Seite 28.

eine Fahne hissen, te, t lippu
heiskama, üles tõmbama

Seite 29.

was mich betrifft mis minus-
se puutub

Seite 30.

streichen, i, (habe) i maha
tõmbama

wetteifern, te, (habe) gewett-
eifert võistlema

Seite 32.

berichten, ete, (habe) et tea-
tama

der Bericht, e teade, aruanne

der Augenzeuge pealtnägija

der Zapfenstreich õhtune eha

die Handlung, en talitus, toi-
ming

das Ereignis, se juhtumus,
sündmus

Seite 33.

die Ergebnisse tulemused

der Funk = der Rundfunk
ringhääling

Das Berliner Stadion.

der Begriff, e kujutus, mõiste
an|legen, te, (habe) angelegt
ehitama, rajama

das Kernstück peatükk
(der Kern, e) (tuum)

der Aufmarsch rivistumine
samt (dem...) kaasa arva-
tud...

das Gelände maastik, koht,
maa-ala

Seite 34.

vervollständigen, te, (habe) t
täiendama, viimistlema

die Anlage, n ehitus, seade
die Kiefer, n mänd
nahezu (= beinah) peagu, li-
gikaudu

die Brause dušš

der Erfrischungsstand eine-
laud

der Schalter, - kassa (kassa-
avaus postil)

Seite 35.

vollziehen, vollzog, (habe)
vollzogen toimetama, täide
saatma

weißeln, te, (habe) t
meiseldama

Dr. K. L. Schleich.

Seite 36.

grundlegend põhjanev

Seite 37.

wohlhabend jõukas

wirksam tõhus, mõjuv

Preiselbeeren pohlamarjad

Blaubeeren sinikad, joovikad

verfassen, te, (habe) t koos-
tama, kirjutama

die Sektion lahkamine

Seite 38.

das Zureden mõjutamine

sich bewegen lassen järele
andma, end veenda laskma

fort|setzen, te, habe fortge-
setzt jätkama

namhaft nimekas, tuntud

die Betäubung uimastamine

das Verfahren talitusviis

ab|lösen, te, (habe) t vahe-
tama, asetama

entsprechend vastav

die Lösung lahus

Seite 39.

die Erfahrung kogemus

tagen, te, (hat) t koosolekut
pidama

überflüssig üleaarune

harmlos kahjutu, ohutu

das Gewebe koestik

un|empfindlich tundetu

die Behauptung, en väide

Seite 40.

blut|haltig verd sisaldav

beruflich kutseline

in Einklang bringen kooskõlla
viima

Virchow examiniert.

Seite 41.

schildern, te, (habe) t kirjel-
dama

sich zurückziehen, zog mich
zurück, habe mich zurück-

gezogen taanduma; (siin:)
toast lahkuma, ära minema
aufgeregt (auf|regen) ärrita-
tud

bedauern, te, (habe) t kahet-
sema; (bedauere ka: kahjuks)

Hilda K.-s Reisebriefe.

1.

Seite 42.

gönnen, te, (habe) t soovima,
mitte vastu olema

die Leistung, en tulemus, saa-
vutis

der Eindruck, "e mulje
verflossen = vergangen möö-
dunud

beaufsichtigen, te, (habe) t
järele vaatama või valvama

die Gouvernante, n guver-
nant, koduõpetajanna

ungefähr ligikaudu, umbes

Seite 43.

zunächst esialgu

der D-Zug (durchgehender
Zug) kiirrong

die Mahd niide, heinaniit
auf|fallen, ie, (mir ist) a sil-
ma torkama

die Strecke, n tükk maad,
tee

Seite 44.

der Wohlstand jõukus

der Schaffner, - konduktor
zudem pealegi

Seite 45.

die Absicht, en kavatsus
ausführlich üksikasjalik, põh-
jalik

2.

gestehen, gestand, habe ge-
standen üles tunnistama

wie es sich gehört nagu kord
ja kohus on

Seite 46.

der Bundesstaat liitriik
auf|weisen, ie, (habe) ie esi-
tama, üles näitama

er galt als... teda peeti
die Fläche pind

der Bezirk, e linnajagu

Seite 47.

nüchtern kaine
sich auf|lösen, te, (hat sich) t
(osadeks) lahutuma
vorbildlich eeskujulik

Seite 48.

die Anlage, n istutis, puiestik
die Bergkuppe, n ümmarik
mäehari

sich lagern, te, (habe mich) t
maha heitma, laskuma

die Erholung puhkus, kosu-
mine

Seite 49.

mir wird schwindlig pea pöö-
ritab

eher ennem, rohkem

die Rutschbahn liutee

famos suurepärane

das Vergnügen lõbu

die Bude, n lõöv, pood

überragen, te, (hat) t tõusma
üle . . ., ületama

**gewähren, te, t = geben, bie-
ten** pakkuma

Seite 50.

das Gebiet ala

das gilt auch von ihm see
käib ka tema kohta, see on
ka tema kohta maksev

einen Dienst leisten teenust
osutama, kasulik olema

Seite 54.

die Gelegenheit juhus, vöi-
malus

eine ebene Straße tasane tee
verkehren, te, (habe) t liik-
lema

Seite 55.

die Lunge, n kops

der Kanton kanton, maaring-
kond (Šveitsis)

der Verkehr liiklemine, läbi-
käimine

Seite 51.

beurteilen, te, (habe) t arvus-
tama, hindama

liebenswert lahke

**an|ziehen, zog an, habe ange-
zogen** ligi tõmbama, küt-
kestama

schauen Sie halt (Viinis) vaa-
dake ometigi vöi kord

ab|bilden, ete, (habe) et kuju-
tama, maalima

Seite 52.

**sich aus|zeichnen, ete, (habe
mich) et** välja paistma

die Schlagsahne vahukoor

ein|richten, ete, (habe) et sis-
se seadma, seadistama

sich erholen, te, (habe mich) t
puhkama

der Ausflug, "e rännak, eks-
kursioon

die Gedenkstätte mälestus-
koht

3.

Seite 56.

bescheiden vähenöudlik, mõö-
dukas

spüren, te, (habe) t tundma
der Schauplatz sündmuskoht

Seite 57.

die Platte (siin:) kaljulava

der Fahrsteig, e = Bahnsteig
perroon

der Bahnhofsvorsteher jaama-
ülem

schließen, o, (habe) o järel-
dama

Seite 58.

**sich erkundigen, te, (habe
mich) t** järele pärima, tea-
teid paluma

das Leben und Treiben elu-
olu

Seite 59.

das Unterkommen peavari

Seite 60.

die Verzierung, en kaunistus,
kaunistis

vermissen, te, (habe) t puudu
leidma, igatsema

Seite 61.

entspringen, a, (ist) u algama,
lähtuma (jõest)

Seite 63.

**eine Reise antreten, a, (habe)
e** reisile asuma

der Bronnen = der Brunnen
allikas, läte

sich sonnen, te, (habe mich) t
päevituma

der Schläger = das Papier
rapiir, mõök

der Studio (Student) tudeng,
üliõpilane

reizend kena, võluv

Seite 64.

das Bestehen olemasolu

die Geschäftigkeit töökus, as-
keldamine

sichern, te, (habe) t kindlus-
tama, kaitsema

das ist der Fall nii on lugu

4.

sich ducken, te, (habe mich) t
kükituma

**mir war zumute = ich fühlte
der Jodler (in der Schweiz
und in Tirol: ein Gesang
mit Fistel- und Brustton)**

huilutus

der Urlaub puhkus (ametist)

flach lame

die Galerie, n galerii, rõdu

Seite 62.

**die Stadt ist gelegen an =
liegt an ...** linn asetseb

staunen, te, (habe) t imestuma

5.

die Fläche, n (siin:) tasandik
geradezu otse, lihtsalt

sich dehnen, te, (hat sich) t
venima, laienema

**(Waren) beziehen, bezog, (ha-
be) bezogen** tellima, saata
laskma

Seite 65.

die Verhältnisse olud

das Ungeheuer koletis

das Rechteck, e õigenurgaline
nelinurk

bezeichnen, etc, (habe) et tä-
histama, tähendama

die Kreuzung, en ristumis-
koht, teelahe

unterfahren, u, (habe) a alt-
poolt läbi sõitma
sicher kindel, ohutu
an|deuten, etc, (habe) et vih-
jama, mõista andma

Seite 66.

der Abschnitt osa (lõige)
ein|treffen, a, (bin) o saabuma

400 km Mainfahrt.

1.

Seite 67.

das Paddelboot, e süst
flüchtig pealiskaudne, hetke-
line
der Entdecker, - avastaja
das Gebiet, e ala, maa-ala
der Reiz huvi
die Überlieferung traditsioon,
pärimus
beabsichtigen, te, (habe) t ka-
vatsema
reizen, te, (habe) t ärritama,
huvi pakkuma
der Ursprung algus
sich schlängeln, te, (hat
sich) t looklema

Seite 69.

messen, a, (habe) e mõõtma,
(siin:) pikk olema
das Faltboot, e kokkupandav
süst
das Zelt, e telk
knipsen, te, (habe) t = pho-
tographieren liksutama,
päevapildistama
der Knipskasten = der Pho-
toapparat

das Fieber befällt mich ma
jään palavikku
das Rieseln nirin
die Ader, n veresoon
einen Brunnen fassen kaevu
rakestama, kaevule rakkeid
panema

Seite 70.

das Gelände maastik, maa-
koht
Ski (= Schi) laufen, ie, (bin)
a suusatama
fesseln, te, (habe) t kütkes-
tama
ehemalig endine
eine Oper aufführen ooperit
etendama
der Eindruck, "e mulje
besonnen, te, t päikestama
der Forst, e mets, kasumets
entspringen, a, (ist) u välja
hoovama
rieseln, te, (ist) t nirisema
bescheiden tagasihoidlik

Seite 71.

minder = weniger

2. Würzburg.

- stromab** allajõge, pärivett
die Stadt erreichen, te, (habe) t linna jõudma
der Paddler, - süstaja
Rast halten = rasten puhkama (teel)
der Schauer = der Regenschauer vihmahoog
ein|schlummern, te, (bin) t = einschlafen
 Seite 72.
lüften, ete, (habe) et tuulutama
flott (es geht flott) ladusalt, kiiresti
das macht uns zu schaffen see annab meile tööd
der Schaffner konduktor
zufällig juhuslik
das Verkehrsbüro turistide büroo
jemand beraten, ie, (habe) a nõu andma, kedagi nõustama
die Auskunft, ^ze teade, informatsioon
Auskunft geben teateid andma, informeerima
meiden, ie, (habe) ie vältima, kõrvale hoiduma
es empfiehlt sich on soovitatav, et...
 Seite 73.
sich zurecht|finden, a, (habe mich) u orienteeruma, toime saama
die Absicht, en kavatsus, eesmärk
gelangen, te, (bin) t jõudma (kuhugi)
geistlich vaimulik
 Seite 74.
empor = hinauf
 Seite 75.
das Giebeldach, ^zer viilkatus
der Hang, ^ze nõlv
genießen, o, (habe) o nautima
die Stimmung, en meeleolu
jm. stimmen, te, (habe) t kellegi meelt mõjutama
drunten = da unten
bei|tragen, u, (habe) a kaasaaitama
erfahren kogunud, vilunud
 Seite 76.
auf|fallen, ie, (ist) a silmatorkama
auf|weisen, ie, (habe) ie esitama, üles näitama
namhaft kuulsa nimega, nimekas
flüchtig pealiskaudne, kiiresti möödaminev
leisten, ete, (habe) et saavutama, sooritama, ära tegema
sich äußern, te, (habe mich) t lausuma, oma arvamist avaldama

3. Zwischen Spessart u. Odenwald.

Seite 77.

die Biegung käär
knipsen = photographieren

Seite 78.

zurück|weisen, ie, (habe) ie ta-
gasi tōrjuma

bisher senini

fesseln, te, (hat) t kütkestama
an|legen (einen Platz), te, (ha-
be) t ehitama, rajama

ab|bringen, a, (habe) u ära
vōitma

spüren, te, (habe) t tundma
ernüchtern, te, (hat) t kaines-
tama

sanft mahe, pehme

die Buche, n pöökpuu

Seite 79.

zelten = die Zelte aufschla-
gen

hüllen, te, (habe) t katma

gemütlich mōnus

die Heumahd heinaniit

paddeln, te, (habe) t süstaga
sōudma

an|legen, te, (habe) t (laeva
kohta) maanduma

sich an|siedeln, te, (habe
mich) t asuma

Seite 80.

der Odenwald mägine pöök-
puumets Maini ja Reini va-
hel

das Fachwerk sōrestik, pör-
gastik

die Zeit drängt on kiire

die Kaltschale = kalte Speise

der Ruck nōks, rapsatus

der Wolkenbruch ränk sadu

sich langlegen = sich hinlegen
pikali heitma

Seite 81.

der Hochdruck kōrgrōhk

mit Hochdruck terve jõuga

der Flößer, - parvetaja

ab|nehmen, a, (habe) o vähe-
nema, kahanema

entzückend vōluv

der Flecken, - alev, koht

häufig = oft

das Wehr, e tōke, sulg

stammen, te pōlvnema

beherbergen, te, (habe) t pea-
varju andma, majutama

Seite 82.

in anderer Hinsicht teises
suhtes

die Unkosten kulud

die Stauwehr = das Wehr

die Schleuse, n lüüs, sulg

bedienen (eine Maschine), te,
(habe) t kaitlema

die Überraschung, en üllatus

ab|bauen, te, (habe) t koost
lahti vōtma

schätzen, te, (habe) t hinda-
ma, lugu pidama

Im „Fliegenden Hamburger“.

Seite 83.

sich ab|heben, o, (hat sich) o
erinema, esile astuma
wirken, te, (hat) t mõjuma;
näima
schweben, te, (hat) t hõl-
juma
der Hintergrund tagaplaan,
tagaala
der Widerstand vastupanu
verringern, te, (habe) t vä-
hendama
ab|runden, ete, (habe) et üm-
mardama
die Decke, n kate, katus

Seite 84.

der Eindruck, "e mulje
der Güterzug, "e kaubarong
an|ziehen, o, (hat) o paigast
võtma
die Muße vaba aeg
das Abteil kupee
der Erfrischungsraum, "e eine-
laud
an|bringen, brachte an, habe
angebracht asetama, kohale
seadma
das Gepäcknetz, e pakivõrk
surren, te, (hat) t põrisema
die Unterhaltung vestlus
der Sitz, e iste, istekoht
die Geschwindigkeit kiirus
jm. überholen, te, (habe) t
kellestki mööda jõudma

entfalten (= entwickeln) aren-
dama
die Ziffer, n number
fassen, te, (habe) t haarama,
(siin:) taipama
spüren, te, (habe) t tundma
tasten, ete, (habe) et kobama

Seite 85.

das Tastvermögen kompamis-
võime
die Fläche, n pind
aus|kosten, ete, (habe) et
maitsma
der Genuß, -üsse nauding
empfinden, a, (habe) u tundma
mich überkommt ein Ge-
fühl... ..tunne valdab
mind
Fuß fassen kanda kinnitama
das Bedürfnis, se vajadus
die Kurbel, n vânt
wesentlich oluliselt
wesentlich leichter palju ker-
gem
je früher, desto besser mida
varem, seda parem
die Lenkung juhtimine
rücken, te, (habe) t nihuta-
ma, liigutama
verfolgen, te, (habe) t jälgi-
ma, tähele panema
angespannt pinevil, pinguta-
tud
die Strecke tee, tükk maad
die Umrise kontuurid

Seite 86.

verschlingen, a, (habe) u nee-
lama
winken, te, (habe) t viipama
die Kreuzung ristumiskoht,
riste

der Bahnsteig, e perroon
der Platz ist besetzt koht on
ära vöetud e. kinni e. hõi-
vatud
der Zepp = Abkürzung für
Zeppelin

Vorkämpfer der Luftfahrt.

I. Graf Zeppelin und sein Werk.

1.

Seite 87.

die Hobelbank, ^ze hõövel-
pink
die Anlage, n seadis
widmen, ete, (habe) et pü-
hendama
die Entschlossenheit otsustus-
kindlus, -võime
die Belagerung ümberpiira-
mine

Seite 88.

lenken, te, (habe) t juhtima
lenkbar juhitav
seinen Abschied nehmen erru
minema
gelten, a, (hat) o maksev ole-
ma; hier: gewidmet sein pü-
hendatud olema
das Gerippe, - luukere
überkleiden, ete, et = be-
decken
hervorragend silmapaistev
starr kange, liikumatu
der Sachverständige, n asja-
tundja
ungünstig ebasoodus

ab|lehnen, te, (habe) t tagasi
lökkama

Seite 89.

die Herstellung valmistamine
die Triebkraft, ^ze ajamisjõud
sich erweisen, ie, (hat sich) ie
osutama
die Erfahrung, en kogemus
der Aufstieg tõusmine, tõus
die Enttäuschung, en pettu-
mus
versagen, te, (hat) t ära ütle-
ma, petma
der Bestandteil, e koostus-osa

Seite 90.

kreuzen, te, (hat) t ristlema
die Mittel (Plur.) raha, ka-
pital
bereit|stellen, te, (habe) t val-
mistama
zerstören, te, (habe) t hävi-
tama, purustama
altern raukuma, vananema
vergeblich asjatu

Seite 91.
willig tahtlikult, meeledi
schweben, te, (hat) t hõljuma
der Verehrer, - austaja
der Erfolg edu, menu

Seite 92.
eine Verbindung unterhalten,
ie, a ühendust pidama
die Übersee ookeanitagused
maad
anschließen, o, (habe) o ühi-
nema, ühendama
ausführen, te, (habe) t täide
viima, sooritama
die Forschung, en uurimus

der Landungssteg, e maan-
dumissild, lauter
flattern, te, (hat) t lehvima
der Verkehr liiklemine
rattern, te, (hat) t kolisema,
põrisema
knattern, te, (hat) t põrisema
wallfahrten, ete, (bin) et rän-
dama, usurändamisel käima
die Beziehung, en suhe
Beziehung haben zu... suh-
tuma
die Werft laevatehas
der Schutzpatron = Schutz-
herr kaitsja

Seite 95.
hinreichen, te, (hat) t jätkuma
verwandeln, te, (habe) t
muutma

2.
die Beschwerde, n raskus
überwinden, a, (habe) u üle
saama

Seite 93.
bei dieser Gelegenheit sel ju-
hul, sel puhul
die Schleife, n tiir (muidu:
lint)
die Insassen = die Passagiere
sees-olijad, reisijad

Seite 94.
der Aufstiegplatz, "e lennu-
väli
neuerdings nüüd, alles hiljuti

3.
das Säulchen (die Säule) väi-
ke sammas
stützen, te, (habe) t toetama
liefern, te, (habe) t andma,
varustama
die Naht, "e õmblus
die Navigation mere- või õhu-
sõit
anstreichen, i, (habe) i vär-
vima
der Funker, - raadiotelegra-
fist

Seite 96.
das Ungetüm, e koletis
lagern, te, (habe) t laagerda-
ma, seisutama
der Wasserstoff vesinik
Schlagseite bekommen kalla-
kile vajuma

im Notfall hädakorral
die Zelle, n kong; (siin:) ka-
biin
die Besatzung [laeva] mees-
kond

die Fracht, en praht

Seite 97.

wie ist dir zumute? kuidas
on su enesetunne?

II. Hugo Eckener.

die Luftschiffahrt õhulaevan-
dus
fesseln, te, (hat) t kõitma,
kütkendama
der Gelehrte, n õpetlane
die Anfrage järelepäring
der Versuch katse
berichten, ete, (habe) et tea-
tama, aru andma
die Schriftleitung ajalehe toi-
metus
liefern, te, (habe) t saatma,
andma
zu|sagen, te, (habe) t nõus-
tuma
der Aufsatz, "e artikkel; kir-
jand
das Aufsehen tähelepanu
erregen, te, (hat) t äratama

Seite 98.

milde pehme, õrn
urteilen, te, (habe) t arvus-
tama
ab|lehnen, te, (habe) t tagasi
lökkama, eitama
auf die Dauer pikapeale
unterzeichnen, ete, (habe) et
alla kirjutama
vorsprechen bei jm. jutul käi-
ma, visiidi tegema

der Gehrock, "e üli- või sa-
terkuub
der Beitrag, "e artikkel, kir-
jutis
der Zweifel, - kahtlus
sicher kindel
sich ergeben, a, (hat sich) e
järelduma
sich begeistern, te, (habe
mich) t vaimustuma
an|vertrauen, te, (habe) t
usaldama
heil terve

Seite 99.

ein|treffen, a, (bin) o saabu-
ma, täide minema
willig hea meelega
sich unter|ordnen, ete, (habe
mich) et alluma
ich fühle mich wohl mul on
heameel
verschiedenartig mõnesugune
befriedigen rahuldama
sich aus|ruhen, te, (habe
mich) t puhkama
reizvoll mõnus, kena, huvi
äratav

Seite 100.

versäumen, te, (habe) t tege-
mata jätma

die Erholung puhkus, toibumine
enttäuschen, te, (hat) t pettuma panema
verzichten, ete, (habe) et loobuma
stammen, te pärit olema
sich ausprägen, te, (hat sich) t selgesti näha olema, peegelduma
das Examen bestehen, bestand, habe bestanden õien-dama, sooritama

III. Hugo

jemand anstellen, te, (habe) t ametisse panema, teenistusse võtma
empfehlen, a, (habe) o soovitama
die Weberei kudumisvabrik
die Neigung kalduvus
gemäß kohaselt, järgi
standesmäßig seisusekohane

Seite 102.

sich mühen, te, (habe mich) t vaeva nägema
die Leistung (einer Maschine) võimsus
erzielen, te, (habe) t saavutama
verwerten, ete, (habe) et kasutama, rakendama
erwerben, a, (habe) o omandama
zweckmäßig otstarbekohane
ausbilden, ete, (habe) et täiustama, arendama

die Volkswirtschaft rahvamajandus
reizen, te, (hat) t huvitama, ärritama

die Abhandlung, en kirjutis, artikkel

der Mangel puudus

die Ursache, n põhjus

Seite 101.

die Tagung, en koosolek, nõupidamine

der Verfasser, - autor

allerdings muidugi

Junkers.

die Einzelheit, en üksikasi

zerlegen, te, (habe) t lahutama, jaotama

die Anstalt, en asutis

Seite 103.

der Verlust, e kaotus

ersetzen, te, (habe) t asendada

der Betriebsstoff, e jõu- ehk küttaaine

die Beschäftigung tegevus, teotsemine

das hatte zur Folge see tõi tagajärjena kaasa

die Versorgung varustamine

die Fachwelt eriteadlaste maailm

der Erfolg, e tulemus; edu

sich begnügen, te, (habe mich) t rahulduma, leppima

der Ruf kutse

Seite 104.

er machte viel von sich reden
temast hakati palju rääkima
der Ersatz asendus
der Fachmann, die Fachleute
eriteadlane
sich zum Wort melden, etc,
(habe mich) et sõna võtma
leisten, etc, (habe) et saavu-
tama, looma, teostama
verwenden, etc, (habe) et tar-
vitama, rakendama
der Gleitflieger liuglendaja
der Eindecker ühepinnaline
lennuk

Seite 105.

die Leistung saavutis, tulemus
der Augenzeuge, n pealtnä-
gija
das Ereignis, sse juhtumus,
sündmus
der Spitzname pilkenimi
ich bin imstände ma olen
suuteline, ma suudan
das Rohr roog
sich entwickeln, te, (hat sich) t
arenema
der Verkehr liiklemine

Seite 106.

unterhalten, ie, (habe) a ülal
pidama
Beziehungen unterhalten zu
jm. suhtlema, suhteid või
ühendust pidama
die Unternehmung, en ette-
võtte

der Auftrag, "e (die Bestel-
lung) tellimine, tellimus
bestimmen, te, (hat) t mõju-
tama
spärlich (undicht) mitte tihe,
hõre
besorgen, te, (habe) t toime-
tama, teostama
die Anwendung tarvitus, ra-
kendus
sich bewähren, te, (hat sich) t
kõlblikuks osutuma

Seite 107.

endgültig lõplikult
die Tragfähigkeit kandevõime,
-jõud
mit Vorliebe meeleldi, pea-
miselt
entstammen = stammen pä-
rit olema
bisherig senine
aus|statten, etc, (habe) et va-
rustama
verwenden, etc, (habe) et tar-
vitama, kasutama
die Schöpfung looming

Seite 108.

zuverlässig usaldatav
Arbeit leisten tööd tegema
die Zentrale keskjaam, kes-
kus
erlangen, te, (habe) t kätte
saama, saavutama
das Luftbildwesen õhupäeva-
pildistus
der Aufschwung tõus, hoog

Seite 109.

einen Dienst leisten teenust
osutama

der Schädling, e kahjur, kah-
jutegev putukas

entwerfen, a, (habe) o koos-
tama, kavastama

jm. aus|bilden, ete, (habe) et
harima
geübt (üben) vilunud, osav

Seite 110.

die Bescheidenheit tagasi-
hoidlikkus

Est. A- 11147

Hind 80 senti