

Heimat und Ferne

Dienstag, 31. Mai 1932

Nummer 20

Beilage zum Altenaer Kreisblatt zugleich Neuenrader Zeitung

Dr. Kriechan

Die drei deutschen Helden der Luft.
Von Karl Busse-Hellwig.

So leicht, so gefahrlos, so selbstverständlich ließ sich keine der Widerten auf dem Meeressee, dem größten der Berliner Seen, nieder wie das Kriechflugzeug „Do X“ unter der Führung von Kapitän Christianen. Entschuldig! Gemeint ist Dr. Kriechan! So nennen ihn seine Kameraden, so nannte ihn der ebenfalls seefahrende Reichsverkehrsminister mit vollkommener Selbstverständlichkeit, so kennen ihn seine Freunde, und so wird er der heranwachsenden Jugend Deutschlands in den Schulen genannt werden als der dritte der ganz großen Lufthelden Deutschlands in der Eroberung des Raums über den Weltmeeren für den friedlichen Verkehr der Völker. Zwei der drei, Dr. Kriechan, der Mann, der das erste Flugzeug in beiden Richtungen über den Atlantischen Ozean brachte, und Gdener, der ihn vielfach mit dem ersten Luftschiff überquerte, stammen von der Waterkant. Koch, der erste Begleiter des Atlantik in der Ost-Westrichtung mit dem einmotorigen Landflugzeug, kam aus Württemberg nach dem Norden Deutschlands.

Dr. Kriechan, der neben Gdener und Koch rückte, als der Bauch des Do X in den märchenhaft schönen See eintauchte, ist nicht der Kletterer und nicht der Jüngling der drei. Aber Dr. Kriechan wurde er schon genannt, als er, der heute längst seinen fünfzigsten Geburtstag hinter sich gebracht hat, in den ersten Augusttagen 1914 in den Krieg zog. Er ging er als Obermaat, und wiederkehrt ist er als Kapitänleutnant. Wir kennen ihn als den Bour Le Merite-Seeflieger, der mit seiner Staffe außer zahlreichen Flugzeugen ein feindliches Luftschiff und zwei Unterseeboote vernichtete. Er ist stolz auf seinen blauen Halsorden am schwarz-weißen Bande. Am liebsten blieb ihm aber die Rettungsmedaille, die er während des Krieges erwarb. Seine Kriegsgegner, die Engländer, sprechen noch heute von seiner Kühnheit und Ritterlichkeit.

Wer Dr. Kriechan gesehen hat, wie er aus dem Kriechflugzeug herauskletterte, als es noch hinter der gelben Fahne des Hauptbootes der Luftpolizei herrollte, um an die Landungsboote zu kommen, wird ihn nie vergessen. Er hatte einen ungeheuren Spatz an den zweihundert, dreihundert Berliner Baddlern, Seglern, Motorbooten, Jachtern, Rudern, benannt mit jungen Burgen und Mädchen, auch solchen „Jungen“, die im weißen Haar noch an Unternehmungslust und Geschmeidigkeit keinem Jungen nachgeben, wie sie im Rausch der Freude ihre Baddeln, Ruder, Motore in Bewegung setzten und sich nicht im mindesten um die roten Fahnen der Boote des Berliner Polizeipräsidiums kümmerten, der einen „Sicherheits“-Kreis von dreihundert Metern um das Flugzeug ziehen wollte. Er schimpfte auf nicht drei Zentimeter zusammen. Und Dr. Kriechan wollte freudestrahelnd immer wieder mit beiden Armen, wie die Salven der Hipp-Hipp-Gurrahs über ihn und seine Mannschaft dahindraufien.

Als das kam Kriechan landrattenmäßig vor. Und alles, was ihm landrattenmäßig vorkam, wird freundlich und nachsichtig „begrißt“. So ging es auch den berufsmäßigen Ausfragern. Wer möchte nicht einmal mit einem Lufthelden sprechen, um seinen Besen etwas erzählen zu können? Aber wer ein richtiger Ausfrager ist, der... führt sich selbst und anderen nicht durch Fragen das Schauen solcher Menschen wie Kriechan. Man weiß auf den ersten Blick, daß er kein Redner und kein Sprecher ist, sondern zu jenen Tatenmenschen gehört, die kein Wort zuviel, am liebsten gar nichts sagen, sondern handeln. Ein überausfertiger Amerikaner, der das nicht begriff, drängte sich an ihn heran und bat, ihm etwas von seinen Eindrücken über den Atlantik zu sagen. Kriechan nahm, ohne unhöflich zu wirken und sein zu wollen, ansehnend gar keine Kenntnis von ihm, sondern antwortete mehr hingewandt zu seinen Kameraden als zu dem Fragesteller: „Was gibt's da zu sagen? Wie sind gestartet um geflogen, um nur fünf wie das?“

Das ist Kriechans Art. Tugend eine tönende Wochenschau hielt ihm das Mikrophon hin. Kriechan erklärte sich lächelnd und blinzelnd als heiser. Als Dornier ihm zurief: „Kriechan, sagen Sie doch irgend etwas! Wir sind doch alle so stolz auf Sie!“, da rief der Heiserer mit klarer Donnerstimme in die Gegend: „Die Mannschaft des Do X bringt dem genialen Konstrukteur Dr. Dornier ein kräftiges Gurrah, Gurrah, Gurrah.“ Kriechan kam schon sprechen, wenn er will. Aber er will nicht immer und wenn... dann am liebsten Plattedeutsch, so wie er in der Kameradschaftlichen Vereinigung der Marineflieger sprach, nicht um originell zu sein, sondern weil ihm die Mundart seiner Heimat am meisten liegt, gerade wenn er einen sehr ernsthaften Gedankengang vortragen will.

In diesen Stunden auf der Mägel, im Glanz der strahlend rot untertauchenden Sonne war Kriechan in köstlicher Rausch. Inmitten der Anreden, Begrüßungen des Empfangs sah er fast wie ein Unbeteiligter aus, obwohl er der Gefeierte war. Aber es machte ihm nichts. Er war einfach froh. Vergnügt, weil... nur weil er recht behalten hatte. Von vornherein war er es gewesen, der stets erklärte, daß man die Leistung des Do X „nur auf freier Wildbahn“, nur auf dem offenen Meere erproben könne, daß nur bei einem solchen Leistungsflug Erfahrungen gesammelt werden würden und alle Werkzeuge nur ein unbedeutendes Vorbild seien, daß man mit Zwischenfällen qualender Art rechnen müsse. Dann aber, wenn man Erfahrungen gesammelt habe, werde alles andere ein Kinderpiel sein. So leicht hat sie wenigstens aus, diese Schnellfahrt von anderen Ufern des Atlantik an die Ufer eines Berliner Binnenflusses. Aber um sie so leicht zu gestalten, war doch — und damit behielt Dornier recht — einer nötig, unentbehrlich: Dr. Kriechan.

Kühlt der Luftzug?

Besonders in der Eisenbahn ist die Furcht vor dem Luftzug eine weit verbreitete Erscheinung. Alle die ängstlichen Fahrgäste werden staunen, wenn sie von den Verkehrsmitteln im Berliner öffentlichen Verkehr hören, wo die Physikler Brun und Bernotte festgestellt haben, daß der Luftzug gar nicht abkühlend, sondern erwärmend wirkt. Damit stimmt die im Windtunnel gemachte Beobachtung überein, daß von einer gewissen Fluggeschwindigkeit ab die Motorführung problematisch wird, weil der Luftzug den Motor nicht mehr kühlt, sondern ihn erhitze. Aus allem geht hervor, daß überhaupt jeder Luftzug erwärmt, was übrigens begreiflich ist, da bekanntlich Reibungen an festen Körpern die Temperaturen erhöhen. Wenn nun bisweilen trotzdem eine Abkühlung eintritt, so beruht dies auf anderen Ursachen, beispielsweise darauf, daß die Luft kälter ist als der Körper oder daß der Zug Wasser zum Verdampfen bringt.

Deutscher Spruch.

Wer keine Ehrfurcht fühlt, bleibt in des Niederen Pfad.
Dast du die Demut nicht, so fehlt dir auch die Kraft.
Doch jene Demut, die vor dem Erhabenen dich beugt,
Ist Gottes Stimme selbst, die deinen Geist beugt.
Anna Anders-Dig.

Der erste Luft-Wanderzirkus geht auf Reisen



Oben: Der Wagenzug mit den Transportanhängern. Unten: Der Start-Wagen, der mit einer Startfahrrad-Trommel ausgerüstet ist. Im Kreis: Dr. Hirth, der Leiter des „Luft-Zirkus“.

Der Deutsche Luftfahrtverband und Wolf

Hirth, Deutschlands erfolgreicher Segelflieger, haben den „Wanderzirkus des deutschen Luftfahrtverbandes“ gegründet, um den Segelflugsport durch Vorstellungen in den deutschen Städten und auf dem Lande volkstümlich zu machen.

Bildtelegramm von der Heimkehr der Geretteten des „Georges Philippart“



Einer der Geretteten wird bei der Ankunft in Marseille von seiner Gattin begrüßt. Die ersten 13 Geretteten des französischen

Passagierdampfers „Georges Philippart“, der am Eingang des Golfs von Athen ausbrannte und unterging, sind jetzt im Hafen von Marseille gelandet.

Die Lichtstadt der Zukunft

Von Le Corbusier.

Le Corbusier ist einer der bekanntesten Architekten Frankreichs, sein Entwurf für den neuen Welterbbauplatz in Genf wurde preisgekrönt. Seine nachfolgenden Ausführungen widerlegen zwar in manchen Punkten deutschen Auffassungen, aber sie interessieren angesichts ihrer Eigenart auch uns.

Es hat keinen Zweck, sich in Mutmaßungen darüber zu ergeben, wie eine Großstadt im Jahre 2000 aussehen wird. Befassen wir uns lieber mit der Gegenwart und betrachten wir die Mittel und Wege, die es gibt, um eine Großstadt von heute mit den uns zur Verfügung stehenden Mitteln zu schaffen. Ich stelle mir die ideale Stadt ungefähr folgendermaßen vor:

Dem städtischen Fußgänger muß der gesamte Grund und Boden, der in Parks und Anlagen umzuwandeln ist, zur Verfügung stehen. Keinem Fußgänger darf jemals ein Kraftwagen begegnen. Alle Fußwege haben in der Luft zu verkehren, über den Baumkronen.

Der Stadter, der einen Kraftwagen besitzt, vertraut diesen der Einstellhalle an, die sich zu Füßen seines Aufzuges befindet. Wer eine Kraftfahrstraße nehmen will, wird — ganz einzeln, in welchem Teil der Stadt er wohnt — nicht mehr als 100 Meter zu gehen haben, um eine zu finden. Steht er wieder nach Hause zurück, so steht der Aufzug bereit. Wenn er ausgeht, wird er den langen Gang, der eine überbaute Straße darstellt, nicht länger als 100 Meter weit zu beschreiten haben. Die im freien liegenden Straßen werden wesentlich verringert werden. Die meisten Straßen führen durch die Häuser. Man wird zwölf bis fünfzehn Straßen übereinander bauen, bis zu einer Höhe von rund fünfzig Metern. Der Verkehrsmittelmann ist dann nicht mehr der Unbilden der Witterung ausgesetzt, sondern kann innerhalb der Häuser auf den überbauten Straßen Dienst tun.

Die Häuser selbst werden anders sein als unsere von heute. Sie stellen ein einziges langes Band ohne Zwischenräume dar, das sich über die ganze Stadt erstreckt. Sie werden auf Pfeilern stehen, so daß der gesamte Grund und Boden frei bleibt. Sobald der Stadter seine Wohnung in einem dieser Häuser betritt, befindet er sich in einem schallgedichteten Raum, wie ein

Einsiedler im Walde, der von allen anderen Menschen abge-schlossen lebt.

Wenn er dann durch eines der Fenster sieht, das eine ganze Seite seiner Wohnung einnimmt, so schreift sein Blick über die Anlagen und Parks hinaus ins Weiße, in Licht und Sonnenschein. Ich spreche hier vom Mann aus dem Volke und nicht vom Millionär. In diesen Häusern steht jedem Menschen eine Fläche von vierzehn Quadratmetern zur Verfügung. Außerhalb der Häuser, in den Anlagen, wird es Kinderreippen geben, die sämtlich mit dem zugehörigen Haus durch einen gedeckten Gang verbunden sein müssen. Diese Kinderreippen liegen mitten im Grünen und werden von Fachkräften unter Aufsicht eines Arztes geleitet.

Auch die Schulen befinden sich von den Häusern getrennt in den Anlagen. Zwei Häuserblöcke mit Aufzügen, die 2700 Personen befördern können, werden gemeinsam einen Kindergarten für die Jugend zwischen drei und sechs Jahren und eine Vorschule für die Sieben- bis Vierzehnjährigen besitzen. Der Weg der Kinder wird im Grünen sein und sich auf 50 bis 100 Meter beschränken.

Ich möchte natürlich auch wünschen, daß es in nächster Nähe der Häuser Sportplätze mit schattigen Gängen und Rasenflächen gibt. Jeder Block, der eine Grundfläche von 400 Quadratmetern einnimmt, wird ein 100 bis 150 Meter langes Schwimmbad bekommen. Bei Regenwetter benutzen die Stadter die gedeckten Gänge, die rings um die Häuser führen. Es gibt für den Fußgänger auf jeden Fall Wege genug, und die Stadter können — einzeln oder bei Sonnenschein oder bei Regen — in jeder Richtung die ganze Stadt trocken durchqueren.

Sandflächen zum Sonnenbad werden auf allen Hausdächern, rund 50 Meter über dem Erdboden, zu finden sein. Dort oben gibt es reine Luft. Die Sandflächen werden 18 bis 20 Meter breit und mehrere Kilometer lang sein. Hier und dort gibt es Bäder, Blumenbeete, Busholz, Tennis- und Spielplätze.

Und nun kommen wir zum Kernpunkt dieser modernen Stadtpläne. Eine Plattform, mehrere Kilometer lang, wird

dem öffentlichen Verkehr vorbehalten sein. Denn wozu müssen Kraftwagen durch unsere „Lichtstadt“ fahren? Sie führen Lebensmittel und andere Dinge des täglichen Bedarfs heran. Wo fahren sie? Unter den Kraftwagenstraßen. Wohin gehen sie? Nach den großen gemeinsamen Lagern, die jeder Häuserblock mit 3000 bis 4000 Menschen besitzt und die von einem Beamten verwaltet werden. Die ganze Einrichtung fußt auf dem Kooperationsprinzip und wird zum Vorteil der Verbraucher sein. Jeder Verwalter verfügt über einen Raum, der achtzehn Meter breit und zwei- bis dreihundert Meter lang ist. Hier werden alle Lebensmittel in Kübeln aufbewahrt. Sie kommen unmittelbar aus der Fabrik oder vom Lande, vom Erzeuger, vom Jäger, vom Fischer, vom Gemüsegärtner und vom Winger. Sie werden ohne Belastung durch den Gewinn des Zwischenhändlers verkauft. Dann sind keine Märkte, keine Großhändler mehr nötig. Die Hausfrau braucht dann nicht mehr mit einem schweren Korb bewaffnet bei jedem Wetter einkaufen zu gehen. Freilich wird mancher Kleinhandeler verschwinden, aber dafür ist alle Verschwendung vermieden, und die Lebenshaltungskosten fast halbiert.

Das neue System der gemeinsamen Verpflegung schafft Raum für Wäschereien, die drei- bis viertausend Kunden haben werden und wirtschaftlich arbeiten können. Küchen schiden das fertige Essen in luftdichten Gefäßen durch besondere Aufzüge in die Wohnungen. Der Speisetisch wird jeden Morgen festgelegt und allen bekannt gegeben. Ein junges Burche sammelt eine Stunde später die Bestellungen ein.

Mit diesen gemeinsamen Küchen werden Speiseräume verbunden sein. Es ist ja durchaus nicht gesundheitschädlich, mit vielen anderen Leuten in einem Raum zu essen und Speisen vorgelegt zu bekommen, ohne daß man sie selbst bereiten muß. Außerdem ist in unserer neuen Stadt niemand gezwungen, in ein Gasthaus zu gehen.

Die Versorgung des einzelnen mit dem nötigen Hauspersonal wird ebenfalls eine der Aufgaben dieser Abteilung sein. Warum soll nicht eine Hausfrau einfach an den Fernsprecher gehen und den Verwalter um eine Hilfskraft beim Säubern der Wohnung bitten können?

Möglicherweise wird gefragt werden: Genügen denn in dieser „Lichtstadt“ vierzehn Quadratmeter für jeden Einwohner? Reisende auf Dampfern leben zehn oder vierzehn Tage lang in engen Kabinen, gehen auf den Decks spazieren, suchen im Lesezimmer und an der Bar Unterhaltung, alles Annehmlichkeiten, die in der „Lichtstadt“ selbst den Bewohnern geboten sein sollen. Auf den Dampfern bieten die Kabinen erster Klasse die nur von wohlhabenden Reuten belegt werden können, Platz für fünf bis sieben Menschen und haben eine Grundfläche von 56 Quadratmetern. Auf jede Person entfallen demnach 8 bis 11 Quadratmeter, was schon als Luxus betrachtet wird. In den billigeren Kabinen stehen dem einzelnen Reisenden nur sechs bis sieben Quadratmeter zur Verfügung. Das ganze Leben auf einem Dampfer geht trotz dieses überraschend beschränkten Raumes seinen geordneten Gang, weil alles richtig organisiert ist, weil die Aufenthaltsräume nichts Ueberflüssiges enthalten und weil der ganze Betrieb an Bord flug und unter Beachtung aller zweckmäßigen Neuerungen geleitet wird. Ich habe ausdrücklich das Beispiel der luxuriösen Unterbringung auf einem Dampfer herangezogen, um zu zeigen, daß es noch viel leichter sein muß, allen Bedürfnissen einer Arbeiterfamilie in der „Lichtstadt“ zu genügen.

Historisches vom Henkeramt...

Von Dr. Hans-Heinrich Grunwaldt-Stettin.

Kein Beruf, nicht einmal der des Totengräbers, ist schon seit jeher mit solcher geheimen Furcht und zugleich mit solcher zitternden Neugier umgeben worden wie der des — Henkers! Im Mittelalter war dieser Mann, scharlachfarben gekleidet und mit drohendem Ernst einhersehend, der Begrüßung aller schrecklichen Gewalt.

Dabei aber verachtete man ihn tief wegen seines „ehelosen“ Handwerks. Und aus diesem Zusammenstoß von abergläubischer Furcht und schmerzlicher Enttarnung jener eigentümliche Atmosphäre, welche den Henker, wo er ging und stand, umwobte...

Wie war nun jenes unheimliche Handwerk zu erlernen? Gewiß, das Fallbeil, die Guillotine, und ganz besonders der heute in Amerika gebräuchliche elektrische Stuhl verlangten keine große Kunstfertigkeit oder Geschicklichkeit mehr. Gerade diese Reihenfolge der Hinrichtungswerkzeuge läßt ja deutlich erkennen, wie man seit Beginn der Neuzeit aus einer durchwegs richtigen Erwägung heraus bestrbt war, das direkte Töten durch Menschenhand möglichst in einen machinellen Vorgang umzuwandeln. Der Henker avancierte mithin zum Maschinenmeister oder gar zum technischen Inspektor...

Dort aber, wo noch das bloße Beil oder aber, wie im Mittelalter, das Radschwert verwandt wird, ist ein „Erlernen“ unumgänglich notwendig.

Alle Urkunden sind es, die uns darüber interessanter Aufschluß geben.

Das mittelalterliche Hamburg, in dessen Mauern jahrelang die Hinrichtungen von gefangenen Seeräubern gleich dutzendweise an der Tagesordnung waren, bildete früher so etwas wie eine — „Hochschule“ für Henker. Aus allen Teilen des Landes strömten hier die Scharfrichterjöhne zusammen, um ihre Studien zu machen.

Besonders Eifrig verdingten sich sogar als gemeine Henkersknechte, um die Prozedur in möglichst Nähe anschauen zu können. Dabei bedeutete ein solcher Entschluß eine ausgesprochene Degradierung, denn die alten Henkersfamilien besaßen einen hohen Berufsstand, der fast dem Adelsstand gleichkam.

Tatsächlich vererbte sich der Beruf und sogar das Schwert durch Generationen vom Vater auf den Sohn. Es amtierten in Hamburg als alleinbefähigte Scharfrichter die Familie der Rosenfels (um 1402), die Flügel (um 1488), deren einer, Klaus mit Namen, die Wappenschlacherei an den 60 Störtebeckerischen Piraten vollzog, die Ritters (um 1560) und die Graves (um 1620). Ihnen folgte ein Jüngling der holländischen Scharfrichterfamilie Gebhart, diesem durch mehrere Jahrhunderte hindurch die Familie Wilschens u. a.

Grund für diese eigentümliche „Erbfolge“ war die vollkommene Abgeschlossenheit, in welcher die einzelnen Scharfrichter Sippen infolge ihrer „Unheerlichkeit“ notgedrungen leben mußten. Dieser Fluch ging so weit, daß, wenn ein Henker aus Zufall einen Bürger berührte, er diesen dadurch ebenfalls „unheerlich“ machte. Hieraus ergaben sich naturgemäß groteske Situationen.

Ferner wurde dem Scharfrichter ausdrücklich das Bürgerrecht verweigert. Auch konnte er nur innerhalb seines Standes heiraten. Dafür vermehrte er seinerseits den geheimnisvollen, übernatürlichen Ruf, der ihn umgab. Und kamen dann die abergläubischen Bürgerleute und Landstrolche, um in ängstlicher Ede ein wunderbares Stück der Falschlinge, einen Daumen des armen Sünders, die heilkräftige, unter dem Galgen wachsende Krause gegen gutes Geld einzutauschen oder um durch die „Bassauer Geheimkunft“ hieb- und kugelfest zu werden — so mag Weiser Hans wohl aus guten Gründen manchmal geschmunzelt haben...

Erklärlicherweise gab es unter den Henkern auch ein verebte Fachsprache. Das Ausprechen hieß ganz unheimlich „fegen“, und wer ein Meister in dieser Sache war, der „legte reinlich“. Ferner verwandte man die Ausdrucke „Bierlich zeichnen“, d. h. brandmarken; „vernünftige da

„Glieder zerbrechen“, d. h. auf der Streckbank foltern; „einen
feinen Knoten schlagen“, d. h. hängen; „rasch absehen“, d. h.
entpuppen; „artlich mit dem Rabe spielen“, d. h. rädern;
„nett tranchieren“, d. h. verteilen; „einem eine Gige ab-
jagen“, d. h. verbrennen...

Wie notwendig es war, vollkommener Künstler besonders
auf dem sehr schwierigen Gebiet der Entpuppung zu sein,
beweisen die mannigfachen Zwischenfälle, welche bei einem
schlechten Entpuppen aus dem begierig zuschauenden Pu-
blikum urplötzlich eine rasende und jetzt das Blut des Schar-
richters fordernde Menge machten! Der Chronist gemäß miß-
handelten den Scharrichter Simon zu Zellerfeld, dem fünf-
mal der entscheidende Sieb mißlungen war, die aufgeregten
Bergleute in seiner eigenen Fronte, zerriß ihn dann auf
die Straße und zerhackte ihn in unheimlicher Wut.

Auch die vorgelegten Behörden beschäftigten sich bald
mit dem Fall einer etwaigen Untüchtigkeit des Scharrichters.
Im alten Berlin wurde ein solcher Pöbelker pädagogischerweise
mit 32 Hieben, ausgeführt mit einer grünen, maansdaunen-
bilden Eichenrutte, zur Abschauung gebracht.

Es fragt sich nun, wie die schwierige Kunst des Köpfens
überhaupt praktisch gelehrt oder in Werkstunden geübt
worden sein mochte. Hierüber ist uns nicht viel Aufschluß-
gebendes erhalten geblieben. Es scheint fast, als hätten die
alten Scharrichter gerade über diesen Punkt Uneingeweihten gegen-
über stets strenges Stillschweigen geübt.

Doch aus einigen wenigen Andeutungen können wir uns
schon ein ungefähres Bild von jenen unheimlichen „Proben“
machen.

Da stets der Vater den Sohn unterrichtete, so fanden die
Uebungen in der Fronte statt, diesem sicheren Scharrichters,
das jede größere Stadt besaß.

Zunächst lernte der Novize den schnellen entscheidenden
Schlag an einem „Kohlpf“, so auf einer Stange stat. Dann
kamen „höckerne Teller“ an die Reihe. Doch ist nicht recht er-
sichtlich, wie diese eigentlich verwandt wurden. Schließlich
aber durfte er an lebendigen Tieren den ersten, gewichtigen
Meisterhieb erproben.

In neuerer Zeit, da das „Erbrechen“ der Scharfamilien
bereits erloschen war, wurden darum als Scharrichter von
vornherein schon geübte, ehemalige Schlächter genommen.

Uebrigens kam es früher häufig vor, daß die erwählten
Tierebinder nicht nur proben, sondern höchst
offiziell und von Rechts wegen abgehalten wurden. Ist doch
1574 auf Geheiß des Rates der Stadt Frankfurt das mör-
derische Schwein, welches „dem Scharhaufer Kindelein das
Gesicht und den halben Hals weggefrissen hatte“, zum Tode
durch Scharshand mit aller Feierlichkeit verurteilt worden.
Und zu Basel hatte gar ein hoher Gerichtshof im Jahre des
Heils 1474 einen lebenden Schar als „Regenmeister“ zum
Feuertode verurteilt, weil er ihn überdies erachtete, ein
Ei (!) gelegt zu haben...

Sehr interessant ist der Einfluß in die Scharphäre, wie
sie aus dem Bergbau des alten Wald (von Niederhain)
entstammt: Als er im Jahre 1639 den jungen Johann Körner
entpuppen sollte, ergriffte ihn die ruhige Todesbereitschaft
des Delinquenten, der einen im Jähzorn verübten Todschlag
selber angehängt hatte, so sehr, daß er zweimal fehler-
haftig, kaum war endlich das graufame Werk vollendet, da
warf er weinend das Nichtschwert weit fort, um es nie
wieder zu schwingen.

Dafür aber betätigte er sich nunmehr in der damals
jedem zugänglichen ärztlichen und chirurgischen Praxis. Hatte
er früher auf richterliches Geheiß hin die Glieder ausgerenkt,
so reute er jetzt dieselben den Leuten, welche irgendwie ver-
unglückt waren, wieder ein. Und tat infolge seiner reichen
(allseitigen) Erfahrungen mit Wunden und Verletzungen,
wie die Chronik meldet, „seine Curen an Menschen und Vieh
und hatte viel Respekt, selbst dem Volke“.

Selbst ist in der Tat das Scharrecht, so wie wir es mit
kurzen Schlagworten streifen konnten.

Aber über aller Unmenschlichkeit und über allem grim-
men Humor leuchtet in strenger Erhabenheit der kurze, er-
schütternde Satz: „Fiat iustitia, pereat mundus!“

Meine gefährlichste Elefantenjagd

Von Afrikaforcher Hans Schomburgk.

Auf meiner Afrikaforcherreise erreichte ich im Jahre
1907 den Bangweulu-See. Bei Kassona schlug ich mein
Lager auf. Da ich beabsichtigte, hier für längere Zeit zu
jagen, wurde ein festes Jagdlager errichtet.

In einem Freitagmorgen meldete mir ein Kundschafter,
daß die Spur eines großen Elefantenbullen vom See aus
nicht an Lager vorbei ins Innere führte. Schnell wurden
zwölf meiner besten Leute ausgesucht, und als die glühende
Sonne am Horizonte aufstieg, zog die kleine Karawane vom
Lager fort in den Busch. Kaum waren wir eine Stunde der
Fahrt gefolgt, sah ich zu meinem Erstaunen, daß wir uns
den Elefanten näherten. Schon die erste Lösung, die wir
trafen, war noch warm.

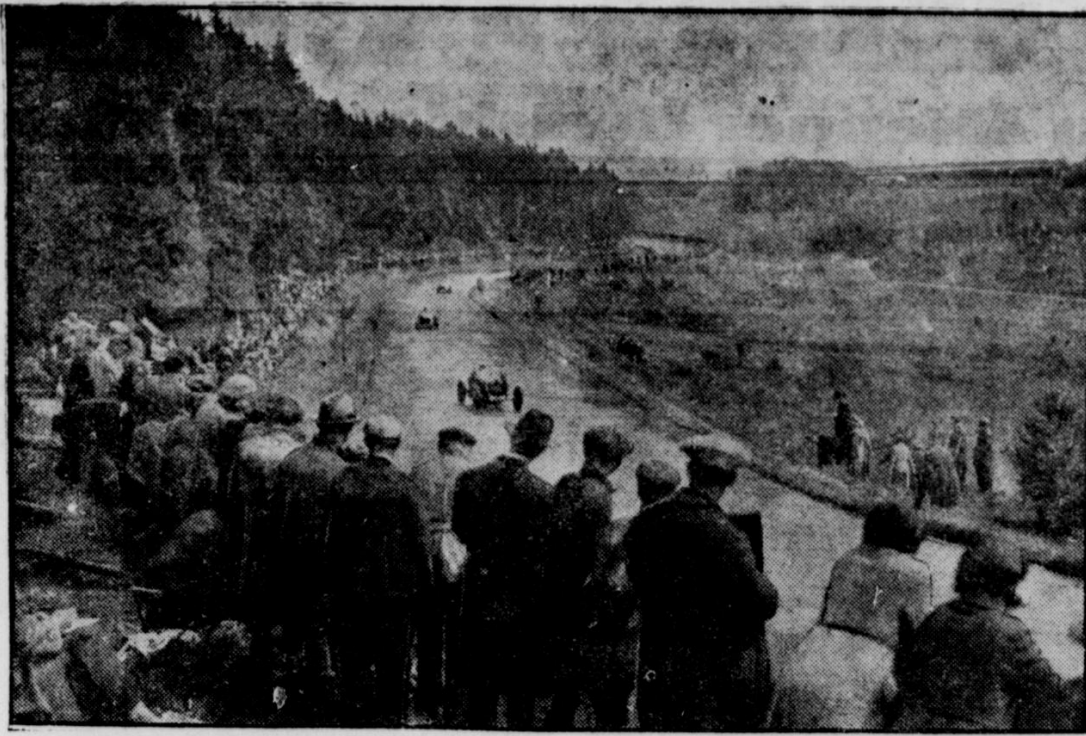
Mein alter Elefantenjäger Mongoosa, der mich begleitete,
war ein erfahrener, eingeborener Jäger. Er hatte viele
Elefanten am König erlegt, wo ihn einmal eine Elefanten-
kuh schwer verwundet. Ich führte eine schwere, doppelt-
längige Elefantenbüchse, die schwerste Büchse, die je gebaut
wurde. Mongoosa trug ein Mauersegger mit Sport-
patronen, damit ich unterwegs Wild für uns zum Essen er-
legen konnte. Der linke Lauf meiner Elefantenbüchse hatte
in letzter Zeit verschiedentlich versagt. Ich setzte jedoch einen
neuen Schlagbolzen ein, gewann so wieder volles Vertrauen
zu meinem Gewehr.

Wir nahmen also die Spur ungefähr zwei Kilometer
weit vom Dorfe auf. Sobald ich bemerkte, daß sie frisch
wurde, ließ ich alle meine Träger zurück und ging mit Mon-
goosa und mit dem mir vom Dorfe bestellten Führer weiter.
Kaum zwei Stunden nach der Entdeckung der Spur sah ich
mich dem Elefanten gegenüber. Er stand ruhig unter einem
kleinen Baum im hohen Gras. Bis auf zwanzig Meter ging
ich heran. Vorsichtig nahm ich die schwere Büchse, zielte
hinteres Blatt, und mit der Absicht, den zweiten Lauf sofort
folgen zu lassen, zog ich den Abzug. Aber durch den Rück-
schlag der schweren Büchse fiel ich von meinem unsicheren
Standpunkt, und bevor ich mich wieder aufrichten konnte,
brauste der Elefant in voller Flucht ab. Ich folgte ihm
einige Kilometer; da merkte ich, daß der eine Schuß nicht
ganz verfehlt war. Kürzer und kürzer wurden die Schritte
des Waidwunders, und wenn ich auch keine Schweißspur fand,
merkte ich doch, daß er innerlich schwer bluten mußte. Nach-
dem wir der Spur ungefähr eine Stunde gefolgt waren,
hörten wir plötzlich den Elefanten. Er hatte sich wieder ein-
gestellt. Vorsichtig, jeden einzelnen Grashalm sorgfältig um-
legend, pirschte ich heran. Dann sah ich den Elefanten. Im
vollen Vertrauen auf meine altbewährte Büchse kroch ich auf
zehn Schritt heran. Vorsichtig, ganz vorsichtig brachte ich das
Gewehr an die Schulter. Jetzt oder nie! Zielte auf die töd-
liche Stelle, sehte nochmals ab, zielte wieder und schoß. Ein
scharfer, metallener Schlag: Mein Gewehr hatte versagt.

Mit einer Geschwindigkeit, die sich nicht beschreiben läßt,
fuhr der Elefant herum. Mit dem furchtbaren Schrei, der
dem angreifenden afrikanischen Elefanten eigen ist, nahm er
ohne Befinnung an. Jeder Versuch, dem wahnsinnig heran-
stürmenden Tier auszuweichen, wäre sicherer Tod gewesen.
Ich blieb stehen. Als der Elefant ziemlich über mir war,
gab ich ihm den zweiten Schuß unmittelbar vor dem Kopf.
Der mächtige Körper schwante hin und her. Ich warf mich
auf die Erde. Im nächsten Augenblick war der Elefant über
mich hinweggerast. Mit dem einen Hinterfuß schlug er mir
gegen die Rippen, so daß mir Hören und Sehen vergingen.
Aber bemerkt hatte er mich nicht.

Kaum war der Elefant vorbei, sprang ich trotz meiner
schmerzenden Rippen auf, lud zwei Patronen ins Gewehr und
jagte sie dem Tiere nach, das gerade den Führer gestrichelt
hatte und im Begriff war, ihn anzunehmen. Wieder brachten

Auf dieser Bahn fand Rennfahrer von Morgen den Tod



Blick auf die Rennstrecke des Nürnberg-Ringes. Eifelrennens. Beim Training fand der ausgezeichnete
dem Austragungsort des international starkbesetzten junge Autofahrer von Morgen ein tragisches Ende.

meine Schüsse den Elefanten ins Wasser, so daß er von der
Verfolgung des Eingeborenen abließ.

Jetzt ging die Jagd weiter. Aber umgekehrt. Während
ich bisher der Jäger war, übernahm der Elefant meinen
Posten und jagte mich, ganz planmäßig, mit voller Ueber-
legenheit und mit der Klugheit, die unter allen Tieren nur
er besitzt. Ich hockte mit Mongoosa im Gras. Plötzlich
wieder der furchtbare Schrei des annehmenden Elefanten.
Ganz nahe. So wie er uns gewendet hatte, kam er auf uns
zu. Wie ein großer schwerer Felsen erschien vor uns sein
Kopf. Ein Schrei von Mongoosa. Mit einem Kopfsprung
verschwand er im Gras. Ich mußte stehen bleiben. Mir
blieb nichts anderes übrig. Zeit zum Zielen hatte ich nicht.
Blindlings schoß ich beide Ränge dem Tiere ins Gesicht und
warf mich feindwärts ins Gras. Der Elefant schwante um-
her, wiederum betäubt und verwirrt von den aus nächster
Nähe abgegebenen Schüssen. Er versuchte mich zu finden.
Aber durch das Blut, das ihm aus der Zunge in den Rüssel
stieg, war wohl die feine Witterung geschwächt. Endlich
schwante er weiter. Mongoosa kroch heran. Er überredete
mich, die Jagd aufzugeben und dem Elefanten zum Sterben
Zeit zu lassen. Wie gern ging ich auf seinen Vorschlag ein!
Kaum waren wir hundert Meter auf unserer Spur zurück-
gegangen, als wir zum dritten Male den furchtbaren Schrei
hörten und sahen, wie sich die Grasmale wieder in Bewegung
setzte. Der Elefant wollte sich rächen.

Ich schoß, warf mich hin, und wie eine Dampfwalze
ging der Elefant über mich weg. Jetzt kam es zum
Neuheiten. Zu meinem Schrecken bemerkte ich, daß ich nur
noch eine Patronen hatte. Hier fanden einen Dampfknopf.
Hier nahmen wir unsere Stellung. Hinter uns näherte sich
ein mächtiges Grasfeuer, höchstens einen Kilometer entfernt.
Laut fragte das trockene Schilfgras. Es sah aus, als
hätten wir die Wahl, vom Elefanten getreten oder vom
Grasfeuer verbrannt zu werden. Plötzlich hörten wir ihn
wieder schreien, aber in ganz anderer Richtung als wir er-
wartet hatten, einige hundert Meter von uns entfernt. Mon-
goosa Gesicht hellte sich auf. Worlos zeigte er nur in die
Richtung: „Vore!“ Er fixierte. Er wird Bäume austreten und
dann seine Wut auslassen. Dann wird er sterben. Er hat
unserer Spur verloren.

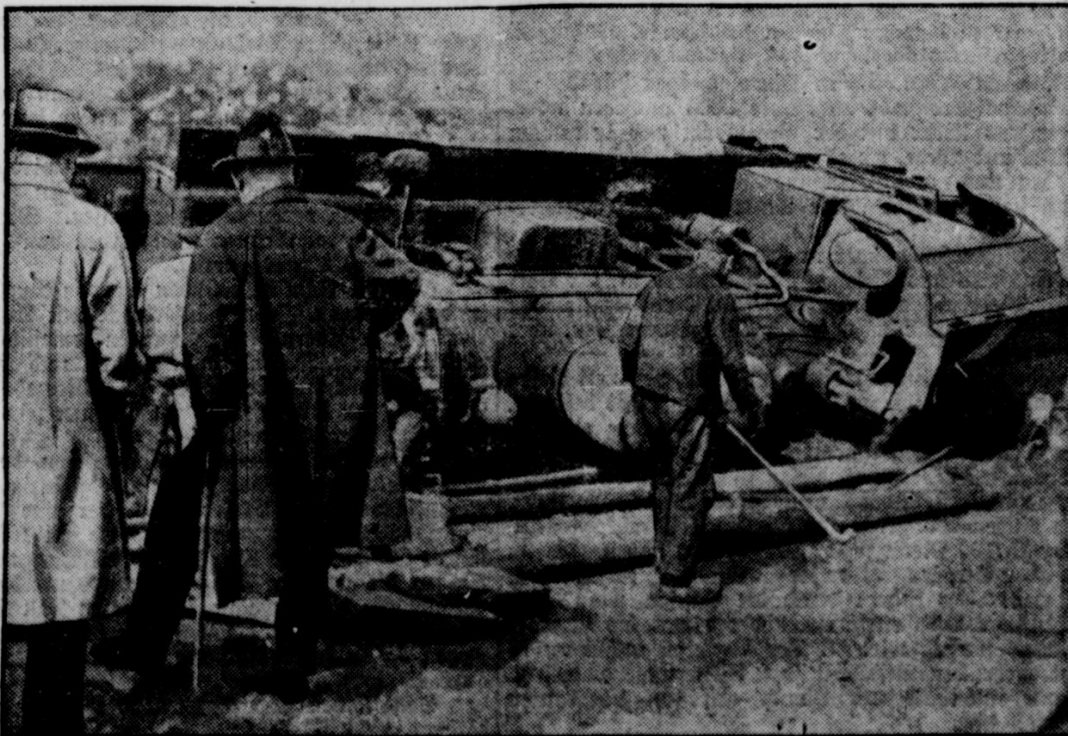
Plötzlich hörten wir zu unserem Entsetzen den Elefanten
kommen. Nicht wie vorher wahnwitzig auf uns losstürmend,
sondern langsam, bedächtig. Wir hörten das Gras unter
seinen Füßen knarren. Näher kam er und näher. Gerade
auf uns zu. Jetzt war er dreißig Meter entfernt, jetzt noch
fünfzehn Meter. Zwanzig Meter, fünfzehn Meter. Er
wurde genau, wo wir uns befanden. Langsam kam er
näher, ganz langsam. Er wollte diesmal sicher gehen.

Näher kam er, Schritt für Schritt. Kaum acht Meter
trennten uns noch, als plötzlich feindwärts, wo das Grasfeuer
zwischen angelangt war, ein Knall erklang. Dies schreckte
den Elefanten. Er hielt an, horchte, dann drehte er lang-
sam den Kopf zur Seite nach der Richtung, aus welcher der
Schuß gekommen.

Jetzt meine letzte Hoffnung. Ich nahm das Gewehr an
die Schulter und zielte hinteres Ziel. Ziele vorsichtig und
ruhig. Der Schuß fiel. Wie vom Blitz getroffen brach der
Elefant zusammen, um nie wieder aufzustehen.

Ich konnte noch nicht fassen, daß ich gerettet war. Erst
Mongoosa brachte mich wieder zum Bewußtsein. Er raffte
trockenes Gras zusammen, streckte es an, um ein Gegenfeuer
gegen das sich in rasender Eile nähernde Präriefeuer zu ent-
scheiden. Meine Minute war zu verlieren. Ungefähr zehn
Minuten arbeiteten wir wie die Wahnsinnigen, dann sahen
wir, wie die Flammen von unserem Feuer wegrasten, so daß
wir einen freien Platz bekamen, wo wir uns sicher fühlen
konnten.

Das schwere Zugunglück in Bentheim



Die umgestürzte Lokomotive des Personenzuges Personenzuges um. Der folgende Wagen fiel
auf dem Bahnhof von Bentheim-Nord (an der deutsch-holländischen Grenze) stürzte infolge
falscher Weichenstellung die Lokomotive eines der Heizer. Der Sachschaden ist bedeutend.

von mirtrauen. Dann nahmen sie Futter aus seiner Hand,
und ein Affe nach dem anderen führte dem Einfiedler die
vierhändigen Artgenossen förmlich als neue Bekannte zu.

Van Eyd begann, ihre Sprache zu verstehen. Ihre
Grinsen, Husten und Wollen war ihm bald kein Geheimnis
mehr. Eines Tages kam das Leittier auf den Holländer zu,
bot ihm etwas zähhaft einen Maissolben. Van Eyd nahm das
Geschenk an, und seitdem erhielt er jeden Morgen von der
Affenherde dieses Deputat.

Einst fehlte der Leittier. Van Eyd wartete. Da sah er,
wie die Herde langsam auf die Höhle zulam. Ein paar Affen
trugen eine aufscheinend leblose Gestalt: das Leittier. Es mußte
von einem der benachbarten Farmer verwundet worden sein.
Van Eyd verband die Wunde, und es gelang ihm, den Affen
zu heilen. Der Bavian war dem Menschen dafür so dankbar,
daß er manchmal sechs Stunden lang vor der Höhle saß, nur
um von Van Eyd gestreichelt zu werden. Dann und wann
trieb sich auch ein Weibchen vor der Höhle herum. Es schien
sich sehr für das Leittier zu interessieren, und eines schönen
Sommermorgens fand es sich mit einem haarigen kleinen
Jungen ein, das es stolz Van Eyd zeigte. Das Leittier kam
hinzu, und seitdem waren die beiden mit ihrem Sprößling un-
zerrenliche Gefährten des Holländers. Auch die anderen
Baviane wurden noch zutraulicher und hielten stundenlang
vor der Höhle herum. Van Eyd gab jedem Tier einen be-
sonderen Namen. Die Affen schienen die geistige Ueberlegenheit
des Menschen ohne weiteres anzuerkennen, betrachteten ihn als
ihren Führer und gehorchten ihm aufs Wort.

In den Augen zivilisierter Menschen bot Van Eyd jetzt
einen jammervollen Anblick. Ein langer wirrer Bart hing ihm
auf die Brust, das Haar war lang und zerzaust, die Augen-
brauen wuchsen zu dichten Büscheln. Aber seine Haut war
braun und gesund, und seine Augen blühten heller und glück-
licher als damals, während er noch unter den Farmern lebte.
Dann und wann erzählte man sich unter den Buren wunder-
liche Neuigkeiten von Van Eyd. Die Baviane sollten wie
Neugeborene auf dem Boden vor der Höhle hocken und sich nach
der bannenden Melodie der Flöte des Affenbeherrschers wiegen.

Die Buren hatten Van Eyd schon immer für einen
wunderlichen Kitz gehalten. Jetzt waren sie überzeugt, daß er
den Verstand ganz verloren hatte. Nur zwei seiner einsigen
Freunde, ein Ehepaar, glaubten an ihn und hofften, daß es mit
ihm noch einmal besser würde.

Doch Van Eyd's friedliches Leben sollte plötzlich rauch ge-
stört werden. Als er eines Morgens erwachte, hatten bewaff-
nete Farmer seine Höhle umzingelt. Acht Baviane lagen tot
auf der Erde.

Vor den feindseligen Blicken und dem wilden Neugierern
dieses merkwürdigen Affenbeherrschers wurden die Eindring-
linge verlegen. Schließlich sagte sich einer ein Herz und erklärte,
verschiedene Baviane seien über ihre Herden hergefallen und
hätten ein paar Schafe getötet.

„Waren es wirklich diese Baviane?“ fragte Van Eyd
ruhig. „Es gibt noch mehrere Herden hier in den Bergen.“
Er führte die Farmer in seine Höhle. Die Baviane folgten
ihnen, knurrten dabei feindselig. Der Holländer beruhigte die
Tiere mit einer Handbewegung, und dann erzählte er von
seinem Leben in den Bergen, wie er die Affen gezähmt habe
und wie er die Tiere liebe.

Zum Schluß meinte er: „Von meiner Herde sind noch
sechszwanzig Tiere am Leben. Schickt mir Wiederkäuer her,
damit ich meine Baviane kenntlich machen kann! Sie werden
niemals eure Herden belästigen.“ Innerhalb einer Woche
langten die angeforderten Wiederkäuer bei der Höhle an.
Van Eyd bestieg sie mit einer Kette um den Hals sämtlicher
Baviane und machte ihnen dann begreiflich, daß die Wäcker
sie vor Gefahr schützen würden, daß die Tiere aber keine Schafe
töten dürften.

Von nun ab bildeten die Baviane eine Art Leibgarde für
den Holländer und begleiteten ihn überall hin.

Zwischen hatte das Ehepaar, das Van Eyd die Freundschaft
bewahrt, gehört, Sarahs Mann sei gestorben. Die Frau
schrieb an Van Eyd's einsige Frau: „Komm doch her!“ Und
wirklich traf eines Tages eine Frau in den Bergen, doch
immer noch eine Schönheit, auf der Farm des Ehepaares ein:
„Hier bin ich, und ich möchte Van Eyd sehen.“

Am gleichen Tage noch machten sich die Drei auf den
Weg zur Höhle. Sie waren drei Kilometer gegangen, da hörten
sie, wie eine tiefe schöne Männerstimme ein holländisches Lied
sang. Eine verwiderte Gestalt stand vor ihnen. Der eine Bave
war zu Ende. Doch bevor Van Eyd den nächsten anstimmen
konnte, fiel die Frau ein.

Da stürzte der Holländer auf sie ein. Was zwischen den
beiden gewesen, war plötzlich vergessen.

Van Eyd sollte nun natürlich ein neues Leben beginnen
und seine Höhle und die Baviane verlassen. Am nächsten
Morgen nahm er Abschied von seinen treuesten Freunden, den
Tieren. Die Affen schienen zu wissen, um was es ging; sie
schüttelten und knagten. Van Eyd schickte sie in die Höhle zurück.
Er mußte sich zusammennehmen, als er ihnen den Rücken
kehrte.

Sechs Monate später veranlaßte ihn irgend ein Trieb,
die Höhle wieder aufzusuchen. Er öffnete die Tür und fand
den Boden mit Gerippen bedeckt. Um die Hälfte der Skelette
hingen noch die Ketten mit den Wiederkäuern.

Einige Leute behaupteten, die Baviane seien in der Höhle
von einem Leoparden überfallen und zerrissen worden. Was
wahr, ob es wahr ist?

Regen verbrüht das Gesicht.

In der Nähe des Besuchs ist kürzlich ein Regen nieder-
gegangen, der nicht nur in der Pflanzengelt schweren Schaden
angerichtet, sondern auch zu Verletzungen der Menschen geführt
hat. Er war nämlich so heftig, daß er auf den Gesichtern schmerz-
hafte Brandwunden zurückließ und besonders die Augen der
Betroffenen in Mitleidenschaft zog. Die jungen Schöpfung der
Bäume und Sträucher verbrannten, und das Grün des Früh-
lings wandelte sich in braune Wüste. Das heiße Reg, das
besonders in der Umgebung des Dorfes San Giuseppe nieder-
ging, bildet sich, wenn die aus dem Nebel aufsteigenden Wolken,
die der Wind weiter trägt, in der Luft vom Regen getroffen
werden, so daß dieser dadurch erhitzt wird und siedend heiß auf
dem Boden anlanet.

Der allzu Zärtliche.

Frau Gerta riß sich den Hut vom Kopfe und strich die
Wenden Haarwellen zurück: „Sehen Sie, Herr Richter! Das
Ohrläppchen, das da fehlt, hat mir mein Mann abgeklippt.“
Sie verlangte die Scheidung und zehntausend Schillinge
Schadenersatz für verminderte Heiratsfähigkeit. Der also
Verklagte dagegen behauptete, er habe das Ohrläppchen „weg-
geklippt“. Und er fand tatsächlich mehr Verständnis bei dem
Richter. Denn der meinte, bei der jetzigen Haartracht sei das
Fehlen des Ohrläppchens doch gar nicht zu merken. Auf die
Erläuterung ehelicher Rüsse habe das Gericht keinen Einfluß. Da
Frau Gerta ihren Mann behalte, werde ihr Wert durch das
Fehlen des Ohrläppchens nicht gemindert. Ist die Kermis
nicht zu bedauern?

Der schwerste Bürgermeister der Welt.

Eine gewichtige Persönlichkeit wird der englischen Sam-
nacht demnächst einen Besuch abstatten. Wobei die Gewichtig-
keit nicht allein in der politischen Bedeutung des Mannes,
sondern ebenso sehr in seiner Körperbeschaffenheit begründet
ist. Sagt man doch von dem Bürgermeister Don Pedro Rico
von Madrid, daß er mit seinen 280 Pfund das schweisse
Gemeindeoberhaupt der Welt sei. Jedenfalls behaupten es die
britischen Zeitungen, und sie fügen noch hinzu, daß er aus-
sichend die Absicht habe, den Engländern ein Bild von der
Macht des alten Spaniens vor Augen zu führen, nämlich
seinen karmesinfarbenen Mantel, vor dem selbst die prunk-
volle Amtstrobe des Bürgermeisters von London erlassen
müsse. Aus all dem Spott der Briten dürfte nur der blasse
Reiz sprechen, rühmt doch ihr größter Dichter die Gutmitig-
keit der wohlhabenden Spanier. Und das hat uns schon schon
sehr viel.