

Sonntagsgedanken

Von den Büchern

Viele Bücher laugen bloß, zu zeigen, wie viel Irrwege es gibt, und wie arg man sich verlaufen kann, wenn man sich von ihnen — leiten ließe. Schopenhauer.

Man liest viel zu viel geringe Sachen, womit man die Zeit verdirbt und wovon man weiter nichts hat. Man sollte eigentlich immer nur das lesen, was man bewundert. Goethe.

Ein Buch hat oft auf eine ganze Lebenszeit einen Menschen gebildet oder verdorben. Herder.

Nicht satt geworden

Neulich hörte ich folgendes Begebnis: Ein Seelsorger in der Großstadt wurde an ein Krankenbett gerufen. Es wurde ihm aber eine falsche Hausnummer angegeben; so kam er in die Wohnung eines unbekanntenen Mannes, der sich zunächst abweisend als Freidenker bekannte, der nichts von der Kirche wissen wollte. Schließlich benötigte er aber doch die Gelegenheit, dem Geistlichen seine ausgesuchte wertvolle Bibliothek zu zeigen und ihn um sein Urteil zu bitten. Der Pfarrer war tatsächlich überrascht über eine so feine Auswahl von Büchern, aber auch über die Tatsache, daß in der Bibliothek dieses Freidenkers ein Neues Testament stand, das offenbar, wie auch die anderen Bücher, fleißig gelesen worden war. Nach diesem Widerspruch gefragt, gab der Mann nach kurzem verlegenem Besinnen die überraschende Antwort: „Dieses Buch lese ich dann, wenn mich meine anderen Bücher nicht mehr satt machen“. Dem abgegriffenen Einband nach kam das nicht selten vor.

Vielleicht kommt das bei denkenden, auch bei freidenkenden Menschen gar nicht so selten vor, als man gemeinhin annimmt. Aber warum dann öffentlich dieser fanatische Haß gegen alles und alle, die sich offen zu dieser göttlichen Quelle bekennen? Vielleicht ist dieser Haß vielfach gar nicht ein Haß gegen den, von dem das Neue Testament berichtet, sondern, wie es oben einmal ausdrückt, „der Haß gegen einen eigenen Glauben an ihn“. Und warum gibt man sich den Anschein, als ob man meilenweit von dieser ewigen Keit stünde, und tut doch heimlich einen tiefen Trunk aus dieser lebensstärkenden Quelle? Man braucht durchaus nicht auf dem Standpunkt zu stehen, daß „die Philosophie die tollste aller Eitelkeiten sei“ (Byron), um zu der Erkenntnis zu kommen, daß alle Wissenschaft und Freude dieser Erde das Menschenherz im Grunde nicht satt machen können, daß vielmehr etwas in ihm ist, das, wenn es nicht gesättigt wird, immer gebieterischer nach einer anderen Kost verlangt. Mathias Claudius hat sich nicht geirrt, dieses Verlangen also zu beschreiben:

„O du Band des Wesens und der Wahrheit,
unvergänglich für und für!
Mich verlangt nach deiner Klarheit,
mich verlangt nach dir!“

Warum das ableugnen oder verheimlichen wollen?

F. H.

Kaufet die Zeit aus!

Es gibt ein Wort des Neuen Testaments, für das die Gegenwart hervorragendes Verständnis hat oder zu haben glaubt: „Kaufet die Zeit aus!“ Wir holen heute aus der Zeit viel mehr heraus als frühere Geschlechter. Ein Mann, der im geschäftlichen Leben oder im öffentlichen Wirken steht, kann jetzt im Lauf seines Lebens so viele Reisen machen, daß früher ein ganzes Leben allein zu diesen Fahrten nicht ausgereicht hätte, und die Summe der Worte, die er liest, redet, schreibt, und namentlich ihr Wirkungskreis ist durch Presse, Draht und Funk ins Unermessliche gewachsen. Selbst der Bauer kann sich seine Arbeit nicht mehr denken ohne mancherlei neue Mittel, die ihm helfen, die Zeit auszukäufen. Aber wenn wir uns fragen, was dabei unser

Leben an wirklichem Gehalt, an Wert gewonnen hat, werden wir bedenklich. Wir sehen in fernen Jahrhunderten, da die moderne Schnelllebigkeit noch völlig unbekannt war, Lebensläufe von nie übertroffenem Wert. Menschen, welche die Zeit austauschten, indem sie zugleich ihr Herz immer tiefer in die majestätische Ruhe der Ewigkeit einlenkten. Da fehlt es uns. Ohne Ewigkeit führt das moderne Zeitaustauschen nicht zu höheren Werten, sondern nur zu immer ärgerer Hast und Hege. P. St.

Politische Wochenrundschau

Die Londoner Flottenkonferenz, die bekanntlich eine Flottenabrüstungskonferenz sein soll, wächst sich immer mehr zu einer echten und gerechten Abrüstungskonferenz aus. Das ist der Eindruck, den sie in der fünften Woche ihrer Tagung macht. Und daran ist niemand anders schuld als Frankreich, das in London die selbe traurige Rolle wie in Genf spielt, auch auf die Gefahr, den schönen Abrüstungsplan Hoovers und Macdonalds über den Haufen zu werfen und die Ungnade dieser beiden größten Seemächte auf sich zu laden. Denn gerade das will Frankreich nicht, daß Amerika und England einen Vorsprung haben sollen. Es will nicht nur die größte Militärmacht zu Land und in den Lüften sein. Die Trikolore soll auch zur See ebenbürtig neben Americas und Englands Flaggen wehen.

Und nun, welchen Grund hat der inzwischen erkrankte und gestürzte Lardieu für Frankreichs unmäßige Forderungen vorzubringen? Man höre und staune! „Frankreich ist“, so heißt es wörtlich, „durch das kürzliche Erscheinen eines neuen Schlachtschiffstypus (gemeint ist unser im Bau befindlicher Panzerkreuzer A) gezwungen, von der Bauverlaubnis von 70 000 Schlachtschiffsternen, die ihm seinerzeit in Washington zusätzlich zugestanden wurden, vor 1936 Gebrauch zu machen, und zwar restlos Gebrauch, wenn weitere Schiffe dieses neuen Typs gebaut werden sollten.“

Bekanntlich dürfen wir nach der Vorschrift des Versailleser Vertrags (Art. 190) für unsere allmählich dienstuntauglich werdenden sechs Linienfahrtschiffe Ersatzschiffe bauen, aber nur bis 10 000 Tonnen. Nun hat die deutsche Schiffstechnik es — zum Erstaunen der ganzen Welt — fertig gebracht, innerhalb dieses Rahmens einen neuen Typ von vollendeter Kampfkraft herzustellen. Darüber ist den Franzosen der Schrecken in alle Glieder gefahren. In ihrem hysterischen Traumsieber sehen sie bereits deutsche Wunderschiffe, die alle ihre Rüstenfüße zu Staub und Asche zusammenschlehen. Deshalb wollen sie nicht den sogenannten „Flottenparitätstag“ bis 1936 abwarten, sondern sofort große Kreuzer mit 70 000 Tonnen bauen. Dann hätte Frankreich 1936 eine Riesentonnage von 724 000 Tonnen, Deutschland nur — 114 000 Tonnen!

Natürlich erklären jetzt England und Amerika: Dann müssen wir eben auch bauen. Jedenfalls ist unsere Ueberlegenheit zur See endgültig dahin. Wenn also Frankreich nicht nachgibt oder Deutschland nicht auf den Weiterbau dieser ihm vertragsmäßig gewährleisteten Ersatzschiffe verzichtet, so können die Herren in London sich weitere Mühe, Zeit und Kosten ersparen und ihre Koffer zur Abreise packen.

Das scheint auch auf eine andere Konferenz Anwendung finden zu wollen. Nämlich auf die am letzten Montag eröffnete Zollfriedens- oder besser Zollwaffenstillstandskonferenz in Genf. Der Wirtschaftsausschuss des Völkerbunds hat einen Entwurf über einen Zollwaffenstillstand ausgearbeitet. Derselbe hat die einstimmige Billigung des deutschen Reichswirtschaftsrats gefunden. Wie bei den Abrüstungsverhandlungen sind auch bei diesen Beratungen die schönsten Worte über Zollfriede und Abbau der Zollmauern, Belebung des Welthandels und Erleichterung des Weltmarktes und dergleichen gefallen. Der englische Handelsminister Graham meinte sogar, das Ziel sei nicht eine Stabilisierung, sondern eine wesentliche Herabsetzung der bestehenden Zölle. Ja, es schien, daß in dieser handelspolitischen Lebensfrage Frankreich mit Deutschland Arm in Arm marschieren wollte.

Aber es kam auf einmal anders. Schon das war ein verdächtiger Umstand, daß trotz aller Aufzorderung kaum jemand sich zum Wort melden wollte. Jetzt weiß man, warum. Plötzlich winkte Frankreich ab. Ob das wohl mit dem Sturz der Regierung Lardieu zusammenhängt? Jedenfalls ist Frankreich gegen eine Zolltarifwaffenstillstand, und zwar wegen seiner passiven Handelsbilanz. Eine Rundfrage der französischen Regierung bei den Handels- und Landwirtschaftskammern hätte eine einstimmige Ablehnung des Zollfriedensgedankens ergeben.

Das „arme“ Frankreich. Wie leid es uns tut! Das arme Frankreich, dessen Schatzamt gegenwärtig über 18 Milliarden Franken verfügt, dessen Noten zu 48,8 Prozent in Gold gedeckt sind, dessen Bank („Bank von Frankreich“) 42,83 Milliarden Gold besitzt, also den stärksten Goldbestand der Welt nach den Vereinigten Staaten hat, dessen innere Schulden sich in den letzten vier Jahren von 290 auf 267 Milliarden Franken vermindert haben. Und was noch das Schönste ist, Frankreich kann seine Jahresraten von 2,4 bzw. 4,8 Milliarden Franken, die es an England und Amerika zu entrichten hat, glatt aus dem Youngplan decken. So sieht es im „armen“ Frankreich in Wirklichkeit aus!

Und in Deutschland! Daß Gott erbarm! Fast mit jedem Tag erfahren wir von neuen Schwierigkeiten und Sorgen, in dem unsere Finanzen steden. Gerade die gegenwärtige Beratung der Youngplanesehe gewährt uns einen erschreckend trüben Einblick in das abgrundtiefe Elend unserer Finanz- und Wirtschaftslage. Ja, wenn wir den zwei Milliarden-Tribut aus Ueberflüssen unserer Wirtschaft und unseres Außenhandels decken könnten! Das gibt es aber nicht. Im Gegenteil: was nur auch ein Mehr abwerfen könnte, wird weggesteuert. Statt der so notwendigen Kapitalneubildung das gerade Gegenteil: Kapitalschwund und Kapitalflucht. Kaum reicht das noch vorhandene Betriebskapital zur Erhaltung und Ausbildung der Arbeitsstätten. Daher die fürchterliche Arbeitslosigkeit.

So heißt es ungefähr in einer Erklärung, die sieben 200 Vertreter des Handels, der Banken, der Wissenschaft, der Handelskammern angelehnt der bevorstehenden Entscheidung des Reichstags über den Youngplan öffentlich abgegeben haben. Und der hervorragende Finanzfachverständige Reichstagsabgeordneter Dr. Bang hat im Reichstagsauschuß ohne Widerspruch der Regierung festgestellt, daß wir die formale Stabilität der Währung nur mit dem sehr teuren Preise der Auslandsanleihen, also nur der vorgesetzten Abnahme unserer Vermögenssubstanz, erkaufen haben. Und das ist sicherlich auch der Inhalt des Vortrags gewesen, den Dr. Hugenberg und Dr. Oberfahren in einer Audienz beim Reichspräsidenten erstattet haben. — Wird zwar alles nichts helfen. Die Mehrheit des Reichstags wird — das steht jetzt schon fest — den Youngplan und auch — das politische Liquidationsabkommen, von dem wir das letztmal handelten, annehmen.

Für uns in Würtemberg hat der deutsche Staatsgerichtshof unter dem Vorsitz des Reichspräsidenten Dr. Bumke einen wichtigen Spruch gefällt. Seit 8. Juni v. J. wurden in vielen Kreisen Zweifel darüber laut, ob die jetzige Regierung überhaupt verfassungsmäßig sei. Die Sozialdemokratie verdrängte diese Zweifel in einem Klageantrag bei dem Reichsgericht. Dieses wies denselben in allen Teilen zurück. Wohl hat der Spruch eigentlich nur einen historischen Wert, denn die jetzige durch das Hinzutreten der breiteren Volkspartei und der Deutschen Demokratie verdrängte Regierung (mit 48 gegen 32 Stimmen) ist so wie so in ihrem unbestrittenen Mehrheitsbestand parlamentarisch gesichert. Aber es liegt doch in dem Urteil der höchsten richterlichen Instanz eine Rechtfertigung der Regierung Dr. Brüning und eine Beruhigung des Volkes. W. H.

Mit **„Franck“** gewürzt
schmeckt der  immer gleichviel ob aus
Bohnenkaffee oder aus Getreide
zubereiten

Sein Genius

Eine Künstlergeschichte von Claus Bedren.

12. Fortsetzung.

Nachdruck verboten.

Es ist eine Weile still zwischen beiden. — In dem leise gesprochenen Wort mischte sich wunderbar die Verzagenheit, mit welcher der Künstler zum erstenmal den Namen derjenigen ausspricht, welche er — lieben glaubt, mit der mühsam verhaltenen Blut des Mannes, der einem schönen Weibe gegenübersteht in lauer, linder Sommernacht. — Er hat ihre Rechte erarriffen und beugt sein Haupt darüber; wie glühendes Eisen fühlt sie seine heißen Finger sich um ihre Hand schliefen — ein seltsam süßes Gefühl zittert ihr durch die Nerven. Sie atmet einigemal schwer, ohne die Kraft zu besitzen, sich zu befreien.

„Mon dieu! Herr Fanietta, was hat Ihnen meine Hand getan?“

Er richtet sich schwer atmend auf. Seine Augen leuchten in flackerndem Glanz, als er sich mit den Händen auf eine Stuhllehne stützt, deren Holz leise unter dem Druck seiner Finger kracht.

Da blüht Ebba ein Gedanke durchs Hirn, abenteuerlich, süß und heimlich: eine unbewußte Lust, einmal diese zitternden Künstlerfinger zur offenen Sprache zu zwingen, einmal mit der Fingerspitze nur an die heiße Labe seines südländischen, leidenschaftlichen Temperaments zu rühren. Sie beugt sich langsam vor, und flüstert leise: „In einer Stunde am Teich!“

„Ebba, kommst du mit hinauf? Ich will zu Bett gehen“, sagt Ulrike und tritt in die offene Tür. Ein jäher Ruck!

„Na, ich komme mit dir! Gute Nacht, Herr Fanietta.“

Ulrike muß im Einschlafen immer an die Geschichte des Malers denken, wobei sie zu dem heroischen Entschluß kommt, dies Geheimnis für sich zu behalten. Sechzehn-jährige Mädchen pflegen sehr fest zu schlafen, deshalb hört Ulrike auch nicht, wie leise, heftige Schritte im Nebenzimmer huschen. Nur einen Moment, dann ist alles still.

Mit hämmernden Schläfen, mit klopfenden Pulsen lehnt Gasso am Stamm einer alten Eiche am Weiser.

Er mußte ja hierher kommen! Er fürchtete sich fast vor dem, was er dunkel ahnt: ein heilloses Gefühl will ihn übermannen. Vom Schloßtürm hat es schon vor langer Zeit die gleiche Stunde geschlagen. Am liebsten drückte er sich ins Gebüsch, um zu erstarren, ob jene wahr gesprochen und schlief dann heimlich davon. Da kommt ein dunkler Schatten auf dem Wege herangehuscht, dicht vor ihm heißt er stehen.

„Wenn das meine Tante wüßte“, flüstert Ebba und blüht ihn aus dem übermühtigen Auaen kofelt an; ihr gelöstes Haar flattert leise im Nachtwind unter dem dunklen Schleier, den sie überworfen.

Gasso bringt kein Wort hervor.

„Seht wollen wir gondeln. Aber leise, damit die Kette nicht klirrt.“

Er tut, wie sie befehlen. Unhörbar taucht er die Ruder in das zitternde, dunkle Wasser. Die Nachtigall singt so süß, ein wanniger Sommernachtshauer durchbebt die ganze Luft. Lautlose Stille, nur leises Geflüster, als kosten die Ruder im Wasser.

Nach einiger Zeit knirscht ein Bootkiel auf dem Sande. Zwei Schatten huschen ans Ufer und eilen auf verschiedenen Wegen davon.

Ebba schlüpfte fröstelnd unter die warme Bettdecke. Welch schöne Worte! Himmel, wie das heraussprubelt und heraussticht gleich Scherem Wein aus diesem Künstlerherzen!

Es ist doch eigentümlich, sich lieben zu lassen von — nun, von einem Tölpel!

Sie laßt leise in die Rissen hinein. Am anderen Morgen behauptet die alte Haushälterin, die Schloßfrau von Tapenburg sei umgekommen um Mitternacht, und bleibt bei ihrer Meinung, soviel auch Ulrike sie auslacht.

Wochen sind vergangen. — Auf Schloß Tapenburg ist's lebendiger geworden. Der Sohn des Hauses mit einem seiner Freunde, einem Herrn von Ruppin, und der Onkel Ulrikens, Herr von Hassenstein, sind eingetroffen. Man macht Partien mit benachbarten Gutsfamilien und amüsiert sich dabei. Herr von Hassenstein ist ein Jungeselle zwischen vierzig und fünfzig Jahren. — Als er zum erstenmal mit Fanietta zusammentraf, erkannten sie sich auf den ersten Blick.

Gasso bekümmert sich wenig um das Treiben der übrigen Hausbewohner, was ihm um so leichter wird, als niemand ihn auffordert, daran teilzunehmen.

Er arbeitet fleißig, um bald fortzukommen, wenn auch ganz an den seinen Willen.

(Fortsetzung folgt.)

Neo-Ballistol-Kiever-Armeeöl!
Vor dem Kriege patentiert in In- und Auslande.
Neben Waffentöl auch das beste Desinfektions- für Mensch u. Tier. Tötet Eiter- und Wundbazillen gem. Prop. II und regt Gewebesheilung hervorregend an. Bei Hauptkrankheiten von Rindvieh, Pferd, Hund, besonders Wunden und Verbrennungen gem. Prop. **Geflügel:**
Diphtherie, Cholera, Kalkbein, Kopfgrind etc. gem. Prop. — Jeder Versuch beweist — Waffentöl gratis und franco. In Waff.-Gesch., Apoth., Droger., landw. Gesch., sonst von Fabrik
Chem. Fabrik F. W. Kiever, K6ln.

Automobil- und Wintersport.

Verfasser Dr. Heinz Doel.

Automobil und Wintersport? Was hat denn das Auto mit dem Wintersport zu tun? Wo sind die Berührungspunkte — von Flächen einmal gar nicht zu reden? Gemacht! Das Auto hat heute schon eine ganze Menge mit dem Wintersport zu tun, und es wird in Zukunft noch eine erheblichere Rolle spielen.

Zunächst wollen wir einmal feststellen, daß das Auto selbst so eine Art Wintersportgerät werden kann, daß das Autofahren „Wintersport“ sein kann. Das Lenken eines Kraftwagens im Sommer hat viel, um nicht zu sagen alles, von seinem sportlichen Reiz verloren. Man fährt — ja freilich, das ist ein großer, echter und gefährlicher Sport. Aber das ist nur wenigen möglich. Und diese wenigen werden, mit geringen Ausnahmen, auch schon Professionals; und ihr „Sport“ ist keiner mehr im eigentlichen und wahren Sinne des Wortes, sondern müßte eher als „Beruf“ bezeichnet werden, das Vergnügen wurde hier schon zur Arbeit . . . die nur den einen großen Vorteil hat, daß sie gefährlich und ausregend ist.

Aber, sonst? Längst vorbei sind die Zeiten, da jede Autofahrt ein sportliches Abenteuer war. Die Kraftwagen wurden zu gut, zu zuverlässig, zu einfach in ihrer Handhabung, als daß sie noch viel sportlichen Reiz vermitteln könnten. Sie wurden eine Selbstverständlichkeit des Gebrauchs, des Verkehrs und unseres Lebens. Vorbei sind die löstlichen Zeiten, die ein goldener Nebel der Ungewißheit die glorreiche Gewißheit der Ungewißheit, wie ein Engländer mit leibhaftig sagte — das Ende jeder Fahrt verhielt sich und quer durch Afrika, durch die Wüste Gobi und das Innere Australiens zu fahren, ist nun nicht eben jedermanns Geschmack.

Im Winter aber, das heißt unter wirklichen winterlichen Verhältnissen, liegt die Sache auch heute noch ein klein wenig anders. Im Winter kann das Fahren im Auto auch heute noch „Sport“ sein, kann noch sportliche Eigenschaften von dem Führer des Wagens verlangen, kann das Gebiet des Abenteuers streifen. Man wird ja gewiß mit einem modernen, starken Wagen auch im Winter überall durchkommen, mit alleiniger Ausnahme ungedachter Gebirgsstraßen — aber es kann unter Umständen ein bißchen schwierig sein. Autofahren kann eine Art von „Wintersport“ sein.

Doch eigentlich wollte ich von etwas anderem reden. Es ist für uns so selbstverständlich, daß der Kraftwagen uns heute überall hindringt: zur Tausch- und zur Arbeit, zur Hochzeit, zum Vergnügen und auf den Friedhof — beinahe hätte ich gesagt auch in den Himmel. Eines aber ist noch nicht selbstverständlich — unbegreiflicherweise doch wir mit dem Auto zum Wintersport fahren, zum Eislaufen und Toben. Es scheint hier eine Art merkwürdiger Idiosyncrasie gegen den Gebrauch des Autos zu herrschen. Und gerade hier ist das Auto, wie wir gleich sehen werden, vielleicht mehr am Platze als bei tausend anderen Anlässen.

Es ist doch gewiß keine schicksalsgewollte Notwendigkeit, daß man sich das königliche Vergnügen einiger leuchtender Stunden auf Eiern durchaus verdienen muß mit schrecklichem Warten auf einem zugigen Bahnhof, mit einer üblen Fahrt in drangvoll fürchterlicher Enge (von der Luft im Eisenbahnabteil oder der Liebenswürdigkeit der werten Mitreisenden ganz abgesehen) und schließlich mit einem langweiligen und schmerzhaften Schlagen — was sich alles bei der abendlichen Heimkehr in umgekehrter Reihenfolge lieblich wiederholt; nur daß man dann abgeplattet, müde und also um so reizbarer und empfänglicher ist . . .

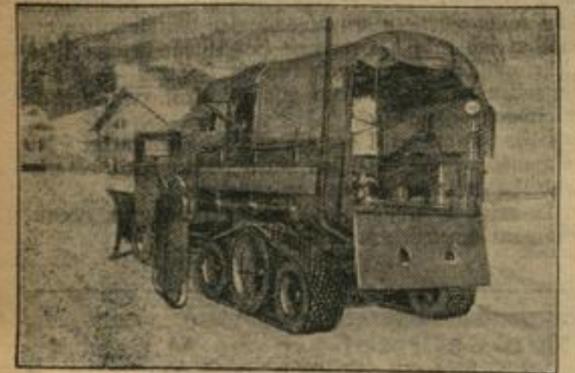
Wer freilich längere Zeit an einem „Wintersportplatz“ ist, der hat es gut und hat dieses ganze unerfreuliche Drumunddran nicht nötig. Es gibt aber Hunderte, ja Tausende, die möchten von der Stadt aus einen einzigen hellen Wintertag — vielleicht auch nur einen halben, ausnützen.



Kein Verkehrsmittel ist dazu so geeignet, wie das Auto. Für die meisten deutschen Mittelgebirge, soweit sie von den Städten, liegen wir bis einige hundert Kilometer Entfernung, besucht werden können, bedeutet die Benutzung des Autos zunächst einmal eine wesentliche Zeitersparnis. Diese Zeitersparnis, an und für sich schon erfreulich genug, ist aber keineswegs das Wichtigste. Wichtiger ist der Wegfall einer ganzen Anzahl von Quellen des Ärgers!

Wer nur wenig Zeit — sagen wir einmal nur einen Tag — zur Verfügung hat und wer sich in diesen paar Stunden erholen will, für den ist es ein großer Unterschied, ob er bequem und ohne nervöse Beanspruchung an den Ort kommt, wo er, unter Umständen direkt vom Wagen aus, mit Eiern losziehen kann — oder ob er stundenlang mit und zwischen anderen Menschen, stets durch die Sorge um sein Gerät behindert, sich herumzergern muß.

Einem gut gepflanzten modernen Wagen mit entsprechender Ausrüstung (darüber noch unten) sollte es keine Schwierigkeiten machen, überall bis weit in den Schnee der Berge vorzudringen. Gibt es doch heute sogar in den Alpen — ich erwähne hier besonders Graubünden! — eine ganze Reihe von hochgelegenen Wintersportplätzen, zu denen ein regelmäßiger Postomnibusverkehr aufrecht erhalten wird. Und wo dieser gar — wie zum Beispiel von Chur nach Lenzerheide (1500 m), von Tiefenastel nach Bivio (1900 m), über den Majolapass (1900 m), nach Hünis (1100 m), nach Splügen (1500 m) — mit den sogenannten „Raupenautos“ bewerkstelligt wird, da ist die Straße schon bald nach jedem neuen Schneefall so hart und glatt gewalt, daß man beinahe wie im Sommer fährt. Diese Raupenaggregate, deren drei Hinterachsen ein fast meterbreites Gummiband auf die Straße legen, befördern als Personenzug bis zu 30 Menschen — leben als „Arbeitswagen“ wie eine automatische Feldschleife aus und sind oft noch mit einem schweren Schneepflug gekoppelt. Ihre Vorderräder stehen auf kläppeligen Eisenketten und zwei Mann sind manchmal nötig, um sie in spitzem Kurven zu lenken.



Wer sein Weekend als Eisläufer oder Hobler zu verbringen liebt und gewohnheitsmäßig das Auto für die „Reise in den Schnee“ benutzt, der wird seinen Wagen natürlich entsprechend ausrüsten. Viel gehört nicht dazu! An erster Stelle sind natürlich tabellose Schneefellen zu nennen. Auch sollte man stets Reservelampen mitnehmen, denn bei der Art, wie diese Ketten beansprucht werden, kann man nicht damit rechnen, daß sie ewig halten. Eine sehr starke Lampe mit hohem Kubovermögen wird sich oft als nützlich erweisen

und ein kräftiges Seil ist unerschöpflich, wenn der Wagen einmal abseits der geböhten Straße in den tiefen Schnee gerät. Auch eine gute, kräftige Schaufel und ein paar schmale Bretter (zum unter die Räder schieben) haben sich in vielen Fällen als nützlich erwiesen. Eine Selbstverständlichkeit ist wohl eine kleine Kanne mit Leichtbenzin (um dem Wagen eine Anspringinjektion zu geben) und ein Gefäß für das Kühlwasser. Muß der Wagen aber einmal eine Nacht in einer sehr kalten Garage stehen bleiben, so kann man sich, wenn nur elektrische Beleuchtung vorhanden ist, leicht eine kleine Heizung improvisieren. Man braucht dazu nur ein paar Meter Leitungsdrabt und eine Birne. Wenn man diese die Nacht durch, unter der gut zugedeckten Haube brennen läßt, so wird man erstaunt sein, wie fein das einheizt. Die Stromkosten sind minimal.

Eier und Stöße versteht man am besten zwischen Motorhaube und Schutzhelm, mit den Spitzen nach vorne. Widel man die Eier (und besonders sorgfältig die Bindungen) in einige alte Decken und schneit sie gehörig fest, so ist ein Verfrachten der Wagenladung nicht zu befürchten.

Sehr wichtig ist es natürlich, daß man auf diesen Fahrten zu und aus dem Schnee nicht zu sehr friert. Für schwere, geschlossene Luxuswagen gibt es ja eine ganze Reihe von Lösungen des Heizungsproblems. Wer aber mit einem kleinen und bescheidenen Wagen fährt, der muß auch nicht unbedingt frieren. Der Kardinalpunkt ist wohl immer, daß man keine kalten Füße hat. Und da wirken schon ganz gewöhnliche Bettfläßen, sorgsam eingewickelt oder in einem Bund Stroh gesteckt, geradezu Wunder. übrigens ist es empfehlenswert nach der Skitour, und bevor man abfährt, Schuhe und Strümpfe (ober zum mindestens die letzteren) zu wechseln. Denn mit ganz trocknen Füßen kommt niemand vom Eislaufen zurück. Des weiteren wäre darauf zu achten, daß die Handschuhe ja weit genug sind; Häutlinge sind natürlich noch besser! Auch heiße Getränke, (Thermosflaschen) sind durchaus am Platze; man vermeide aber peinlich alles Alkoholische! Die wärmende Wirkung ist nur momentan und schlägt bald in das Gegenteil um.

Schon manche Skitour über Sonntag unterließ; aus Furcht vor der unangenehmen Heimfahrt am Abend. Man mache einmal den Versuch „mit dem Auto zum Wintersport zu fahren“! Bei einigermaßen vernünftiger „Organisation“ einer solchen Expedition wird man bestimmt nur Freude erleben. Und die Heimfahrt — sonst ein Grauen — kann sogar durchaus gemächlich werden.



Berichtungsbericht der Reichsbank für das Jahr 1929

Berlin, 15. Februar. Das Jahr 1929 war für die Reichsbank, wie im Verwaltungsbericht ausgeführt wird, vor allem gekennzeichnet durch die erfolgreiche Überwindung der Währungsunruhe, die im Frühjahr im Zusammenhang mit den Pariser Sachverständigen-Verhandlungen eingetreten war und die starke politische Abhängigkeit des deutschen Kredits sowie die besonderen Gefahren hoher Auslandsverschuldung schlagartig beseitigte. Wenn Produktions- und Umsatzkoeffizienten verhältnismäßig spät und geringfügig sanken, so beruht das ebenso sehr auf Widerstandskraft und -willen der schwer eintretenden deutschen Wirtschaft, wie auch auf einer etwas größeren Aufnahmefähigkeit des Auslands für deutsche Erzeugnisse, die einen gewissen Ausgleich für die nachlassende Kaufkraft im Inland schuf. Die Ausfuhr erfolgte allerdings zum Teil zu „Krisenpreisen“.

Die mit dem Frühjahr einsetzenden Gold- und Devisenentziehungen nahmen einen alle Erwartungen übertreffenden Umfang an. Da Deutschland bei seinem Kapitalmangel und seinen großen Reparationslasten auf ausländische Kapitalhilfe angewiesen ist, so entständen Ungleichheiten, als die ausländische Hilfe verlagte und — zum Teil planmäßig — ausländische Gelder zurückgefordert oder nicht mehr nach Deutschland geleitet wurden. Deshalb sah sich die Reichsbank Anfang Mai leider wieder genötigt, zu dem Mittel der Kreditbeschränkung (Restriktionen) zu greifen. Schon Ende Mai hatten sich die Kreditanforderungen an die Reichsbank wieder auf einen Umfang verringert, dem diese ohne Gefahr zu entsprechen vermochte. Mit Rücksicht auf die überaus angespannten Verhältnisse an den ausländischen Geldmärkten und die große kurzfristige ausländische Verschuldung mußte aber eine zu weit gehende Verminderung des Innesgefalles (Diskonts) zwischen Deutschland und den wichtigeren ausländischen Geldmärkten vermieden werden. Unter diesen Umständen konnte dem dringenden Bedürfnis der deutschen Wirtschaft nach einer Erleichterung des Zinsfußes erst am 2. November und auch nur im Ausmaße von 1/4 Prozent angesprochen werden.

An den kritischen Wochen des Frühjahrs 1929 gab die Reichsbank an Gold und Devisen im ganzen für nahezu 1500 Millionen RM her. Die kurzfristige Auslandsverschuldung der deutschen Banken stellte sich Ende März und Ende Juni des Berichtsjahrs trotz der starken Devisenabgaben der Reichsbank in dieser Zeit nur wenig niedriger als Ende Dezember 1928; im zweiten Halbjahr war erneut eine beträchtliche Zunahme zu beobachten. Die Reichsbank konnte ihren Devisenbestand durch die eintretenden Zuflüsse wieder ergänzen. Wenn die Reichsbank der seit etwa Ende Mai auftretenden Möglichkeit der Goldzufuhr aus England zeitweilig gewisse Hemmungen entgegenzusetzen versuchte, so gelang dies vor allem, um nicht diskontpolitische Maßnahmen der Bank von England herbeizuführen, die wiederum für den deutschen Geldmarkt unterwünscht sein müßten.

Die Gestaltung der Devisenfrage während der wechselvollen Entwicklung des Berichtsjahrs erkennen läßt, ist die Reichsbank zu jeder Zeit imstande gewesen, die Festigkeit der Währung der Reichsmark zu sichern und aufrecht zu erhalten. Die Bank konnte erneut zeigen, daß sie auch unter schwierigen Verhältnissen ihre Aufgaben erfüllen kann, sofern sie nur entschlossen ist, die ihr zu Gebote stehenden Nachmittel energisch einzusetzen. Es ist höchst bedauerlich, daß trotzdem immer wieder Leute auftreten, die in Wort und Schrift durch Behauptung eines kommenden Währungsverfalls und einer bevorstehenden Inflation die Devisenfrage zu beunruhigen versuchen.

Die Anspannung am deutschen Kapitalmarkt verhärtete sich im Berichtsjahr. Die Kassenände des Reichs und mehrerer Kommunen (Berlin) gegen Jahresende zeigten, daß auch der höchstgefährliche Weg, langfristige Kapitalbedürfnisse über längere Zeiträume hinaus provisorisch kurzfristig zu befriedigen, nicht weiter gangbar war. Da auch das ausländische Finanzkapital sich Deutschland für längerfristige Anleihen mehr und mehr verweigerte, nahm die Anlehnung deutscher Industriefazone an das ausländische Industriekapital stärkeren Umfang an. An die Stelle des bisher maßgebigen Erwerbs deutscher Aktien seitens des Auslands trat in zunehmendem Maße besondere vertragliche Beteiligung an deutschen Unternehmen. Anlaß dieser Entwicklung ist ein Ueber-

Ludwigburger Pferdemarkt

am Montag, den 10. und Dienstag, den 11. März 1930 in den Arenen an der Stadtgater Straße, Berlin, vormittags 8 Uhr. Prämiierung von Fledern und Gespannen. Wertvolle Preise an Fledern und Gespannen. Anmeldungen zum Preisbewerb spätestens am 3. März. Erhalten Landwirtschaftliche Ausstellung wie bisher im Ezerzhaus und in den Röllhäusern neben dem Markt. Anmeldungen hierzu spätestens am 27. ds. Mts. erhalten. Hundemarkt. Umzug durch die Stadt am Dienstag nachmittags 1 Uhr. Vorführung der preisgekrönten Tiere und Gespanne, Wettkämpfe von Reitergruppen und Schachgespannen. Reitervorführungen und Schaulaufen auf dem kleinen Exerzierplatz. - Zigeuner- und fahrendes Volk haben keinen Zutritt zum Pferdemarkt. - Zum Besuch des Marktes wird freundlich eingeladen. - Gewünschte Auskünfte werden gerne erteilt. Pferdemarkt-Vereinschuld Ludwigburg, Ritter, Tamm 6, März 6. 1930.

bleibt über das nach Deutschland geflossene, zweifellos erhebliche ausländische Kapital während des Berichtsjahrs noch schwerer möglich als in früheren Jahren.

Die Gesamtumlage bei der Reichsbank betrug im Jahr 1929 zusammen 911 471,3 (i. V. 819 906,0) Mill. RM. Im Jahr 1929 wurden 556,6 Mill. RM. an Gold aus dem Ausland angekauft. 1000 Millionen an Gold wurden zwecks Regulierung der Wechselkurse im Ausland wieder verkauft, 6 Mill. RM. sind im Inland für industrielle Zwecke u. dergl. abgegeben worden. Demgemäß ergab sich insgesamt eine Abnahme des Goldbestands der Bank um 446,2 Millionen RM.

Der Rohgewinn der Reichsbank betrug im Jahr 1929 auf 170,2 Mill. RM. gegenüber 157,7 Mill. RM. i. V. Die Ausgaben betrugen 144,7 (132,3) Mill. RM. Es ergibt sich demnach ein Reingewinn von 25,5 (25,4) Mill. RM., der wiederum die Verteilung einer Dividende von 12 Prozent gestattet. Als Eigentümer der Reichsbankanteile standen in den Stammbüchern der Reichsbank Ende 1929 eintraten 10 016 Anländer mit 1 003 340 Anteilen zu 100 RM. (1928 mit 1 003 528), 1288 Ausländer mit 224 541 Anteilen zu 100 RM. (1300 mit 224 353), zusammen 11 304 Anteile zu 1 227 881 RM. (11 300 mit 1 227 881).

Die Zahl der Beamten, Angestellten und Arbeiter der Bank hat sich von 9885 am Schluß des Jahres 1928 auf 9841 am Ende des Berichtsjahrs vermindert.

Dr. Schacht führte in seinem Bericht aus, daß ein Neubau für die Reichsbank in Berlin notwendig geworden sei, wofür bereits 5,1 Millionen RM. zurückgestellt seien.

Die Rosenkulturen in Bulgarien

Seit Jahrhunderten nimmt die bulgarische Rose auf dem Rosenmarkt die erste Stelle ein. Zwar ist man in andern Ländern, wie Persien und Frankreich, bestrebt gewesen, durch Erzeugung eines ähnlichen Rosenblüts Bulgarien vom Weltmarkt zu verdrängen, aber es ist nicht gelungen. Die gute klimatische Lage der Gegenden, wo die bulgarische Rose gedeiht — das Tal von Kajanlik und Karlowo —, hat sie zur Königin der Rosen gemacht, die für die Rosenölherzeugung in Betracht kommen. Klein und unansehnlich an niedrigen Hecken wachsend, dornig und bleich, so sieht dieses kleine Heideröschen aus; ein Stiefkind der Natur, sollte man meinen, doch weicht ein Duft strömt aus seinen Blüten! Wer zur Blütezeit durch das Tal von Kajanlik oder Karlowo und die dortigen Dörfer wandert, der wandelt inmitten eines betäubenden Wohlgeruchs, der noch lange danach in den Kleidern haftet.

Man kennt in Bulgarien zwei Hauptarten von Rosen, die der Rosenölgewinnung dienen: die rote und die weiße Rose. Nach Proben, die in verschiedenen bulgarischen Delgewinnungsanlagen gemacht wurden, gibt die rote Rose von 2600 Gramm Blüten 1 Gramm Rosenöl und die weiße Rose von 5000 Gramm Blüten 1 Gramm Del. Daraus ist zu ersehen, daß die rote Rose mehr Del enthält als die weiße. Genaue Zahlen über die Rosenölgewinnung gibt es erst seit 1895, wo auf einer Fläche von 4080 Hektar 1800 Kilogramm Del gewonnen wurden. Die größte Erzeugung weist das Jahr 1897 auf: auf 4845 Hektar 5500 Kilogramm Rosenöl. In den letzten Jahren nach dem Krieg schwankte der Ertrag zwischen 1100 und 1500 Kilogramm Del. In den Tälern von Kajanlik und Karlowo zählt man 86 Gemeinden, die Rosen zur Gewinnung von Rosenöl züchten. Hinzu kommen 84 Gemeinden in andern Bezirken (Tschirpan, Philippopol, Stara und Nova Zagora, Peshtera, Tatar-Pasardschik, Panagurische und Ewliwewo).

Vor dem Krieg war das bulgarische Rosenöl eine sehr gefuchte und teure Ware. In den letzten Jahren ist es allmählich durch andere wohlriechende Blumenessenzen wenn nicht verdrängt, so doch ein wenig beiseite geschoben worden. Frankreich stellt mit seinen Blumen aus Marokko und Algerien neuerdings viele Parfüme her, die, wenn sie auch dem bulgarischen Rosenöl nicht an Güte gleichkommen, doch sehr gefucht sind. Die Preise für bulgarische Rosenblüten und bulgarisches Rosenöl schwanken nach dem Krieg beträchtlich. Man zahlte für 1 Kilogramm roter Rosen 4 bis 10 Lewa (1 Lewa = 3 Pfennig), für 1 Kilogramm weißer Rosen 2 bis 8 Lewa, für 1 Muskat (Flakon von 5 Gramm brutto) Rosenöl 80 bis 250 Lewa. Hauptabnehmer bulgarischen Rosenöls sind in erster Linie die Vereinigten Staaten von Amerika, Deutschland, Desterreich und Italien. Das Rosenöl wird verwendet zur Parfüm- und Seifenherstellung. In der Türkei und in den mohammedanischen Ländern Kleinasiens kommt verdünntes Rosenwasser in süßen Speisen, Bonbons und allertand Erfrischungen.

Der deutsch-polnische Roggenausfuhrvertrag

Nach dem am 18. Februar in Warschau unterzeichneten Vertrag, der bis 1. Juli 1931 läuft und der in den nächsten Tagen in Kraft treten soll, wird die Ausfuhr von Roggen aus Deutschland und Polen gemeinsam durch ein gemeinsames Verkaufsbüro betrieben. Von der gesamten Ausfuhrmenge entfallen auf Deutschland 60 v. H., auf Polen 40 v. H. Die polnische Regierung soll die bisherige Unterstützung der polnischen Roggenausfuhr durch Ausfuhrprämien einstellen. Falls die polnische Ausfuhr nicht das Kontingent von 40 v. H. ausfüllt, kann Deutschland dafür bis zu 80 v. H. die gemeinsame Ausfuhr bestreiten. Im umgekehrten Fall kann Polen bis zu 60 v. H. beteiligt werden. Das gemeinsame Verkaufsbüro bzw. der „Roggenausfuhr“, der mit der Regelung der Roggenausfuhr beauftragt wird, darf keine eigene Vermittlergeschäfte abschließen.

Die Tätigkeit des freien Handels ist nur insofern beschränkt, als dieser keine Geschäfte bei der deutsch-polnischen Ausfuhr genossenschaftlich anmelden muß, damit dort die Einhaltung der beiderseitigen Ausfuhranteile und der vereinbarten Preise überwacht werden kann. Diese Bestimmungen sollen etwaigen Bestrebungen nach Einführung eines Handelsmonopols entgegenwirken.

Wollest mit Freuden
Und wollest mit Leiden
Mich nicht überschütten!
Doch in der Mitten
Liegt holdes Bescheiden.

Eduard Mörike