

Der Feldzug im Anti-Atlas beendet

Tanks und motorisierte Artillerie „siegten“

Die Franzosen melden voller Freude und Genugtuung das Ende des neuen Feldzugs in Marokko. Insofern unterscheidet sich die Siegesnachricht nicht von denen früherer Jahre, als abermals die Unterwerfung sämtlicher Berberstämme, soweit sie die Herrschaft der Trikolore noch nicht anerkannt hatten, wird gemeldet, und auch diesmal wieder irgendein Führer der Berber auf benachbartes Gebiet entkommen ist, wo er vor dem Zugriff der Franzosen gesichert erscheint. Das ist die bekannte Hinterfür, durch die der Urheber künftiger Aufstände in den nächsten Jahren wieder hineinschlüpfen kann, denn schließlich ist es doch ein merkwürdiger Zufall, daß Jahr für Jahr die Franzosen Marokko unterwerfen und doch immer wieder von neuem große Aufwendungen an militärischen und Mitteln machen müssen, um Marokko wirklich und endgültig zu „pazifizieren“.

Dennoch erwecken die diesmaligen Meldungen über den Feldzug im Anti-Atlas eher den Anschein der Wahrscheinlichkeit und Glaubwürdigkeit. Die Franzosen haben den Frühjahrsfeldzug von 1934 außerordentlich sorgfältig vorbereitet. Über 30 000 Mann farbiger Truppen waren vor allem weiße Spezial-Formationen nach Afrika verandt worden, die in erster Linie die technischen Aufgaben des Feldzuges zu bewältigen hatten. Der Anti-Atlas, ein Gebirge von durchschnittlich 1500 Meter Höhe mit zahlreichen Hochebenen und Einzelgipfeln, die fast 3000 Meter erreichen, ist mit samt seiner Umgebung ein fast völlig baum- und pflanzenloses Sandgebirge. Die dortigen Berberstämme haben keinen festen Wohnsitz, sondern gehören zu den typischen Nomadenstämmen. Bisher war das einzige Verkehrsmittel das Kamel. Die Franzosen sind systematisch ans Werk gegangen und haben vor allem Autostrassen, Flugplätze und Flughallen gebaut und Telegraphenlinien gelegt. Selbstverständlich benutzten sie außerdem auch fahrbare Funkstationen, wie denn überhaupt die motorisierte Truppe die Hauptrolle in dem kaum 14tägigen Feldzug gespielt hat. Mit Tanks, Traktoren und motorisierter Artillerie auf der Erde und mit den modernsten Flugzeugen in der Luft ist eine europäische Truppe gegenüber den zusammengewürfelten Berberstämmen, die bestenfalls über Gewehre verfügen, aber nicht ein einziges Maschinengewehr besitzen, in jeder Hinsicht überlegen. Sie ist aber auch imstande, außer dem Widerstand der Menschen die Tüden und Schwierigkeiten des Landes und des Klimas zu überwinden. Insofern war der Feldzug nicht mit militärischen Vorbeeren verbunden, wenn auch nicht verkannt werden darf, daß für die weißen Truppen die Strapazen außerordentlich groß und anstrengend gewesen sein müssen.

Das Ergebnis der neuen kriegerischen Aktion besteht für Frankreich darin, daß nun das ganze Land vom Mittelmeer bis zum Senegal seiner Herrschaft unterworfen ist. Wenn auch formell und nominell der Sultan der eigentliche Herrscher bleibt, ist doch Marokko im ganzen eine rein französische Kolonie, die für Frankreich einen außerordentlichen wirtschaftlichen Machtzuwachs bedeutet. Schon während des Weltkrieges hat Frankreich Weizen, Gerste, Wolle, Schaf- und Ziegenwolle, Eier und Mais aus Marokko bezogen. In der Zeit nach dem Kriege hat es für den Anbau von Bohnen, Erbsen, Leinsaat, Mandeln, Rohwachs und eine Reihe weiterer Landesprodukte Sorge getragen. Dazu

kommen noch die Liefermöglichkeiten für Pferde und Schlachtvieh. Zu welchen kriegerischen und wirtschaftlichen Leistungen wird Marokko fähig sein, wenn es nunmehr nach seiner endgültigen Unterwerfung erschlossen wird und europäische Methoden angewendet werden? Hierzu kommt noch, daß sich die französische Industrie in einem rein französischen Marokko das Verkaufsmonopol sichern kann. Nicht zuletzt ist aber auch Marokko eines der Haupt-Reservoirs für die farbige Armee Frankreichs.

Volkstum als Waffe

Von Gerhart Drabja.

Reichsjugendleiter im Reichsbund Volkstum und Heimat. Es ist das Wesen der Wende, in der wir leben, daß sich die Völker von neuem ihrer selbst bewußt werden, sich schärfer denn je voneinander abheben und zu einer Nationalgestaltung ihrer Staatwesen schreiten. Diese Umgestaltung vollzieht sich in Etappen, aber es ist anzunehmen, daß dasjenige Volk, das sich am klarsten völkisch ordnet, am besten das Gezeig der Wende erfüllt und einmal Vorbild und vielleicht Sieger in diesem Ablauf des Geschichtsablaufes wird.

Das Volkstum ist in dem Kampfe um die nationale Neuordnung die härteste Waffe. Sprache, Tracht, Sitte, Gebärde und Behausung sind die Formen, an denen sich ein Volk erkennt und für ein anderes sichtbar wird. Es ist das offenkundigste Kennzeichen unserer völkischen Not, daß der tragende Untergrund unseres Volkes, die Schicht der Arbeiter und Bauern, nicht mehr singt, tanzt, spricht und gestaltet in jener ursprünglichen Weise, die noch am die Wende des 18. Jahrhunderts vorhanden gewesen ist.

Weil der Arbeiter nicht mehr singt, begreift er auch z. B. wenig von einer gesteigerten musikalischen Darbietung. Man glaube nicht, daß in ein Konzert geführte Arbeiter sehr viel von dem vorgetragenen musikalischen Gebilde mitnehmen und begreifen. Vielleicht empfinden sie, fühlen sich geehrt, aber sie werden dadurch nicht geformt und verpflichtet. Und es kommt doch heute alles darauf an, daß unsere Kultur verständig erzieht wird!

Aus dieser Erkenntnis heraus muß die praktische Volkstumsarbeit aufgebaut werden. Wir müssen den starr gewordenen Untergrund unseres Volkes wieder loder machen, wir müssen dem Volk buchstäblich den Finger, den Fuß, das Ohr führen, und zwar muß mit den einfachsten und leichtesten Dingen begonnen werden. Das ist nicht von oben herab geurteilt, im Gegenteil: die Parole „Die Kunst dem Volke!“ ist eine Losung, die wir unerbittlich betämpfen müssen, weil sie Kultur und Volk hochmütig auseinanderreißt, als habe eine privilegierte Oberschicht etwas an die Masse zu vergeben. Die Zusammenführung von Volk und Kunst wird solange unfruchtbar bleiben, bis unser Volk aus eigener, neugetriebener Fülle heraus sich die Dinge der Kunst und Kultur wieder selbst zu eigen macht.

Die Vorbereitung für eine solche Begegnung von Volk und Kunst kann nur von einer einjährigen Jugendmannschaft geleistet werden. Aus ihren Reihen müssen Stoßtrupps ins Land gehen, die den Bauern, Mann, Weib und Kind auf eine unerhörte einfache Weise zu erschauern versuchen, die mit ihnen singen, spielen, tanzen, ihnen zeigen, wie man in ihrer Landschaft richtig bauen muß nach Stoff und Maß, die den Frauen und Mädchen das Spinnen und Weben beibringen, die ihnen Trachten zeigen, die sie für die Feldarbeit und die sie für den Feiertag tragen sollen, die die Jugend auf dem Land hellhörig machen für Brauch und Sitte und neue, ihrer Altersstufe angepasste Lebens- und Gemeinschaftsformen; kurz, die die Menschen dort antagen, in ihr eigenes Selbst hineinzufügen und mit ihrer gegebenen Gemeinschaft auf eine neue herzliche und fruchtbare Weise zusammenleben.

Es muß bei dieser Lehre ganz deutlich werden, daß die Verwirklichung dieser Dinge keinen Aufwand und Umstand erfordert.

sondern daß das Wesentliche bereits geschieht durch ein neues Verständnis und Umgehen mit den einfachen Dingen der deutschen Seele und des Stoffes. Auf die Selbstgestaltung kommt es an, und wenn es gelingt, die Willigkeit zu solcher Selbstgestaltung neu zu wecken, und die ersten Handgriffe für solches Tun von einem Dorfe, besonders von einer Jungmannschaft, geschahen sind, dann ist die entscheidende Aufgabe des Stoßtrupps bereits erfüllt. In erster Linie muß natürlich die Jungmannschaft des Dorfes zum Mittum aufgerufen werden, denn jede Landschaft lebt am bewußtesten in ihrer Jungmannschaft, die ja auch innerlich noch aufgeschlossen und bereit für neue Wege und Ziele ist.

Wie für den Bauern, so muß auch für den Arbeiter der Weg gefunden werden, auf dem er zu einer Gestaltung seines Lebens kommt, die wahr, herzlich und von gutem menschlichen Maß ist. Die von der nationalsozialistischen Gewerkschaft „Kraft durch Freude“ geplante Gestaltung des Feiertagsabendwerkes dürfte die Möglichkeit dazu eröffnen. Auch hier werden Stoßtrupps der Jungmannschaft des Volkes anzusetzen sein, um zu echter Lebens- und Festgestaltung hinzuzuführen. Es ist sicher, daß für die städtische Welt andere bewegende Bräuche und Weisheiten und Spiele gewährt werden müssen als für das Land. Aber der Sinn und die Wahl des Einfachen und Schlichten ist auch hier das Richtige. Nicht nur in die Gestaltung der Wertgemeinschaft muß die Lehre hineinwirken, sondern auch in das Familienleben und seine Ordnung. Wer dem Arbeiter den Weg zum Verständnis der Kraft und Bedeutung des Volkstums ebnen will, muß ihn unmittelbar an die Ursprünge heranzuführen.

Aus der klaren Erkenntnis heraus, daß ohne eine derartige praktische Volkstumsarbeit die Seele unseres Volkes und seine Gestalt nicht die Prägung und Reinigung erfahren kann, die es für die Durchführung seines Kampfes in der Welt braucht, hat der Stellvertreter des Führers den Reichsbund Volkstum und Heimat mit der einheitslichen Zusammenfassung der gesamten Volkstumsarbeit im neuen Reiche beauftragt. So ist der Reichsbund die Schmiede, in der die Waffe des Volkstums für uns geschnitten und neu geschliffen wird. Die deutsche Jungmannschaft könnte sich keine bessere Einjahrmöglichkeit wünschen!

Rundfunk

Donnerstag, 15. März, 10.10 Uhr aus Stuttgart: „Erfreue dich“, 10.40 Uhr: Bessere Liebeslieder, 11 Uhr: Gassenbauern, 12.35 Uhr: Mittagskonzert, 14.30 Uhr: Deutsche Hausmusik, 15 Uhr: Kinderstunde, 16 Uhr aus Leipzig: Nachmittagskonzert, 17.30 Uhr aus Stuttgart: Lieder von Karl Eichhorn, 18 Uhr: Balkilar und die Goien, 1. Teil, 18.15 Uhr nach Frankfurt: Familie und Kaffe, 18.25 Uhr nach Frankfurt: Spanischer Sprechunterricht, 20.10 Uhr aus München: Vortrag über Österreich, 20.30 Uhr aus Stuttgart: Nosamusik und Soldatenlieder, 21.10 Uhr: Land in Rot! Der Bezirk Raulbronn, 22.45 Uhr: Zwischensprogramm, 23 Uhr aus Frankfurt: Nachtkonzert, 23.45 Uhr von Berlin: 30. Berliner Sechstage-Rennen, 24 Uhr aus Stuttgart: Nachtmusik, 0.15 Uhr: Stunde der Welt: Die sieben Weltwunder.

Freitag, 16. März, 10.10 Uhr aus Stuttgart: Militärsymphonie Nr. 100, G-Dur, 10.50 Uhr: Die italienische Reiter, 12.35 Uhr nach Frankfurt: Die romantische deutsche Oper, 14.30 Uhr: Schulfunk — Stufe 3: Hast du ein Abendbrot? 15.30 Uhr: Klaviermusik, 16 Uhr aus Frankfurt: Nachmittagskonzert, 17.30 Uhr aus Stuttgart: Erntedankfest, 17.50 Uhr: Tendre Jugend, 18 Uhr: Jugendstunde, 18.25 Uhr: Schubert, 20.10 Uhr nach Frankfurt: „Mit 1000 Kilo-Decks“, 22.45 Uhr: Zwischensprogramm, 23 Uhr aus Frankfurt: Vom Schicksal des deutschen Geistes, 24 Uhr aus Frankfurt: Nachtmusik.

Das Mädchen in Silberkleide

(15. Fortsetzung.)

Jedenfalls sah sich der Justizrat, der in der ehemaligen Operettenfängerin eine aufdringlich aussehende Dame erwartet hatte, in seinen Vorstellungen angenehm enttäuscht.

Sein Benehmen wurde verbindlicher. „Es tut mir leid, gnädige Frau, daß ich Sie in Ihrer Häuslichkeit stören muß. Aber ich habe es für richtig gehalten, den Schluß unserer brieflichen Verhandlungen mündlich zu führen und habe mich deshalb zu einer Reise nach Elmshorn entschlossen.“

„Das ist durchaus in meinem Sinne, Herr Justizrat. Ich selbst wollte Ihnen diesen Besuch vorschlagen.“

„Das klang bescheiden und doch würdevoll.“

„Ich will Sie jedenfalls nicht lange stören. Unsere Verhandlungen werden rasch abgeschlossen sein, wie ich hoffe. Der nächste Zug schon muß mich zur Hauptstadt zurückbringen.“

„Ich hoffe, Sie werden wenigstens eine Tasse Tee mit uns nehmen. Meine Tochter Anne wird ohnehin gleich erscheinen.“

Der Justizrat warf einen Blick auf den verführerischen Teetisch.

„Sehr freundlich, gnädige Frau. Ich nehme mit Dank an. Und nun wollen wir von den Geschäften sprechen. Sie sind also damit einverstanden, daß Fräulein von Falke in das Haus ihres Großvaters übersiedelt?“

„Ich habe Ihnen mein prinzipielles Einverständnis bereits schriftlich gegeben. Sie werden es mir nicht verübeln, wenn ich noch einige Worte als Mutter zu Ihnen spreche, Herr Justizrat.“

Bedor Klein neigte zustimmend das Haupt. Frau Staniecki fuhr, mehr Sicherheit gewinnend, fort:

„Freiherr von Falke hat meine Ehe mit seinem Sohne mit scheinbar Augen anaeleben. Awanala Jahre hat er

sich um seine Enkelin nicht gekümmert. Sie werden es begreifen, daß ich seinem plötzlichen Wunsch, seine Enkelin zu sich zu nehmen, mit einigem Mißtrauen gegenüberstehe. Wieviel diese plötzliche Wandlung?“

„Der Freiherr ist nicht mehr der jüngste, gnädige Frau. Das Alter hat ihn milder gemacht. Er betrachtet viele Dinge jetzt nachgiebiger. Außerdem ist er leidend und möchte seine Enkelin gern zur Pflege um sich haben.“

„Um sie wieder fortzuschicken, wenn er gesund ist,“ sagte Frau Staniecki scharf.

„Nein, um sie für immer bei sich zu behalten und sie in ihre Rechte als Enkelin einzusetzen. Er will das Mädchen in aller Form anerkennen. Fräulein Falke wird, sobald sie auf Falksburg lebt, ein sehr reichlich bemessenes monatliches Taschengeld und ein privates Bankkonto erhalten, damit sie sich nicht pekuniär von ihrem Großvater abhängig fühlt. Sie wird die Stellung bekleiden, die ihr zukommt. Darüber habe ich bereits mit dem Freiherrn einen Vertrag aufgesetzt. Hier ist er. Wie Sie sehen, hat mein Klient das Dokument bereits unterzeichnet. Ich bin hergekommen, um Ihre Unterschrift zu erbitten. Lesen Sie den Vertrag genau durch und beachten Sie bitte besonders den Passus am Ende. Der Freiherr besteht unbedingt darauf, daß er in den Vertrag aufgenommen wird. Ich hoffe aber, daß Sie keine Schwierigkeiten machen werden, gnädige Frau.“

Frau Staniecki las das Abkommen durch. Die Röte stieg ihr in die Wangen. Sie war überrascht über den günstigen Wortlaut des Vertrages. Vera leckte sich tatsächlich in ein gutgemachtes Nest!

Der Passus am Ende besagte, daß Frau Olga Staniecki von Besuchen auf der Falksburg abzusehen habe, ihr aber das Recht zustünde, ihre Tochter an anderen Orten zu treffen.

Der Justizrat bezog das Erröten der Dame auf diese scharfe Bedingung des Freiherrn. Aber damit war er im Irrtum. So feinsinnig war die Dame Staniecki nicht.

„Sie werden begreifen, gnädige Frau, daß Freiherr von Falke diese Bedingung stellt. Hoffentlich sind Sie einverstanden.“

„Ich will nicht hindertlich sein, Herr Justizrat. Es handelt sich ja um die Zukunft meines Kindes. Und nun will ich Ihnen Annes Dokumente holen. Einen Augenblick, bitte.“

Frau Staniecki war froh, aus dem Zimmer zu kommen.

Sie lehnte an ihrem Schreibtisch, Annes Urkunden in der Hand, und seufzte tief auf.

Gott sei Dank, der Streich war gelungen! Veras Zukunft gesichert.

Hoffentlich nahm sich das Mädchen zusammen und machte auf den alten Rechtsanwalt einen günstigen Eindruck. Vera konnte oft ungezogen und hochmütig sein.

Na, jedenfalls war die Sache bisher glatt gegangen und würde weiter glatt gehen. Ihr fiel eine schwere Last vom Herzen. Es war dumm, daß sie sich vor dem alten Justizmenschen gefürchtet hatte. Es war nicht schwer, ihn am Bändel zu führen, wenn man ihn nur richtig behandelte.

Frau Staniecki schrat aus ihren Gedanken.

Aus dem Nebenzimmer tönte heiteres Mädchenlachen. Rasch raffte sie die Dokumente zusammen und ging ins Wohnzimmer zurück.

Auf der Schwelle blieb sie verblüfft stehen und verbarz mit Mühe ihr Erstaunen.

Vera war anwesend und goß dem alten Herrn eben eine Tasse Tee ein.

Sie trug ein einfaches, schwarzes Kleid, darüber ein weißes Schürchen — Annes Uniform als „Haustochter“!

Offenbar hatte der Justizrat jeben einen Scherz gemacht, denn Vera lachte hell. Es war aber ein ganz anderes Lachen, als es Vera sonst an sich hatte. Mädchenhaft-bescheiden und freundlich klang es. Vera spielte ihre Rolle ausgezeichnet.

„Ich habe bereits die Bekanntschaft mit Ihrem Fräulein Tochter gemacht, gnädige Frau,“ sagte Klein und man merkte ihm die Zufriedenheit mit Veras Erscheinung an. „Ah, da sind ja die Dokumente: Taufschein, Geburtschein und so weiter. Sie gestatten, daß ich diese Dinge gleich an mich nehme. Es wird bald Zeit, mich zu empfehlen. Wann kann Ihr Fräulein Tochter nach Falksburg abreisen?“

(Fortsetzung folgt.)

Gottlieb Daimler, seine Erfindung u. sein Werk

Vom „Falschmünzer“ zum Pionier des Automobilwesens

In diesem Jahr — am 17. März — jährt sich zum hundertsten Mal der Geburtstag von Gottlieb Daimler, dem Pionier des deutschen Automobilwesens, dessen Name mit der Geschichte des Automobilismus unauflöslich verbunden ist durch seine Erfindung des schnelllaufenden Motors und somit als Erfinder des Automobils. Ohne damit die Verdienste anderer Männer, wie Carl Benz, auch nur im geringsten schmälern zu wollen, muß festgestellt werden, daß es ohne den durch Gottlieb Daimler erfundenen schnelllaufenden Motor niemals möglich gewesen wäre, in den Besitz dieses modernen Verkehrsmittels zu gelangen, ohne das wir uns heute unser Verkehrsleben überhaupt nicht mehr vorstellen können.

Nachvolle Kundgebungen

Entsprungen dem Gefühl der Dankbarkeit und der Anerkennung für seinen großen schwäbischen Landsmann, nimmt der Gau 13 im DVC den 100. Geburtstag von Gottlieb Daimler zum Anlaß mächtiger Kundgebungen im ganzen schwäbischen Land. In sämtlichen Ortsgruppen des Gau 13 wird an diesem für das Automobilwesen so bedeutungsvollen Tage in Ehrfurcht Gottlieb Daimlers gedacht. Außerdem findet im April eine Sternfahrt und andere größere Veranstaltungen statt. Schornbach selbst, das alte Remotalbäckchen, hat eine „Gottlieb-Daimler-Ehrung 1934“ gebildet, um als Vaterstadt von Gottlieb Daimler dem großen Sohne zu die Zeit der Kirchenglocke das längst verdiente Denkmal zu enthüllen, nachdem zuvor schon am Geburtshaus eine Gedenktafel enthüllt wird.

Schon jetzt wird auf diese Feiern von allen Seiten, insbesondere aber vom DVC, Gau 13, mit Macht hingearbeitet, um ihnen ein würdiges Gepräge zu geben und dem Erfinder endlich einmal die Ehrung zuteil werden zu lassen, die er gerade von seiner engeren Heimat mehr als verdient hat. Mit Stolz muß es ja jeden Deutschen und die Schwaben ganz besonders erfüllen, daß es ein Gottlieb Daimler war, der den Grundstein für den Automobilismus der Welt legte und daß sein so klein begonnenes Werk durch Tatkraft, Fleiß und unermüdete Ausdauer zu einer so respektablen Größe heraufgeführt wurde. Zu einer Größe, die schon längst vor dem Krieg dem Ausland Achtung vor dem deutschen Namen abnötigte. Ein Stück deutscher Weltgeltung ist zweifellos durch die Arbeit einer Produktionsstätte wie die der Daimler-Benzwerke errungen worden. Und das Werk Gottlieb Daimlers wird daher auch fernerhin unerschütterlich für immer seinen Platz an der Spitze aller Automobilproduktionsstätten einhalten und damit dem Schöpfer des deutschen Automobils seine Dankbarkeit erweisen.

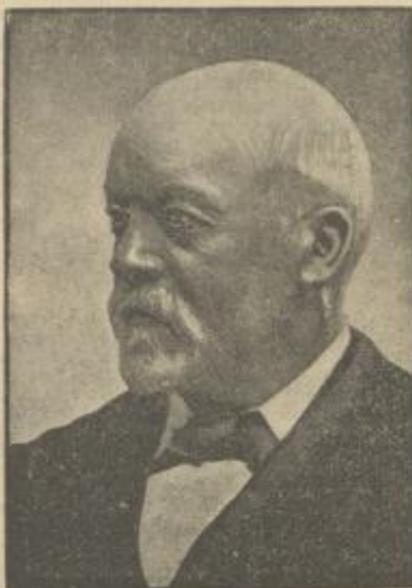
Unter dem Verdacht der Falschmünzerei

Das Kraftfahrzeug in seiner Form, wie wir es heute kennen, ist für uns eine Selbstverständlichkeit geworden. Bis es aber soweit war, bedurfte es langer, unermüdeten Arbeiten, immer neuer Versuche und Erprobungen. Immer wieder zeigte sich Schwierigkeiten, von denen wir uns heute gar keine Vorstellungen machen können, weil wir uns inmitten des Zeitalters der Technik befinden, wo uns alle und die modernsten Hilfsmittel zur Verfügung stehen. So ganz anders lagen aber damals die Verhältnisse. Es bedurfte schon des eisernen Willens eines Gottlieb Daimlers, um das Werk nicht scheitern zu lassen. Dabei mußte auch Gottlieb Daimler das Schicksal so mancher Erfinders teilen, zunächst völlig verkannt zu werden. Einmal stand er sogar unter dem Verdacht der Falschmünzerei.

Wie immer, so arbeitete er auch an einem friedlichen Abend des Jahres 1882 zusammen mit seinem getreuen Weggenossen Wilhelm Maybach in der Versuchswerkstätte in Cannstatt. Geheimnisvoll ging es in dieser Werkstatt zu. Darüber konnte es keinen Zweifel geben. Für damalige Verhältnisse sogar besonders geheimnisvoll. Schon weil es sich bei den beiden Männern um „Reichsgeheimde“ handelt, bei denen man nicht wußte, was und wer sie sind und was sie trieben. Dann lag das Gartenhaus, in dem sich die Versuchswerkstätte befand, etwas abseits. Das alles erregte das Mißtrauen der biedereren Cannstätter. Zumal die Fenster verhängt und die Türen stets verschlossen waren, außer den beiden Fremden sonst niemand ein- und ausging. Abends sah man kein Licht, vernahm dagegen seltsame Geräusche. Tag und Nacht wurde in dem Gartenhaus gehämmert und geklopft, zusammen mit den sonstigen geheimnisvollen Aktivitäten, genügend Anlaß für die Cannstätter, ihren Argwohn zu erwecken. Lange bildete das geheimnisvolle Haus mit seinen noch geheimnisvolleren Besitzern das Tagesgespräch in Cannstatt. Man hatte das Haus beobachtet, gewacht, außer merkwürdigen und verdächtigen Geräuschen über nichts ergründen können. Somit lag es für die Cannstätter auf der Hand, daß es hinter den verhängten Fenstern des Gartenhauses im Seelberg nicht mit rechten Dingen zugehen kann. Denn wer braucht seine Fenster zu verhängen und bei verschlossenen Türen zu hantieren, folgerte man in Bad Cannstatt, wenn nicht Leute, deren Treiben das Licht des Tages zu scheuen hat. Uebereinstimmend hand daher das Urteil fest. Die beiden Fremden mußten ganz schlimme Geheulen sein. Vielleicht wären es sogar Falschmünzer, die hier ihr verbrecherisches Handwerk, wenn nicht gar noch schlimmeres ausübten.

Und diesen gewichtigen, der hohen Obrigkeit vorgebrachten Argumenten konnte sich auch die Polizei nicht verschließen. Sie hatte sich überzeugen lassen, daß hier etwas nicht in Ordnung ist. Und so schlich sich eines Abends eine Gruppe Bewaffneter durch die schon nachdunklen Wege zum Seelberg. Ab und zu blühten im Sternlicht Helme auf. Behutsam strebte die Gruppe dem einsamen Haus zu. Man wollte die geheimnisvollen Fremden auf frischer Tat ertappen. Unauffällig wurde daher das Gartenhaus umstellt, dann schlugen die mächtigen Häuse der Polizeibeamten mächtig gegen die wie immer verschlossene Tür. Gleichzeitig erging die Aufforderung: „Im Namen des Gesetzes, öffnen Sie!“

Entgegen allen Erwartungen stiegen die Polizeibeamten, die sich schon auf das Schlimmste gefaßt gemacht hatten, aber auf keinerlei Widerstand. Nach einem kurzen Zögern öffnete sich die Tür. Daimler und Maybach erschienen unwillig,



Gottlieb Daimler

um sich nach den Störenfriedern umzusehen. Ueber den Ernst der Situation blieben sie aber nicht lange im unklaren. Die beiden „Falschmünzer“ wurden sofort streng bewacht, während andere Beamte eine Durchsuchung der „Falschmünzerwerkstätte“ vornahmen, allerdings ohne Erfolg. Daimler und Maybach standen daneben und konnten sich vor lauter Lachen kaum halten. Wie groß war aber das Erstaunen der Polizeibeamten, als Daimler und Maybach mit einem schmunzelnden Lächeln im Gesicht den Vertretern der Polizei zeigten, daß sie wirklich keines der verruchten Geschäfte betreiben, deren man sie im Verdacht hatte, daß sie nichts weiter machen, als an einer Erfindung zu arbeiten, die die Wirtschaft unendlich leistungsfähiger mache, eine gewaltige neue Industrie schuf und einen uralten Traum der Menschheit erfüllten.

Das Ergebnis zielbewußter Arbeit

Zwei Jahre später, 1894, schrieb Gottlieb Daimler über diese Zeit der ersten harten Versuche: „Es war ein langer Weg, brauchte unendliche Versuche und die unablässige zielbewußte Arbeit des praktisch erfahrenen Ingenieurs, um trotz der anfänglich gänzlich abschreckenden Resultate bei den Versuchen mit der freien Zündung nicht zu erlahmen, bis durch beharrliche Fortsetzung der Gemischladung usw. annehmbare und endlich gute, sich gleichbleibende Diagramme gewonnen wurden und damit die Gewissheit von der Durchführbarkeit meiner geäußerten Zündung festgestellt und das geistete Ziel erreicht war.“

Der Erfolg aller dieser mühevollen Versuche war die Erfindung der Glührohrzündung, war der erste Motor, der wegen seines geringen Gewichtes in ein Straßenfahrzeug eingebaut werden konnte und auch eine entsprechende Geschwindigkeit ermöglichte. Dieser erste Daimler-Motor, der zugleich der erste schnelllaufende Motor der Welt war, war am 16. August 1883 nach den Angaben seiner Erfinder von dem bekannten Stuttgarter Goldengießer Heinrich Kurtz gebaut worden, der Daimler und Maybach, die sich um diese Zeit zur Erholung vorübergehend in Wiesbaden aufhielten, durch ein Telegramm mit dem Wortlaut: „Das Glührohr läutet“ davon verständigte, daß der große Wurf gelang. Der Motor hatte einen liegenden Zylinder mit Luftführung, ein schmiedeeisernes Schwungrad und machte etwa 900 Umdrehungen in der Minute.

Vom Spielzeug zur genialen Erfindung

Geht man der Erfindung von Gottlieb Daimler auf den Grund, wiewo er darauf versiel, einen schnelllaufenden Motor zu konstruieren, so ergibt sich die eigenartige Tatsache, daß diese genialste unter den Erfindungen, die die Welt kennt, ihren Ursprung in einem Spielzeug-Motor hat. Im Jahre 1872 war Gottlieb Daimler, damals 38 Jahre alt zum technischen Direktor der Gasmotorenfabrik Deutz berufen worden. Hier kam ihm zum ersten Mal der Gedanke an einen Motor zum Antrieb eines Straßenfahrzeugs. Es war das erste Ahnen des zukünftigen Automobilmotors und bald kam, beinahe ungewollt, der erste praktische Versuch.

Direktor Otto von der Gasmotorenfabrik hatte Daimler gebeten, ihm für den Sohn eines Freundes einen kleinen Spielzeugmotor zu bauen. Daimler besprach sich hierüber mit seinem Kollegen und Freund Maybach Beide gingen dann beim Bau dieses Spielzeuges von einem ganz neuen Gesichtspunkt aus. Maybach hatte eine neue Zündung erfunden. Bisher erfolgte die Zündung durch das Öffnen eines Schieberes, jetzt aber war im Zylinder eine Venturung angebracht, durch die das Gas austreten konnte, das sich an einer kleinen Flamme entzündete und den Kolben abwärts trieb. Das war ein großer Fortschritt und darauf baute sich die eigentliche Erfindung auf. Die erste Frucht seiner emsigen Tätigkeit konnte Gottlieb Daimler bereits ein Jahr nachdem er sich von dem Verdacht der Falschmünzerei überzeugend gereinigt hatte, einheimsen.

Ein geistliches Patent

Und zwar bestand die Krönung seiner Erfindung darin, daß ihm am 16. Dezember 1883 „das Verfahren, eine Ladung brennbaren Gemisches (Luft mit Gas oder Del usw. gemischt) in einem geschlossenen heißen Raum rasch zu komprimieren, damit es sich erst im Augenblick der höchsten Spannung entzündet und Explosion oder rasche Verbrennung durch die ganze Masse erfolgt und die durch die Verbrennung erhöhte Spannung auf dem Rückweg des Kol-

bens als Triebkraft zu verwenden“ patentiert wurde. Dieses Grundpatent, ein weiteres vom 29. August 1885 und ein Patent vom 9. Oktober 1886, sowie eine Reihe weiterer Patente dieser ersten Motoren bilden die sicheren und sichtbaren Beweise für die unbedingte Vorherrschaft Gottlieb Daimlers in der Schöpfung des Automobilismus, zudem auch Gottlieb Daimler durch den ersten mit einem schnelllaufenden Motor ausgerüsteten Wagen ins Leben trat.

Gottlieb Daimler hatte ein Ziel erreicht, an dem sich die besten Köpfe der Kulturwelt schon lange, aber vergeblich versucht hatten. Dieser Erfolg muß umso höher bewertet werden, weil Daimler nicht auf der Arbeit Anderer aufbauen konnte, sondern zusammen mit Maybach den Grundstock zu seiner Erfindung selbst legen mußte. Er mußte mit dem Glück, der Ergebung des Erfinders und der Beharrlichkeit und Zuversicht des Konstrukteurs seinen eigenen, vollständig neuen Weg gehen. Ueber seinen neuen Motor äußerte sich Gottlieb Daimler: „Der neue Daimler-Motor bildet ein neues, selbständiges Glied in der Entwicklungsphase des Gas- und Petroleum-Motorenbaues. Der Daimler-Motor, verglichen mit dem Otto-Motor, und den übrigen zuvor bekannten Systemen, verhält sich hierbei in der Leistung wie das Schnellfeuergewehr zum alten Steinlochgewehr, bei welchem das Feuer von außen eingeleitet werden mußte und die einzelnen Zündungen nur langsam vor sich gehen konnten.“

Die ganze Welt erobert

Wenige Jahrzehnte haben genügt, daß sich die Erfindung von Gottlieb Daimler die ganze Welt eroberte. Die Erfindung hat in der Zwischenzeit immer mehr Vervollkommenung erfahren. Aus dem einst bescheidenen Kraftfahrzeug, das uns heute wie ein „Teufelskarren“ anmutet, eine Bezeichnung, die man ihm in seinen Kindheitstagen zulegte, ist eines der modernsten Verkehrsmittel geworden. Geradezu unerhörte Leistungen wurden besonders in den fünfzehn Jahren seit dem Weltkrieg vollbracht. Und auch da ist wieder der Name Daimler in erster Linie marschiert, was aber nur möglich war, weil dort seit Bestehen des großen Werkes der Geist eines Gottlieb Daimlers waltet, ein Name, der zum Symbol für die Daimler-Benz-Werte wurde.

Auf all das einzugehen ist notwendig, joll das Gedenken dieses großen Erfinders an seinem 100. Geburtstag Form und Inhalt annehmen, sich zu einer Tat, der Tat der Dankbarkeit und der Anerkennung für diese Schöpfung verpflichten und sich nicht mit dem äußeren Schein einer Ehrung begnügen.

Der Mercedes-Stern geht auf

Ueber die genialen Erfolge, die die Daimler-Fabrikate im Laufe der Zeit erfahren durften, braucht nichts weiter gesagt zu werden, denn sie sind zu bekannt. Ebenso bekannt ist, daß die Ergebnisse, die der Schöpfung Gottlieb Daimlers entsprungen sind, bei allen bedeutenden motorsportlichen Veranstaltungen der Welt eine nahezu ununterbrochene Kette von beispiellosen Erfolgen erzielen konnten. Weniger bekannt ist dagegen, wofür tiefere Bedeutung der Name Mercedes hat, der ja nicht nur Name, sondern Symbol für ein deutsches Qualitätsfahrzeug ist, das in der gesamten Welt den gleich guten Ruf genießt.

Die Bezeichnung „Mercedes“ geht auf den österreichischen Generalmajor Emil Jellinek zurück, der um 1897 herum in Nizza lebte und schon ein Jahr vorher mit der Daimlergesellschaft in Geschäftsverbindung getreten war. Er hatte sich zur Abnahme einer größeren Anzahl der damals hergestellten Bierzylinderwagen verpflichtet und hatte damit der Gesellschaft einen satten Betrag verschafft. Im Jahre 1897 erkundigte er sich dann bei Gottlieb Daimler, wie es eigentlich mit einem sechspferdigen Phacton wäre, das sich für „Schnellfahrten“ eignen würde. Davon wollte Gottlieb Daimler zunächst aber nichts wissen. Ein echter Schwabe, erklärte er rundweg: „Zu was brauche mer sechs Pferd, wenn's doch mit vier scho so schnell geht?“ Schließlich gab er aber doch nach und konstruierte einen Wagen, der bei seiner ersten Probefahrt ein geradezu „unheimliches“ Tempo anstieß und es auf 42 Stundenkilometer brachte. Damit glaubte man an der Grenze der Höchstleistung angekommen zu sein.

Gar bald stellte sich diese Meinung jedoch als irrig heraus. Jellinek war der gute Geist des Hauses Daimler geworden, der unablässig anfeuernde. Bald genügte ihm der Sechspferdige nicht mehr und auch dann war er noch nicht zufrieden, als man bereits zu Zwölf- und zuletzt sogar zu Vierundzwanzigpferdigen übergegangen war. Jellinek, 1900 in den Aufsichtsrat gewählt, drängte mit der ganzen Macht seiner Persönlichkeit darauf, daß aus den 24 gleich 35 Pferde werden. Und er setzte es auch durch, trotz aller Bedenken. Zum Segen der Daimlerwerke.

Mit diesem neu aufgetauchten Mercedesstern wurde die gesamte Automobilwelt vor etwas außerordentliches gestellt. Er kam einer Revolution der Automobilindustrie gleich. Der Name Daimler war in aller Welt Tagesgespräch geworden. Aber nicht nur durch den Motor, sondern auch rein äußerlich unterschied sich der erste Mercedes der Welt von allen bisherigen Erzeugnissen der Daimlerwerke und der übrigen inzwischen existierenden Automobilindustrie. Der Chefkonstrukteur einer französischen angesehenen Automobilzeitschrift schrieb damals über den neuen Mercedes: „Dieser Wagen hat mit den heutigen Daimlerwagen nichts mehr gemein als den Namen und die Geburtsstätte“. Er ermunterte dann die französische Autoindustrie, von Sorge getrieben, Frankreich könne ins Hintertreffen geraten: „Darum nicht mehr gezögert, französische Fabrikanten, flott an die Arbeit, ehe es zu spät ist und — Daimler in Frankreich in Mode kommt!“ Eine Meldung, die jedoch zu spät kam. Dreimal segte dieser Wagen unter Berner in den großen französischen Automobilrennen des Jahres 1901 gegen die gesamte französische Konkurrenz, wobei er zuletzt den für damalige Verhältnisse einfach unfaßbaren Stundenkilometerschnitt von 86,2 Kilometer erzielte. Die Überlegenheit der Mercedes-Motoren war mit diesen Erfolgen vor aller Welt erwiesen. Der Siegeszug des Mercedes-Sternes hatte begonnen.

Wagen Thorwag

