

DIE UMSCHAU

VEREINIGT MIT
„NATURWISSENSCHAFTLICHE WOCHENSCHRIFT“, „PROMETHEUS“ UND „NATUR“

ILLUSTRIERTE WOCHENSCHRIFT ÜBER DIE
FORTSCHRITTE IN WISSENSCHAFT U. TECHNIK

Bezug durch Buchhandl. und
Postämter viertelj. RM 6.30

HERAUSGEGEBEN VON
PROF. DR. J. H. BECHHOLD

Erscheint einmal wöchentlich.
Einzelheft 50 Pfg.

Schriftleitung: Frankfurt am Main-Niederrad, Niederräder Landstraße 28
zuständig für alle redaktionellen Angelegenheiten

Verlagsgeschäftsstelle: Frankfurt am Main, Niddastraße 81/83, Tel. Sammel-
nummer Maingau 70861, zuständig für Bezug, Anzeigenteil, Auskünfte usw.

Rücksendung v. unaufgefordert eingesandten Manuskripten, Beantwortung v. Anfragen u. ä. erfolgt nur gegen Beifügung v. dopp. Postgeld für unsere Auslagen.
Bestätigung des Eingangs oder der Annahme eines Manuskripts erfolgt gegen Beifügung von einfachem Postgeld.

HEFT 21 / FRANKFURT-M., 25. MAI 1929 / 33. JAHRGANG

Wohin soll ich reisen?

Von ADOLF BICKEL, Professor an der Universität Berlin

„Vom Eise befreit sind Strom und Bäche
Durch des Frühlings holden, belebenden Blick;
Im Tale grünet Hoffnungsglück,
Der alte Winter in seiner Schwäche
Zog sich in rauhe Berge zurück.“

Klänge der Frühlingsglocken umschweben die
Osterbotschaft:

„Christ ist erstanden
Aus der Verwesung Schoß.
Reißet von Banden
Freudig euch los“

Und beides: Frühlingslied und Engelschor zur
Auferstehung, verschmelzen zu dem großen Hym-
nus vom Ueberwundenen zum Werdenden, der die
Saiten unserer Seele harfen läßt und in ihr die
schmerzhafteste Köstlichkeit aller Sehnsucht weckt.

Wer immer Erholung braucht von anstrengender
Winterarbeit, der ziehe dem Lenz entgegen!

Erholung ist Wechsel der Be-
schäftigung. Ein gütiges Geschick hat es ge-
fügt, daß in jenen Ländern, in denen der Lenz so
früh im Jahre seinen Einzug hält, sich auch alle
Schöpfungen menschlicher Kunst in reichem Maße
finden. Der Genuß ihres Studiums bringt uns
nicht minder Erholung wie die Wanderung an der
Küste des blauen Mittelmeeres oder
durch die Pinienhaine oder die Palmengärten mit
den duftenden Narzissenbeeten, kurz, wie die
ganze Landschaft, in die die Hellenentempel, die
Trümmer der Kaiserpaläste, die Moscheen, die
Kirchen, Museen und Galerien mit den alten
Städten, die sie bergen, eingebettet sind. Hier hat
der Reisende alles: Erholung, Vergnügen und Be-
lehrung. Können die säulengetragenen Gesimse
der Griechentempel in den sizilianischen
Bergen, kann das gigantische Trümmerfeld
von Selinunt am Gestade des Mare africanum,
die Akropolis in Athen oder das Löwentor
von Mykene den Verächtern der Antike
anderes sein, als nur die stummen Zeugen
einer noch stummeren, längst entschwundenen

Zeit? Sie verstehen weder die Sprache der gelben
Steine mit ihren violetten Schatten, wenn sie auf
dem blumigen Rasen unter den Tempelruinen
rasten, noch sehen sie das um ihre Formen sich
rankende blühende Leben einer großen Ver-
gangenheit, in der die Kultur ihres eigenen Volkes
die Wurzeln geschlagen hat.

Und wie könnte ich je vergessen, was du mir
wardst in zwei Lenzen, „o, du mein Spanien“!
Ob ich durch die endlosen Säle des Prado stau-
nend ging oder durch die Flucht der Räume in den
Bastionen von Escorial, ob ich durch die Straßen
des ragenden Toledo oder durch das Säulenmeer
der Moschee von Cordoba wanderte oder durch
das Wunderschloß der Alhambra am Fuße der
schneebedeckten Sierra Nevada oder durch die
Zaubergärten des Alcazar in Sevilla, über dessen
Mauern die blühenden Geranien quellen, ob ich
hier in der heiligen Woche Dionys im Wettkampf
mit der Askese des Gekreuzigten erlebte oder im
bunten Dämmer des Domes den Tönen des Re-
quiems lauschte um Mitternacht — alles gabst du
mir, Erholung, Vergnügen und Belehrung, weite-
test mir das Leben, mein Selbst und führtest mich
über die Parsivalburg des Mont-Serrat zum Kar-
freitagszauber der deutschen Seele.

Wohin aber soll ich reisen, wenn das Werden
des Lenzes dahingung und der Sommer die
Rosen duften läßt?

Für den Kranken entscheide der Arzt! Er
kennt ihn, er weiß um sein körperliches und seeli-
sches Leid. Für den Kranken sollen sich die heil-
enden Kräfte der Natur die Hände reichen: die
aus heißem Erdschoße sprudelnden Quellen,
die Sonnenstrahlen der Höhe, ihre blut-
erneuernde Kraft, die würzige Kühle des Wal-
des, das Meer mit seinem salzigen Odem und
dem Spiel der über die sandigen Ufer raschelnden
Wellen.

Wohin aber soll der Gesunde reisen im Sommer
und Herbst, wo seine Ferientage verbringen,

seine Ferien vom Ich des Alltags, wo sich von seiner Umklammerung auf kurze Wochen lösen?

Erholung ist Wechsel der Beschäftigung, hörten wir schon. Darum fliehe der Erholung suchende Großstädter an die Küste, rüste sich zur Meerfahrt, steige die Berge hinan bis zu den Gletscherkämmen der Alpen! Wer aber das Jahr über in ländlicher Abgeschiedenheit lebt, auf die Kleinstadt als Wohnsitz angewiesen ist und sich mit durstiger Seele nach Kunst und Wissen und dem rascheren und kräftigeren Pulsschlag des Lebens der großen Welt sehnt, der gehe in die Zentren der Kultur, in die großen Städte, und trinke sich satt!

Einen anderen, mag er in der Stadt leben oder auf dem Lande, zieht es in die Fremde, um die Sitten und Gebräuche anderer Völker ken-

nenzulernen und Stein um Stein zu einem Mosaikbild von dem Leben der Menschen auf dem Erdenplaneten zusammenfügen zu können. Anderen steckt der Sportgeist bestimmte Reiseziele: dem Segler, dem Ruderer, dem Schwimmer, dem Angler, dem Bergsteiger weist er den Weg.

Die See, das Landleben, die Wanderungen im Mittelgebirge, im Hochgebirge, der Besuch fremder Nationen, der Aufenthalt in einer Großstadt — alles kann zum Vergnügen und zur Erholung werden, und Belehrung wird der Aufmerksame immer finden, sei es, daß die Natur selbst ihm Lehrmeisterin wird, oder daß er zu den Künstlern unter den Menschen in die Schule geht.

Aber keiner vergesse das Gebot, daß er die Sorgen daheim lasse beim Antritt der Reise, und daß Schwarzseherei eine üble Reisegefährtin ist.

Psychologie des Reisens und des Reisenden

Von Hofrat Prof. Dr. A. A. FRIEDLÄNDER

„Reisen“ im weitesten Sinne des Wortes wurden stets unternommen. In alten Zeiten weniger von dem einzelnen als von Völkern. Die Kämpfe zwischen Germanen und Römern entsprangen wohl zunächst nicht der Feindseligkeit, sondern dem Raummangel, sicherlich auch der Sehnsucht nach der Sonne und der Fruchtbarkeit des Südens. Wir wissen aus der Bibel, daß viehzuchttreibende Völker gezwungen waren, weite Wanderungen zu unternehmen; sie wurden ausgelöst weniger durch das Wollen als das Müssen.

Seitdem die Völker innerhalb bestimmter mehr oder minder abgeschlossener Grenzen wohnen, hörten ihre Massenwanderungen auf; heute suchen sie kennenzulernen, was außerhalb ihres Landes liegt. Dabei ist bemerkenswert, daß nicht nur der Prophet im Vaterlande sondern auch dieses oft weniger gilt als fremde Länder. Man denkt, es bleibt immer noch Zeit, die Kunst- und Naturschätze der Heimat kennenzulernen, man strebt in die Ferne und ist, wenn man Fremden als Führer dient, oftmals überrascht von all dem Schönen, das man bisher nicht beachtete.

Die Frage, ob die Lust zu reisen dem Menschen eingeboren ist, läßt sich schwer entscheiden. Wir stoßen auf individuelle und völkerpsychologische Unterschiede. Allgemeine Grundsätze können wir schon darum nicht aufstellen, weil größere und weite Reisen von den Vermögens- und Lebensumständen wie von der Sucht nach Belehrung und Bildung abhängen. Den Angehörigen des Arbeiter- und des Mittelstandes wird ihre Reiseschneitsucht dadurch beschnitten, daß ihnen die Zeit, das Geld, oder beides fehlt. Für diese Betrachtung scheiden kleinere Fußwanderungen aus, da sie jedem möglich sind. Besäßen die Menschen die Willenskraft, von Genußmitteln wie Tabak und Alkohol abzusehen oder sie einzuschränken, würden sie berechnen, wieviel innerhalb 11 Monaten erspart werden kann, wenn jene Ausgaben vermieden oder

vermindert werden, so wäre es auch vielen, die erklären, sich eine Reise nicht leisten zu können und jene beneiden, die Reisen unternemen, möglich, einen Monat oder einige Wochen fern von der Heimat Anregung und Erholung zu finden. Die genuß- und lehrreichsten Reisen waren wohl die im Wagen zurückgelegten. Die Eisenbahn, der Kraftwagen, das Dampf- und Luftschiff haben die Erde kleiner, das Reisen leichter gemacht, gleichzeitig aber zur Unrast und Flüchtigkeit geführt. Wer die Wunderwerke neuzeitlicher Bahnbauten (Brenner, Simplon, usw.) und die Natur kennen lernen will, vermag dies nur, wenn er die Straßen zu Fuß wandelt, und statt von oben nach unten, von unten nach oben, nach rechts und links schaut. Wurde früher der Wunsch, eine Reise zu unternemen in der Hauptsache ausgelöst durch den Drang nach Neuem, nach Unbekanntem, so können wir heute (wie bei den Zugvögeln) bestimmte, aber nicht durch Instinkt, sondern durch die Mode vorgeschriebene Reisezüge erkennen, die für eine gewisse Oberschicht zu den gesellschaftlichen Verpflichtungen oder Gewohnheiten gehören, ebenso wie der Besuch der Erstaufführungen in den Theatern oder die Anwesenheit bei den Empfängen „prominenter“ Persönlichkeiten. — Abenteuerlust im guten Sinne des Wortes, der Wunsch nach wirklicher Ausspannung, nach dem Eindringen in andere Kulturkreise, nach geistiger und seelischer Erhebung ist nur für die Minderzahl der Reisenden, ist insbesondere für die Jugend, für die Angehörigen der gelehrten künstlerischen Stände, für den kultivierten (nicht gleichzusetzen mit „gebildeten“) Menschen maßgebend. Nur so ist es zu erklären, daß selbst in jenen Orten des Hochgebirges wie an der See, dort, wo sich uns die Natur in ihrer ganzen Größe und Reinheit offenbart, Fragen der Verpflegung, Tanzbelustigungen mit Jazzbandmusikbegleitung eine ausschlaggebende Rolle spielen.

Wenn, was heutzutage selten genug noch möglich ist, ein einsames Hochtal oder eine meerumbraute Insel entdeckt wird, so werden sie allzu rasch bekannt, berühmt, und durch Hotelbauten verunziert. Denn im Vordergrund steht das Verlangen nach Bequemlichkeit und jenen Vergnügungen, von denen gerade der sogenannte Kulturmensch für einige Zeit Abschied nehmen sollte, falls er wirklich Sehnsucht nach Erholung hat. Nicht wenige kommen von ihrer Sommer- oder Winterreise abgespannter zurück, als sie es bei Antritt der Reise waren. Diesen Satz darf ich niederschreiben, weil ich häufig als ärztlicher Berater in die Lage komme, die Folgen derartiger Urlaubsreisen zu beseitigen. Wie die neuzeitlichen Verkehrsmittel alle Entfernungen verringerten, so haben sie das Reisen verbreitert, verflacht, sie dienen der Zivilisation und töten die Kultur des Reisens. Wo sind die Zeiten, da Goethe Italien, da Heine den Harz erlebte?

Die Menschen, die verschiedenen Völker sind einander wohl näher gerückt; das Verständnis für die seelenkundliche Eigenart wurde kaum vermehrt, im Gegenteil, es wurde ver—rückt. Verständigung setzt, wie Kant sagte, Verstand voraus. Wie viele Menschen reisen mit wenig Gepäck und viel Verstand? Gewohnheiten, Vorurteile begleiten die meisten auf allen ihren Reisen. So wie es wenig Lebenskünstler gibt, so sind auch Reisekünstler selten. Wer eine Reise unternehmen will, müßte sie sorgfältig vorbereiten; dann nach dem alten Sinnspruch — seine Sorgen zu Hause lassen, und zum obersten Gesetz machen: In den Mitreisenden Mitmenschen zu sehen, denen man jene Rücksicht erweist, die man als selbstverständlich von ihnen für sich verlangt. Der Durchschnittsreisende aber besitzt häufig nur ein einziges Temperament, und zwar ein cholerisches. Er reist „namenlos“, dieses Inkognito verführt ihn zur Rücksichtslosigkeit und Grobheit; das Individuum ballt sich zur Masse, damit schwindet das Verantwortungsgefühl, das Bewußtsein, daß jeder einzelne ein Vertreter seines Landes und Standes ist, und sein Verhalten nicht als „vereinzelt“, sondern als „typisch“ beurteilt wird. Das cholerische Wesen zeigt sich weiterhin in einem Streben nach Betonung des eigenen Ich, zeigt sich als „Expansion“, ausgelöst durch einen, meist unbewußten, Willen zur Machtentfaltung, der noch vergrößert wird durch die Empfindung, des häuslichen, beruflichen Zwanges für einige Zeit ledig zu sein, und durch die Annahme, sich (wie zu Hause — oder noch mehr) gehen lassen zu dürfen. Ich glaube nicht zu übertreiben. Ich erinnere an die niedlichen Unterhaltungen über Schließen und Öffnen der Fenster, an die Verstopfung der Gepäcknetze und der Durchgänge mit Gepäck, weil einige Mark erspart werden sollen; an das Belegen von drei Plätzen durch eine Person — an das ungebührliche Verhalten beim Ein- und Aussteigen, an die Benutzung unerträglicher Riechstoffe seitens Damen und Dämchen. Sehr wahr ist das alte

Wort: Man lernt seine Mitmenschen am besten kennen, wenn man mit ihnen spielt, trinkt und reist. Des Reisenden innerster Kern wird durch sein Benehmen in fremden Ländern offenbart. Die Luftveränderung beseitigt die Schminke der Zivilisation. Der kultivierte Mensch (der ja Schminke an sich vermeidet) bleibt auch auf Reisen das, was er ist.

Diese allgemeinen Ausführungen dürfen selbstverständlich in keiner Weise verallgemeinert werden. Ich begegnete in Paris einem Landsmann und dessen Frau, die zu meinem Schrecken im Lodenanzug, Lodenhut und schweren Stiefeln den Boulevard verzierten; andererseits Engländern im überfüllten D-Zug, lang ausgestreckt liegend, erst Platz machend, bis sie vom Schaffner hierzu aufgefordert wurden. Nichts wäre verkehrter, als nunmehr zu verkünden: Jeder Deutsche kleidet sich geschmacklos oder unzweckmäßig, jeder Engländer benimmt sich ungehörig. Völkerpsychologisch läßt sich aber wohl sagen, daß mit am unauffälligsten trotz ihrer lauten und harten Sprache die Holländer reisen, und am anspruchsvollsten jene Amerikaner, die in ihrer Heimat nicht zu den besten Gesellschaftskreisen gehören. Ein psychologisches Brevier, das allgemeingültige Verhaltensmaßregeln enthält, läßt sich kaum verfassen. Man kann wohl jedem eine kleine, ein große, auch eine Weltreise zusammenstellen und ihm den Baedeker in die Hand drücken — man kann ihm aber nicht zeigen, wie man reist, wann man sprechen und schweigen, wie man die Angestellten im Zuge, im Hotel behandeln soll. Man kann raten, eine Uebervorteilung nicht allzu ernst zu nehmen, sich durch die Belastung der Trinkgelder die Stimmung nicht verderben zu lassen. Bei erwachsenen Menschen, die all dies nicht früher lernten, wird man nicht viel Erfolg mit derartigen Vorschriften haben, weil ihre Befolgung Erziehung und Selbstzucht voraussetzt. Wie in anderen Beziehungen muß auch in dieser die Vorarbeit bei der Jugend beginnen, weil sie eine unverbogene, eine gesunde Seele, einen frischen bildungs- und aufnahmefähigen Geist besitzt.

Wer eine Reise unternimmt, sollte sie auffassen als ein ihm vom Zufall verliehenes Geschenk, das ihn seelisch erheben und vertiefen kann, wenn er die Gabe richtig verwendet. Nicht jene Reise, die am meisten kostet, sondern die uns die größten inneren Werte verschafft, gehört zu den schönsten Erinnerungen.

Eine wohl vorbereitete und in diesem Sinne durchgeführte Reise bedeutet eine „schöpferische Pause“ — bedeutet eine Befruchtung, die für das ganze Leben wirksam bleiben kann.

Wer sich für die Alltagspsychologie der Reisenden interessiert, dem empfehle ich eine längere Unterhaltung mit dem Portier eines großen internationalen Hotels. Ich selbst lernte mehrere solche Türhüter kennen, die ich ohne Bedenken für einen Lehrstuhl der praktischen Seelenkunde vorgeschlagen hätte.

Das Hotel, wie es sein soll, und wie es nicht sein soll

I. Die baulichen Einrichtungen des Hotels

Von Prof. Dr. SCHULTZE-NAUMBURG

Wenn man viel im Auto reist und dabei größere Strecken durchfahren muß, entsteht sogleich die Frage: Wo übernachten wir? Wenn die Wahl des Nachtquartiers nicht durch besondere Umstände schon festgelegt ist, wird die Frage gewöhnlich dahin beantwortet: Wo ein erträgliches Hotel ist. Denn das Vorhandensein eines solchen ist bei uns in Deutschland nicht allein durch einen Ort von gewisser Größe gewährleistet. Es gibt ansehnliche Städte bei uns, ja wichtige Großstädte, die nicht im Besitz eines Hotels sind, in dem zu übernachten ein Vergnügen ist. Und andererseits kennt man auch an sonst wenig bekannten Orten Gasthäuser, die sich so hoch über den Durchschnitt erheben, daß man gern einen Umweg fährt, um die Nacht dort untergebracht zu sein. Solche Hotels sprechen sich herum, werden von allen Autofahrern gekannt und haben dann die einzige Unannehmlichkeit, daß man mitunter am Abend keine Garage frei trifft.

Welche Eigenschaften sind es denn nun, die ein Hotel zu einem solchen machen, „wie es sein soll“? Es gibt in Deutschland in unseren Hauptstädten und in einigen Kurorten einzelne große Luxushotels, die zu entsprechenden Preisen dem Reisenden alles liefern, was er sich billigerweise wünschen kann. Das Haus steht in vollkommen freier Lage, so daß nicht allein in alle Zimmer helles Licht und Luft strömt, sondern auch der Blick aus einem jeden Fenster freundliche Bilder gibt. Es ist auf bequemer Straße leicht erreichbar, liegt aber dennoch nicht so unmittelbar am geräuschvollen Durchgangsverkehr, daß dessen Lärm die Gäste stört. Der Gast tritt unmittelbar in einen gut durchlüfteten hellen Raum ein, den man gewöhnlich die Halle nennt, so daß ihn sogleich ein angenehmer Eindruck begrüßt. In oder unmittelbar an diesem Raum findet er alle die Bureaus oder die Hotelangestellten, mit denen er geschäftlich verkehren muß. Von hier aus gelangt er durch den Aufzug oder über eine bequeme und lichte Treppe zu seinem Zimmer. Die Gänge, die er dabei zu durchschreiten hat, sollen nicht drückend eng sein und so hell, daß er es zum mindesten nicht merkt, wenn die Helligkeit künstlich erzeugt wird. Beim Eintritt in sein Zimmer soll ihm eine reine und durchwärmte Luft entgegenschlagen, das Zimmer angenehme Maßverhältnisse besitzen und in seiner Einrichtung so viel Bequemlichkeit mit Behaglichkeit vereinigen, als man von einem unpersönlichen fremden Raum mit täglich wechselnden Bewohnern verlangen kann. In einem Nebenraum findet man Waschtisch, Klosett und Badewanne, zum mindesten ein Duschbad, alles in blankester und sauberster Ausführung. Durch Glockenzeichen

oder Telephon kann man sich mit der Bedienung ohne Aufenthalt in Verbindung setzen. Ein Staatstelephon sorgt für den Verkehr mit der Welt draußen. Der Frühstückstisch wird ohne weiteres auf Wunsch im Zimmer gedeckt oder man findet ihn in den dazu bestimmten Räumen unmittelbar neben der Halle, in denen die Mahlzeiten eingenommen werden. Daß die Bedienung freundlich und auf rein geschäftliche Grundlage gestellt ist, und man wie in einem anderen Geschäftshause seine einwandfrei aufgestellte Rechnung an der Kasse zahlt, und man mit ihr seiner sämtlichen Verpflichtungen gegen das Haus entbunden ist, bürgert sich heute ja allgemein mehr und mehr ein.

All das Beschriebene findet man wohl mit ziemlicher Sicherheit in den Häusern, die in der Hotelsprache als „allerersten Ranges“ bezeichnet werden. Es ist aber nicht gesagt, daß man sich nicht auch in „Gasthäusern“, die nicht solche Ansprüche an unseren Geldbeutel stellen, genau so wohl fühlen und ebenso vortrefflich gepflegt werden kann. Man wird sich hierbei gern an manchen Landaufenthalt erinnern, der uns in angenehmerem Gedächtnis steht als mancher Großstadtbesuch, und man wird hierbei — leider — auch zugeben müssen, daß das Ausland zu solchen angenehmen Erinnerungen stärker beigetragen hat als Deutschland. Man kann wohl behaupten, daß unsere ganz großen Hotels mit denen des Auslandes so ziemlich auf derselben Stufe stehen, wenn man vielleicht einen äußersten Luxus, der zu unserem Wohlbefinden entbehrlich ist, außer acht läßt. In den wesentlichen Punkten leisten sie sicher dasselbe. Dagegen muß man feststellen, daß wir in unseren kleineren Hotels dem Ausland vielfach unterlegen sind, und man muß ferner feststellen, daß Süddeutschland auf diesem Gebiet Norddeutschland überlegen ist. Es gibt südlich der Mainlinie kaum eine Stadt von zehn- oder zwanzigtausend Einwohnern, wo man nicht ein leidlich freundliches Unterkommen findet, während man nördlich von ihr manche viel größere Stadt antrifft, in der übernachtet zu haben eine peinliche Erinnerung im Leben bleibt. Man kennt diese „Hotel Germania“ und „Bahnhofshotel“ mit ihren engen, ungepflegten Eingängen, dunklen Treppen, Zimmern von vielleicht zweieinhalb Metern Breite, aber dafür acht Metern Länge, bei deren Betreten eine muffige dumpfe Luft sich uns aufs Gemüt legt, ihre hohen Federbetten, die übrigen Möbel kraus und sinnlos über das Zimmer verteilt, unter einem wackligen ovalen Mahagonitisch mit einem Mittelbein auf drei Füßen ein kreischender Teppich, ein sogenannter Schreibtisch in einer dunklen Ecke, der abgestoßene, viel zu kleine Waschtisch, eine nie gefüllte Wasserkaraffe vor einem Pfeilerspiegel mit vergoldetem Prunkrahmen. Und doch ist diese Spieß-



Preußischer Personen-Postwagen um 1730.

Phot. Matzdorf



Die Ferienreise einst und jetzt.

Phot. Scherl

bürgerlichkeit fast noch erträglicher als jene Häuser, die davon erzählen, wie sich ein kleiner Gastwirt moderne Kunst vorstellt. Das vermag das grausigste Alpdrücken hervorzurufen und kann einen dazu bewegen, eine solche Stadt für immer im weiten Bogen zu umgehen.

Welche Anforderungen soll man nun an ein gutes Gasthaus stellen, auch wenn dessen Preise mäßig bleiben müssen? Im Nachstehenden sei ein Bauprogramm aufgestellt, das am leichtesten durchgeführt werden kann, wenn es sich um einen Neubau handelt. Aber auch bei einem Umbau muß man die wesentlichen Forderungen bestehen lassen.

Man lege den Eingang immer so, daß das Innere des Hauses ohne Stufen erreicht werden kann, und führe den Eintretenden stets in einen Raum, der erfreulich ist. Der erste Eindruck ist der maßgebende. Es ist deshalb eine durchaus richtige Maßregel, daß man in allen guten Hotels stets in eine Halle eintritt, die nicht zu eng ist. Der hierfür scheinbar geopferte Raum macht sich dadurch bezahlt, daß er sowohl von Gästen zum Sitzen, kleinen Imbissen, Besprechungen und dergleichen, als auch von den Hotelangestellten für Empfang, Bureau, Kasse, Pförtner und dergleichen reichlich ausgenutzt werden kann. Zugercheinungen lassen sich durch entsprechende Doppeltür- oder Drehtüranlagen leicht vermeiden. Diese Halle muß stets der Mittelpunkt für den Gast bleiben. Die Treppe und der Aufzug muß von ihr ausgehen, alle Räume, die der Gast zum Speisen, Schreiben, für Beratungen oder für Versammlungen braucht, sollen möglichst eng benachbart liegen. Man vergesse auch nicht, eine Kleiderablage in nächster Nähe anzulegen. Die Eingänge zu den Abortanlagen sollen leicht sichtbar und gleichfalls dicht bei der Halle sein. Bei kleineren Häusern wird das Speisezimmer meist mit einer öffentlichen Wirtschaft verbunden sein. Man gebe ihr dann aber einen eigenen Eingang und nötige nicht den nicht im Hause wohnenden Speisegast, den Eintritt durch den Hoteleingang zu nehmen. Das empfiehlt sich nur dann, wenn die Speiseanstalt sehr hoch im Rang gehalten werden kann, wie es bei manchen Hotels oberster Klasse der Fall ist.

Die Wirtschaftsräume bedürfen eines recht umfangreichen Raumes, wenn die Führung der Küche reibungslos und ohne Verluste vor sich gehen soll. Es ist eine sehr wenig wirtschaftliche Maßnahme, an ihnen zu sparen, denn in den heutigen Zeiten hieße das mit Talern nach Pfennigen werfen. Was allein an Rohstoffen durch geeignete Kühlkammern gespart werden kann, steht in keinem Verhältnis zu deren Anlagekosten. Ebenso lassen sich durch klare und einfache Anordnung der Arbeitsräume und letzte Ausnutzung durch maschinellen Betrieb so viel menschliche Arbeitskräfte sparen, daß es nur den schlechten Rechner verrät, der hier zu große Abstriche macht. Wenn es irgend geht, sollten die Küchenräume immer auf dieselbe Höhenlage wie die Speiseräume ge-

legt werden, weil das an Bedienung und Zeit viel erspart. Es kann natürlich besondere Verhältnisse geben, die zu anderer Anordnung zwingen, jedoch sollte man dies nie ohne dringendste Notwendigkeit tun.

Die Fremdenzimmer brauchen nicht sehr groß gehalten zu werden, und man braucht nicht zu fürchten, daß sie dadurch ungemütlich wirken oder sonst irgendwelche Unzuträglichkeiten mitbringen. Die Gänge müssen dagegen mindestens zwei Meter breit sein. Man kann im Gegenteil behaupten, daß sehr große Fremdenzimmer leicht kahl wirken, da ja keine Veranlassung vorliegt, mehr Zimmergerät unterzubringen, als sich aus dem Gebrauch des Raumes ergibt. Handelt es sich um Luxushotels, bei denen große Anforderungen gestellt werden, so verschieben sich diese Verhältnisse insofern, als man das Schlafzimmer mit einem Wohnzimmer vereinigt. Aber auch hier fragt es sich, ob es dann nicht zweckmäßiger und schöner ist, statt eines großen Wohn-Schlafzimmers zwei kleinere, aber getrennte Räume zu schaffen. Dies ist um so mehr zu empfehlen, als dann dem Hotel die Möglichkeit gegeben ist, gelegentlich die Zimmer auch getrennt zu verwerten.

Die Einrichtung der Zimmer sollte sich durchaus auf die Gegenstände beschränken, die tatsächlich notwendig sind; diese sollten aber so klug durchdacht wie irgend möglich angebracht werden. Für das behagliche Fremdenzimmer sind notwendig das Bett, dessen Gestell am besten aus Messing ist, mit bezogener Woldecke und Daunestepdecke, Nachttisch mit brauchbarer heller Leselampe, ein Toilettentisch mit Stuhl, ein Ruhebett (nicht Sofa), ein größerer fester Tisch und Kofferbock. Schränke sind in Form von Wandschränken anzulegen, die am wenigsten die Form des Zimmers stören und keine Staubanlagerungen zulassen. Alles Wassergerät gehört in das Bad nebenaan. Der Boden ist am besten fest mit Teppich auszuschlagen, wozu natürlich eine häufige Reinigung mit Staubsauger gehört, während in einfachen Häusern ein Linoleumbelag das Gegebene sein wird; die Wände hell tapeziert, ohne grelle und aufdringliche Muster. Bilder läßt man am besten ganz weg, denn sie wirken nur wie Verlegenheiten, wenn sie nicht mit ganz feinem Takt gewählt und aufgehängt sind. Und den kann man in einem Dutzendhotel nicht erwarten.

Soll Wohnzimmergerät in demselben oder in einem Nachbarraum hinzutreten, so ist ein bequemes Sofa mit Tisch und Sesseln am Platze; ferner ein Schreibtisch und vielleicht ein kleiner freistehender Schrank, in dem leicht Gegenstände weggeschlossen werden können.

Ueber die Haltung des Hauses und der Räume läßt sich nur die Binsenwahrheit sagen, daß sie nach Möglichkeit mit gutem Geschmack angelegt sein mögen. Der ist eine Sache des Gefühls und läßt sich nicht in feste Regeln bringen. Vor all den Schrollen, die heute unter dem alles deckenden Namen „modern“ umgehen, wird das Hotel meist durch den heilsamen Zwang geschützt sein, keine Gäste abschrecken zu dürfen.

Daß äußerste Sauberkeit, Ordnung und gleichmäßige Durchwärmung Grundbedingungen in der Führung eines Hotels sind, braucht hier kaum besonders angeführt zu werden. Trotzdem lassen diesen Forderungen gegenüber gerade die kleineren Hotels meist viel zu wünschen übrig. Sehr erschwert wird ihre Erfüllung durch ungeschickte bauliche Anlage, die nicht dafür sorgt, daß alles haltbar ist und leicht zu reinigen.

Einer Unsitte sei noch gedacht, die man besonders in kleineren Gaststätten viel trifft: daß ein jeder Lieferant oder sonstige Unternehmer die Wände der Gaststuben mit Werbetafeln bepflanzen, was natürlich einen unerträglichen Plakatsalat ergeben muß. In einem Hotel, das etwas auf sich hält, wird solcher Unfug grundsätzlich verboten sein. Ruhige, saubere Wände sind die Grundbedingung für eine gute Haltung. Von Bildern gilt dasselbe, wie oben bei den Fremdenzimmern gesagt war.

II. Der Hotelbetrieb

Von Prof. Dr. ERNST FULD

Ein vielseitiges Problem, die Frage nach dem gegenwärtigen Hotelbetrieb und dem, was an seine Stelle zu setzen wäre! Scheiden wir zunächst den Regina-Typus aus, denn in diesem dürfen wir vollkommene gegenseitige Anpassung zwischen Hotel und Publikum voraussetzen. Aber unterhalb davon beginnt die Sintflut, und allzu leicht geschieht es, daß ein Reisender in einen Hoteltyp verschlagen wird, in den er nicht gehört, gleichviel, ob seinen Ansprüchen nicht entsprochen wird oder an seine Zahlungsfähigkeit übermäßige Ansprüche gestellt werden. Den selbstverständlichen Schutz, Anfrage über die Preise und Berücksichtigung der Räume scheuen sich noch immer viele zu benutzen, weil sie sich vor den Hotelbediensteten genieren. Ein doppelter Fehler, denn erstens ist es keine Schande, in den Verdacht zu kommen, man verfüge über einen begrenzten Etat und wünsche danach zu leben, und außerdem befinden die Hotelangestellten sich selber in gleicher Lage. Also Mut zur Frage und gegebenenfalls sogar zur weiteren Frage — was würden Sie mir denn empfehlen — ich verdanke den stets bereitwillig erteilten Auskünften die Bekanntschaft mit einigen der mir besonders zusagenden Hotels und Restaurants.

Dies vorausgeschickt, gilt zwischen Wirt und Gast der alte Vers: „Leser, wie gefall' ich dir? Leser, wie gefällst du mir?“ — Der Gast soll nicht nur Ansprüche mitbringen, sondern auch eine gewisse Vorbildung im Gebrauche des Gebotenen und Verständnis dafür, daß er nicht der einzige Gast ist, weder im Augenblick, wo andere Gäste ein Anrecht auf Rücksicht von ihm besitzen, noch in Zukunft, wo andere Gäste mit verschiedenen persönlichen Liebhabereien ihm gleichberechtigt nachfolgen werden.

Der Leser wird erwarten, daß ich mit dem Wichtigsten beginne, mit dem Essen. Auch die Anlage der Speisesäle und Restaurants geht von diesem Gesichtspunkt aus. Und da ist gleich ein großer Mangel, denn der Bewirtung soll die Gelegenheit zum Waschen vorausgehen. Vielfach geht der Weg zum Erfrischungsraum — als ob nicht das Waschen selber die erste Erfrischung wäre! — durch eine Kleiderablage. Das ist recht gut so, denn weder soll

man in den bestaubten Ueberkleidern essen, noch, wie es vielfach noch geschieht, — zwischen ihnen, die auf Kleiderständern im Raum hängen. Wie einfach wäre es, in der Garderobe ein Becken mit fließendem Wasser anzubringen, das zur Benutzung einladet, während jetzt die Waschgelegenheiten durch ihre Realunion mit den Aborten vor der Benutzung geradezu abschrecken, oft auch abgelegt sind. Eine Statistik über den Prozentsatz derer, die sich gewaschen zu Tische setzen, würde ein vernichtendes Ergebnis haben!

Soll und muß man übrigens seine Imbisse im Wohnhotel einnehmen und welche? Hiermit berühren wir bereits einen offenen Streitpunkt, der das Verhältnis zwischen Wirt und Gast oft genug trübt und den Wirt zu diktatorischen An- und Zuschlägen veranlaßt. Hier ist noch lange keine internationale Einigkeit geschaffen. In Deutschland wird vielfach verlangt, daß das erste Frühstück und mindestens eine Hauptmahlzeit im Hotel genommen werde, widrigenfalls Preisaufschlag. Dazu in vollem Widerspruch führt das Restaurant häufig eigene Rechnung, und man muß sofort bar bezahlen. In anderen Ländern hat der Gast vollkommene Freiheit, er nimmt sein erstes Frühstück, wo er mag, und hält es mit den weiteren Mahlzeiten genau so. Bereits in Oesterreich beginnt dies, und in Italien ist es ebenso. Das hindert aber z. B. nicht, daß in Salzburg der Wirt eines Hauses, das unseren Besuch ausschließlich der Ueberfüllung während der Festspiele verdankte, uns am späten Abend angrobste, weil wir außerhalb gespeist hatten — sechsbeinige Rächer in großer Anzahl warteten unser bereits. Selbst bei Kenntnis der landschaftlichen Unterschiede kann man in den Grenzbezirken — und Salzburg hat vielfach bayrische Sitten — in Irrtum verfallen. Da die Möglichkeit bewiesen ist, einen Betrieb dabei aufrecht zu erhalten, so kann der Gast den Anspruch erheben, daß seine Freiheit weitgehend berücksichtigt werde. Wenn er etwa nahe dem Bahnhof wohnt, aber in der Stadt seine Tätigkeit und seine Bekannten hat, so bedeutet es ein Opfer für ihn, das ihm nicht zugemutet werden dürfte, zwecks Nahrungsaufnahme ins Hotel zu wandern. Die gleiche Freiheit wünscht der Vergnügensreisende, der den Aktionsradius seiner Spaziergänge

stark eingeschränkt sähe, wenn er zu den Mahlzeiten, wohl gar noch pünktlich, zu Hause sein soll. Es bleiben noch genug Leute übrig, die aus Gebrechlichkeit, Bequemlichkeit oder Indolenz von den Speisungseinrichtungen des Hotels Gebrauch machen. Ueberdies gibt es ja Mittel genug, wie die Hoteliers sich Absatz verschaffen können: das Angebot von billigeren Pensionspreisen für ihre Gäste, vor allem Pflege von Küche und Keller.

Natürlich wird man auch hier die Dinge nicht über einen Kamm scheren dürfen und ein abgelegenes Gebirgshotel so behandeln wie ein Großstadtgasthaus. Jenes muß sich schon auf einen bestimmten Absatz einrichten und kann von seinen Wohn Gästen verlangen, daß sie darauf Rücksicht nehmen.

Die Schweizer Hoteliers, die ja in mehrfacher Beziehung vorbildlich sind, haben einen Weg gefunden, ihre berechtigten Ansprüche mit denen der Touristen zu vereinigen, indem sie ihnen auf Wunsch einen sehr ausgiebigen Lunch mitgeben.

Zu Mißhelligkeiten führt auch die verschiedene Bewertung der einzelnen Mahlzeiten in verschiedenen Ländern. Während der Deutsche an der Hauptmahlzeit am Mittag festhält, wird nach englischem Vorgang vielfach der Hauptakzent auf die Abendmahlzeit, das Diner, gelegt. Kommt man nun z. B. auf Schweizer Boden in ein betont deutsches Haus zum Mittagessen, so kann es einem leicht widerfahren, daß man glaubt, dies stelle die Hauptmahlzeit dar, während sie in Wirklichkeit nach Ortssitte erst abends verabfolgt wird. Es kann verlangt werden, daß der Gast beim Zimmermieten über solche Punkte aufgeklärt wird.

Eine weitere Absonderlichkeit besteht in der Speisekarte ohne Preisangabe. Der Fremde, durch Bekannte oder Erfahrungen in Luxuslokalen gewarnt, pflegt ein solches Lokal ohne weiteres zu meiden oder zu verlassen, ehe er bestellt hat; — dabei kann es sich, wie wir erfahren haben, um ein durchaus empfehlenswertes Unternehmen handeln, das gute Gerichte zu ganz zivilen Preisen anbietet! Auch hier also heißt es für den Gast, die Frage nicht scheuen, während der Wirt wenigstens eine allgemeine Bemerkung über die Preislage anbringen sollte. Bei dieser Gelegenheit: eine gewisse Diskretion mit der Verkündigung der Preise ist ein Erfordernis der Zivilisation. Wenn man in einem bescheidenen französischen Lokal um die Rechnung bittet, so erhält man sie schriftlich unter einer Serviette. Auch in vielen anspruchsvollen Restaurants Deutschlands wird man es nicht vermögen, den Kellner von einer lauten Verlesung der einzelnen Posten wie der Summe zurückzuhalten, damit die Umsitzenden und besonders der etwa freizuhaltende Tischgenosse genau weiß, was die Zeche kostet.

Eine weitere Anforderung konnte uns nur die Erfahrung eingeben, die Phantasie wäre zu schwach dazu gewesen: es gibt in den kleinen neuen Ländern in Hotels mit internationalen Präntionen an bekannten Kurorten Speisekarten, die aus-

schließlich in der offiziellen Landessprache abgefaßt sind; — erbittet man Erklärungen, so bekommt man sie in einer provinziellen Sprache, die man ebenso wenig versteht. Bis es eine anerkannte internationale Sprache geben wird, muß hier die Vorherrschaft des Französischen ebenso aufrecht erhalten bleiben wie beim Weltpostverein. Wenn auf der gleichen Speisekarte verschiedene Gerichte mit gleichbedeutenden Bezeichnungen versehen werden, z. B. pine-apple und Ananas, so ist das ebenso verkehrt wie Bevorzugung von wenig bekannten Eigennamen.

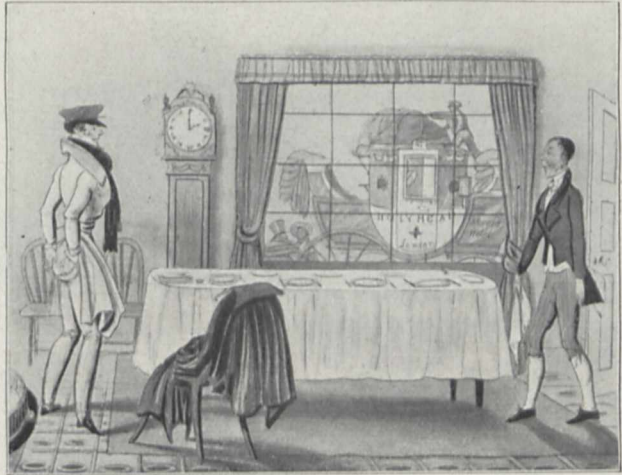
Was nun die festgesetzten Speisefolgen zu den Mahlzeiten anbetrifft, so ist deren hauptsächlichster Mangel oft genug gerade in ihrem Reichtum gelegen. Es ist für viele Erwachsene, besonders aber für jedes Kind eine Qual, stundenlang an der table d'hôte, womöglich mit fremden Tischnachbarn, zuzubringen. Auch in der Schweiz, deren leichte französische Küche sonst vorbildlich ist, herrscht eine Häufung von Fleischgängen, die auf die Dauer gesundheitsschädlich wirkt. Dagegen wird das Gemüse stark vernachlässigt, und die ewigen ... blettes wachsen einem zum Hals heraus. Da es in anderen Ländern noch übler damit bestellt ist — in Bayern z. B. wird die Anzahl der Fleischgänge ersetzt durch ihre Massenhaftigkeit, und der Mangel an Gemüse ist ein nahezu absoluter, auch in England steht die Zubereitung des Gemüses auf keiner der Güte der Fleischspeisen entsprechenden Höhe —, so erscheint die Forderung gerechtfertigt, daß zu jedem Menü ein schmackhaft zubereiteter Gemüsegang gehöre, schon damit die nun einmal nicht mehr seltenen Vegetarier nicht hungrig aufzustehen brauchen.

Die Gerichte zur Auswahl sollten in unverkennbarer Weise eingeteilt sein in kleine Appetithäppchen und in sättigende Speisen; von beiden sollte mindestens eines stets vorhanden sein. Die jetzt vielfach beliebten Ueberschriften bieten kein zuverlässiges Einteilungsprinzip. Ein gewisser Anfang ist damit gemacht, wenn die Speisen nach ihrem Kalorienwert angezeigt sind, was, wie es scheint, in Amerika, über das ich keine eigene Erfahrung besitze, häufig der Fall ist. Es sollte die Ehrenpflicht auch des vornehmsten Betriebes oder erst recht dieses sein, selbst demjenigen, in dessen Kasse temporäre oder dauernde Ebbe ist, etwas Sättigendes zu erschwinglichen Preisen anzubieten.

Umgekehrt soll der Wirt nichts anbieten, was er nicht leisten kann. Ein weiß gewesenes Tisch-tuch ist etwas ekelerregendes, und wenn die Preise noch so hoch sind; — wie hübsch aber ist in einem italienischen Dorfrestaurant die steinerne Tischplatte, wenn sie vor den Augen des Gastes abgewaschen und mit ein paar frisch gepflückten Weinblättern ausgelegt wird!

Appetitanregend sollte auch die Zubereitung und Anrichtung der Speisen sein, nicht so — um das Wort einer wertvollen Reisebe-

kanntschaft zu gebrauchen —, daß einem das Kalb aus der Schüssel entgegenblökt. Das Porzellan darf einfach sein, aber nicht grob, besonders die Tassen nicht zu dick. Auch übergroße Portionen verschrecken den Appetit — man weiß außerdem, daß Reste allzuleicht einem andern Gast als frisches Gericht vorgesetzt werden. Daher: kleine Portionen und ausdrückliche Belehrung darüber, daß auf Wunsch nachserviert wird — beide Parteien kommen dabei auf ihre Rechnung. Wer einen, durch Sitte oder Lage von dem gewohnten verschiedenen Aufenthalt auf nicht ganz kurze Zeit nimmt, sollte über die Besonderheiten desselben einigermaßen unterrichtet sein. Hors d'oeuvres und schwedische Platten sind nicht zum Sattessen da, geben aber eine ausgezeichnete Gelegenheit, sich



Am Ziel nach langer Fahrt.
(Sammlung Lipperheide.)

Phot. Delia



Im Gasthaus zum Waldkater.
(Aquarell von Heinrich Zille.)

Phot. Delia

unangenehm bemerkbar zu machen — an der resultierenden Unbeliebtheit nehmen dann die unschuldigen Landsleute teil. Höhenklima, Seeklima und nördliche Breiten erhöhen das Nahrungsbedürfnis und verlangen eine reichlichere Zufuhr von Fetten.

Wenn oben davon die Rede war, daß Waschelegenheiten meist nur auf den Klosetts zu finden sind, so muß leider gesagt werden, daß sie auch dort oft genug fehlen, wie denn selbst in sonst tadellosen Hotels dort ein Zustand der Vernachlässigung sich vorfinden kann, der unzeitgemäß ist. Ausgezeichnet und allgemein durchzuführen ist die Bedeckung der Klosettsitze mit abreibbarem Papierstreifen; auch das automatische Hochklappen der Sitze und automatische Spülung sollten sich von selbst verstehen.

Das Hotelzimmer ist die gegebene Stätte für die sonst nicht überall willkommene Sachlichkeit: glatte Flächen, sauberer Anstrich der Wände ohne kleinliche Muster geben einem den Eindruck

der zuverlässigen Reinlichkeit. Nicht zu viel Teppiche, Bettvorleger unbedingt waschbar, Nachttischplatte aus glattem Glas, die Bettdecken leicht, nicht, wie vielfach, übergeklappt, sondern ganz bezogen, die Möbel ebenfalls mit hellem abwaschbaren Ueberzügen versehen — wo findet man all das verwirklicht? Für jedes Zimmer eigene Wischtücher, die zur Kontrolle ihres Aussehens im Zimmer bleiben. Ausreichend große Waschbecken, Gläser zum Zahnsputen, unverkennbar unterschieden von den ebenfalls nötigen Trinkgläsern. Den Schluß der Desiderienliste bildet zum Lesen genügend helle, aber blendungsfreie, vom Bett her ausschaltbare Beleuchtung; schließlich bitte genug Stühle, daß man auch einem Besucher einen anbieten kann.



Der Herr Oberkellner.

Phot. Delia



Auf der Pyramidenstraße nach Gizeh.

Phot. Matzdorff

Eisenbahn, Auto, Schiff, Flugzeug und Luftschiff

Von ARTUR VIEREKG

Tempo! Tempo! Das ist das Losungswort unserer Zeit und auch ihr Charakteristikum. Die Zeit spielt heute in jedwedem Menschen Leben eine ungeheure Rolle, und sie auszunutzen, ist nachgerade schon zu einer Manie geworden.

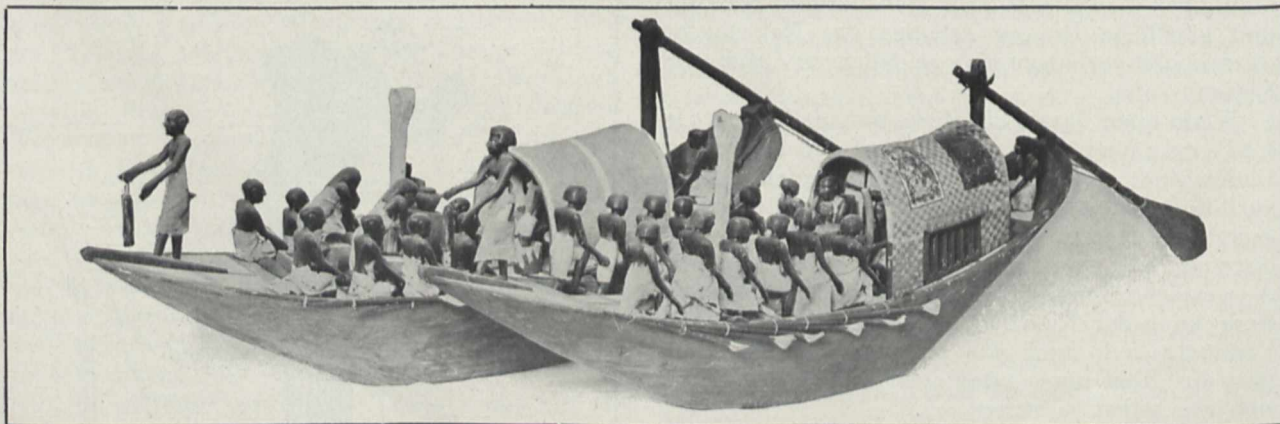
Je nachdem, wie man die Zeit verwenden muß, wird man sich mehr oder weniger „Zeit lassen“, eine Tatsache, die besonders für Reisen gilt, je nach dem Zweck, zu welchem sie unternommen werden. Der Reisende, der sich zu geschäftlichen Zwecken unterwegs befindet, wird darauf bedacht sein müssen, möglichst viel Zeit zu ersparen. Derjenige aber, der zum Vergnügen reist, wird sich seine Zeit, je nach dem Zwecke wieder, einteilen und entweder die Fahrt selbst schon als ein Vergnügen betrachten, oder aber als schnellen Uebergang zu dem Ort, an dem er Erholung sucht. Man muß sich daher auch bei einer Gegenüberstellung der Beförderungsmittel immer vor Augen führen, welchen Zweck man durch ihre Benutzung verfolgt, so daß man also Eisenbahn, Schiff, Automobil, Flugzeug und Luftschiff als reine Verkehrsmittel, die lediglich zur Beförderung dienen, auffassen kann, aber ebenso gut auch als Mittel zur Erholung und zum Vergnügen selbst.

Bei der Zweckmäßigkeit wird man Kosten und Schnelligkeit in erster Linie in Betracht ziehen und die Bequemlichkeit erst in zweiter Linie.

Stellt man die modernen Beförderungsmittel unter Berücksichtigung der Zweckmäßigkeit gegenüber, so kommt man zu ganz verschiedenen Resultaten. Alle Fahrzeuge haben ihre Vorzüge und ihre Nachteile, und alle wieder haben die Eigenart, daß sie sich unter bestimmten Voraussetzungen nicht durch ein anderes Beförderungsmittel ersetzen lassen.

Im folgenden soll nun der Versuch gemacht werden, die einzelnen Beförderungsmittel auszuwerten.

An bestimmte Abfahrts- und Ankunftszeiten gebunden, ist die Eisenbahn sicherlich das Beförderungsmittel, das größte Pünktlichkeit verbürgt und dadurch als verlässlichstes angesprochen werden darf. Durch die verhältnismäßig hohe Geschwindigkeit, die die D-Züge heute erreichen, und durch die sich in erträglichen Grenzen bewegendem Fahrpreise ist die Eisenbahn ein den allgemeinen Ansprüchen ausgezeichnet nachkommendes Beförderungsmittel. Der Fahrgast hat Anspruch auf einen bequemen Sitz, auf Gepäckbeförderung, hat die Möglichkeit, in den D-Zügen Mahlzeiten beliebig einzunehmen, hat Muße, sich zu beschäftigen (Lesen, Kartenspielen usw.) und findet eine gewisse Ruhe, die nicht durch Besucher, geschäftliche Anfragen und Telephoneklingel gestört wird. Die Bequemlichkeit ist den Bedürfnissen der Rei-



Reise auf dem Nil im alten Aegypten, etwa 2000 v. Chr.

Die spielzeugartigen Figuren wurden im Grabe Mehenkwtre's, eines Großwürdenträgers des ägyptischen Königs Mentuhotep III., gefunden. Sie stellen eine Szene aus dem Erdenleben des Verstorbenen dar, das man sich im Jenseits genau so fortgesetzt dachte, und zwar die Mahlzeit auf einer Nilreise. Das Küchenboot fährt längsseit des Reisebootes. (S. „Umschau“ 1922, Nr. 20.)

senden angepaßt und erreicht in der zweiten und besonders in der ersten Klasse und den Luxuswagen einen hohen Grad. Die Tatsache, daß man im Eisenbahnwagen vor allen Witterungsunbilden geschützt ist, in den Schlafwagenzügen übernachten kann und dadurch Hotelkosten und durch Benutzung der Nacht für die Fahrt wieder Zeit spart, ist als Vorteil anzusehen. Auf der anderen Seite aber hat die Eisenbahn nicht unwesentliche Nachteile. Wie lästig ist oft der liebe Mitreisende mit seinem Geschwätz, seinen Angewohnheiten und seiner Rücksichtslosigkeit, wie unangenehm häufig der aus dem Speisewagen kommende Fisch- und Braten-, „Duft“ und wie ätzend oft im Raucherabteil der „Qualm“ der verschiedensten Tabak-, Zigarren- und Zigarettensorten. Das Gefühl des Gebundenseins an den engen Raum, von dem auch das gelegentliche Hinausgehen auf den Gang und das Hin- und Hergehen nicht erlöst, sind ebenso wenig jedermanns Geschmack wie das Rattern des Zuges,



Mittelalterlicher Reisewagen.

Aus der Stuttgarter Handschrift der Weltchronik des Rudolf von Ems.

(Nach Schultz, Deutsches Leben.)

das sich in manchen Ländern bis zum Kreischen steigert. Auch die Vorwärtsbewegung selbst vermittelt nicht immer reinen Genuß. Das Stampfen der Maschine, das einschläfernde, stets gleichbleibende Rollen der Räder, das Stoßen über den Achsen, das Durcheinanderrütteln in den Kurven sind keine Annehmlichkeiten. Öffnet man während der Fahrt das Fenster (vorausgesetzt, daß die Mitreisenden nicht protestieren), weil man es im Abteil wegen Ueberheizung oder wegen „linder“ Lüfte, die mit allen Wohlgerüchen Arabiens geschwängert sind und sich schwer auf die Brust legen, nicht aushalten kann, dann entsteht entweder lästiger Zug, oder aber Eindringen von Staub oder Rauch und Ruß der Lokomotive sind die Folge.

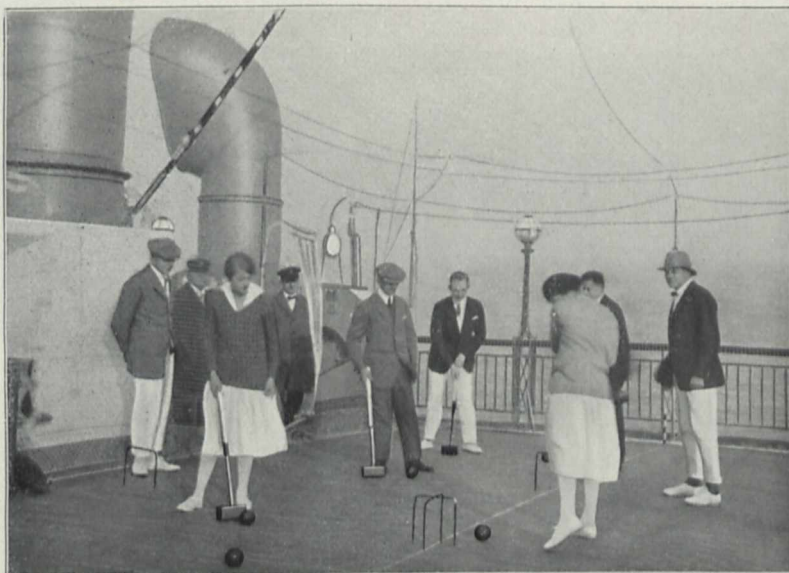
Stellt man Vorteile und Nachteile gegenüber, so muß man sich im Hinblick auf die große Menge von Reisenden, die durch die Eisenbahn befördert werden, und für die auch die Eisenbahn für die nächste Zeit nur in Frage kommt, auf den Standpunkt stellen, daß die Vorteile die Nachteile bei weitem überwiegen, wozu noch kommt, daß man auf die Verbesserung der Einrichtungen immer größeren Wert legt. Aussichtswagen, ja, sogar besondere Salonwagen mit allem Komfort der Neuzeit, Telefon, Rundfunk und Kino, fehlen ebensowenig wie — auf amerikanischen Strecken laufende — Wagen mit Bareinrichtung und der Möglichkeit, sich nach Klängen des Rund-



Alt-Berliner Ausflug im Kremser.

funks oder des Grammophons durch Tanz angenehme Abwechslung zu verschaffen.

Beim Reisen mit dem Automobil sind die Vorzüge und Nachteile anders geartet. Kein langer Weg zu irgendeinem weitliegenden Bahnhof ist nötig, und kein mehrmaliges Verstauen der Gepäckstücke. Vom Hause aus trägt uns das Auto schnell davon, ist nicht an bestimmte Strecken und an bestimmte Haltepunkte gebunden, läßt uns den Weg frei wählen und Rast halten, wo es uns gefällt. Die Erfüllung des faustischen Wunsches „Verweile doch“, wird in gewisser Beziehung durch das Automobil ermöglicht. Wir können kommen, wann wir wollen und gehen, wann es uns beliebt und vermögen unser Tempo nach Wunsch zu regulieren. Läßt die Gegend zu längerem Beschauen ein, so wird langsam gefahren; weite, öde Flächen aber werden schnell überwunden. Die Schnelligkeit des modernen Automobils ist enorm, und Durchschnitte können auf guten Straßen erzielt werden, die denen der D-Züge beinahe gleichkommen. Dabei ist die Sicherheit unter Voraussetzung vorsichtigen Fahrens kaum geringer als bei der Eisenbahn, und auch die Kilometerkosten für Automobil und Motorrad bewegen sich bei genügender Ausnutzung des Fahrzeuges in beinahe gleichen Sätzen. Das Gefühl des Gebundenseins an den Raum verliert seine Härte. Ist man durch lange Fahrt ermüdet,



Krocket auf dem Deck der „Hamburg“.

Phot Matzdorf



Mainlandschaft. Nach einer Zeichnung von Fried Stern.

Phot. Körbitz

so macht man Rast, steigt aus, schafft sich Bewegung oder nimmt Speisen und Getränke zu sich, die man bequem im Fahrzeug mitführen kann. Da man gegen Witterungsunbilden heute bei der geschlossenen Limousine und bei den modernen Cabriolets ganz geschützt ist, alles Gepäck leicht transportieren und, was die Hauptsache ist, sich seine Gesellschaft aussuchen kann, ist das Automobil alles in allem auch für lange Reisen ein gut zu gebrauchendes Beförderungsmittel. Doch fehlen auch die Nachteile nicht: der Fahrer hat am Steuer zu sitzen und muß all die Anstrengungen und Mißhelligkeiten der Fahrt (Reparaturen und Tanken) mit in den Kauf nehmen. Nicht sehr vergnüglich ist die Fahrt auf schlecht gepflasterten oder ausgefahrenen Landstraßen. Jede Welle, jede Rille und jedes Schlagloch macht sich bemerkbar. Qualvoll und sogar gefahrvoll wird die Fahrt auf durch Regen aufgeweichten und verschlammten oder schneeverwehten Wegen. Auch die Nachtfahrten sind wegen der oft schlecht möglichen

Orientierung und bei der nicht immer ausreichenden Beleuchtung nicht jedermanns Geschmack; das Gleiche gilt für Fahrten bei starkem Regen, Nebel oder Schneetreiben und im letzteren Falle in noch erhöhtem Maße bei Nachtfahrten.

Der größte Vorzug des Autos liegt darin, daß das verhältnismäßig kleine Fahrzeug dank seiner Kraft und seiner Konstruktion überall hingelangen kann und Wege und Steigungen zu überwinden vermag, die für andere Fahrzeuge unpassierbar sind. In der Wüste und auf hohen Pässen, in Polargebieten und am Aequator, überall ist heute das Auto anzutreffen. Neuerdings findet die Kombination Eisenbahn-Automobil überall starken Eingang, in Amerika haben sogar einige der Privateisenbahngesellschaften Automobilomnibuslinien eingeführt, um die Reisenden an Orte gelangen lassen zu können, die die Eisenbahn nicht erreichen kann und um gleichzeitig die Omnibusse als Zubringer zu benutzen. Ueberhaupt wird der



Strand beim Ostseebad Göhren auf Rügen.

Phot. Bitterling

Kraftomnibusverkehr allgemein sehr stark gefördert, weil er in vieler Hinsicht die Eisenbahn ersetzt, ja, sie übertrifft.

Ist schon zwischen einer Lokalbahn und einem Luxuszug, zwischen einem kleinen, gewöhnlichen „Zweisitzer“ und einer 16-Zyl.-Luxuslimousine ein gewaltiger Unterschied, so ist er noch größer bei all den sich auf dem Wasser herumtummelnden Fahrzeugen. Selbst, wenn man sich wieder nur auf die mittels Dampfmaschinen oder Motor angetriebenen und da wieder nur auf Personenzüge beschränkt, muß man mit gewaltigen Unterschieden rechnen. Was bekommt man da nicht alles zu sehen! Kleine, ver-



Regenschauer an der See.

Phot. Sport & General

schwimmenden Hotels, an die kein internationales Luxushotel heranreicht.

Die Fahrzeuge, die für den Ueberseeverkehr in erster Linie in Frage kommen, die also tagelang die Reisenden beherbergen müssen, weisen Einrichtungen auf, die allen Bedürfnissen Rechnung tragen. Für Verpflegung, Bequemlichkeit und Vergnügungen ist bestens gesorgt, und alles ist getan, um den Aufenthalt so angenehm wie möglich zu gestalten und die Passagiere nichts entbehren zu lassen. Schon die kleineren Dampfer von 6, 7 und 8 tausend Tons besitzen neben Schlafkabinen, Badezimmer und Waschräumen geräumige Hallen, Rauchzimmer, vorbildliche Gesellschaftsräume, breite Promenadendecks und Musikzimmer. Aerzte, Pfleger und Heilgehilfen fehlen ebensowenig wie das nötige weibliche und männliche Dienstpersonal, ja, selbst Wäschereien sind auf den Dampfern vorhanden und selbstverständlich ist, daß alle Schiffe heute mit drahtloser Telegraphie und Unter-Wasser-Schallsignal-Apparaten versehen sind.



Abfahrt vom 950 m hohen Terreiro da Lucta nach Funchal auf Madeira.

Der Schlitten wird von nebenher gehenden Leuten geführt, die ihn auch wieder zum Berggipfel hinaufziehen. Die Abfahrtstraße ist schwellenartig gepflastert, um den Schlittenführern genügenden Halt zu bieten.

Phot. Sport & General

räucherte, unansehnliche, unkomfortable Dinger, die kaum soviel Kraft besitzen, um sich gegen den Wind bzw. gegen den Strom zu quälen, Luxusjachten mit enormer Kraft und unübertrefflicher Inneneinrichtung, Ozeandampfer mit 5000—6000 Tonnen Inhalt und darunter und Riesen in Ausmaßen von 20 000 Tonnen aufwärts, Küstendampfer, denen man sich nicht anzuvertrauen vermag, Fährschiffe, die gut so manchem Ozeandampfer Konkurrenz machen können, und endlich jene



Picknick im Walde.

Phot. Scherl

Die größeren Schiffe sind natürlich weit besser als die kleinen eingerichtet: Kinderzimmer, Turnzimmer, Schwimmhalle, Sportplätze, Tennisanlagen, Wintergarten usw. vervollständigen die Einrichtung, und für das gesellschaftliche Bordleben ist bestens gesorgt. Bordspiele wechseln ab mit Musikvorträgen der außer zu den Hauptmahlzeiten auch zu verschiedenen anderen Zeiten konzertierenden Bordkapelle, deren Klänge häufig zum Tanz verlocken, oder bei deren Weisen man, in bequemen Deckstühlen liegend, den Zauber des strahlenden Sonnenlichtes oder des tropischen Sternenhimmels und des weiten Meeres genießt. Konzerte und Bälle werden veranstaltet, und eine Bordzeitung orientiert über alle Geschehnisse der Erde. Ein solches Schiff vereint — je nach der Jahreszeit — die Vorzüge eines Hotels der Großstadt mit dem eines erstklassigen Badeortes und bietet eine Erholungsmöglichkeit, die man zur Zeit auf keinem anderen Fahrzeug findet.

Flugzeug und Luftschiff haben sich zu Verkehrsmitteln entwickelt, die heute mindestens ebenso sicher sind wie die bisher angeführten Land- und Wasserfahrzeuge und auch, was Bequemlichkeit anbetrifft, mit ihnen fast schon wetteifern können. Ihr größter Vorzug aber liegt in der Eigen-Geschwindigkeit. Das Flugzeug kann heute als das schnellste Beförderungsmittel angesehen werden. Reisetempi von 130—150 km sind normaler Durchschnitt, und außerordentliche Zeitersparnis, besonders bei weiten Strecken, wird erzielt, da der kürzeste Weg (Luftlinie) genommen wird. Die Geschwindigkeit, die sich bestimmt noch weiter steigern wird, da es technisch gut möglich ist, Flugzeuge mit 300 und mehr Kilometern Geschwindigkeit zu konstruieren, läßt dieses Verkehrsmittel immer dann benutzen, wenn es sich um Ueberwindung weiter Strecken handelt und es darauf ankommt, sie in aller kürzester Zeit zurückzulegen.

Von dem Kleinflugzeug, der offenen Sportmaschine und der ein- bis zweiseitigen Limousine bis zu den allergrößten mehrmotorigen Verkehrsflugmaschinen mit 10 und mehr Personen Fassungsraum wechseln die Typen, und ihre Inneneinrichtung ist dem Zweck und der Größe angepaßt. Neuerdings fehlen Küche und Bar ebensowenig wie Schlafeinrichtungen, die lange Reisen und Nachtfahrten so bequem und angenehm machen. Ein Diner in 1000 m Höhe und das gleitende Bild der Landschaft unter sich ist gewiß nicht zu „verachten“. Der Entwicklung ist in keiner Weise Einhalt geboten, und nicht kühne Träume bloßer Phantasten sind es, die uns die Möglichkeit vor Augen sehen lassen, Flugzeuge für 100 und mehr Personen zu bauen, mit Einrichtungen, die ähnlich denen eines Schiffes sind. Die Technik wird uns bald diese Wege weisen, die nur deswegen zur Zeit nicht beschritten werden, weil die Baukosten in keinem Verhältnis zu den Einnahmen stehen. Weit besser als die Flugzeuge sind z. Zt. die Luftschiffe daran, die heute schon ähnliche Einrichtungen wie die der Ozeandampfer aufweisen, wengleich auch noch alles etwas unvollkommen ist. Das Reisen in

einem Flugzeug ist von einem besonderen Reiz und schafft, wenn man ein gewisses Angstgefühl, dem mehr oder weniger jeder bei dem ersten Flug unterliegt, überwunden hat und nicht unter der Luftkrankheit (ähnlich wie Seekrankheit) leidet, eine Erholung, die man sich kaum vorstellen kann.

Sind in den voraufgegangenen Abschnitten die Verkehrsmittel mehr im Hinblick auf ihre Zweckmäßigkeit für längere Reisen behandelt worden, so scheint es noch notwendig zu sein, sie auch auf Eignung für kurze Vergnügungsreisen hin zu betrachten. Bei der Eisenbahn wird natürlich die Fahrt mehr den Zweck des Heranbringens an einen bestimmten Ort haben, während sie im Automobil selbst schon ein Vergnügen sein kann; das gleiche gilt auch vom Flugzeug, wobei allerdings zu bemerken ist, daß es sich in diesem Falle aber mehr um Rundflüge als um Streckenflüge handelt. Fast ausgesprochen nur dem Zweck der Vergnügungsfahrten dienen die Fluß- und Binnensee-Passagierdampfer und Motorschiffe, die auch dementsprechend eingerichtet sind und sich in den Sommermonaten eines sehr starken Besuches erfreuen. Nicht vergessen darf man in diesem Zusammenhang das Motorboot, das lediglich ein „Vergnügungsobjekt“ ist und auch fast ausschließlich nur zum Zwecke des „Vergnügens“ erworben wird.

Die Nebeneinanderstellung der einzelnen Verkehrsmittel erhellt mit Deutlichkeit ihre ganz bestimmte Eignung jeweils für einen bestimmten Zweck, und die damit verbundene Möglichkeit, sich je nach Zweckmäßigkeit für das eine oder andere entscheiden zu können, eine Entscheidung, die sich aber nicht nur nach dieser Zweckmäßigkeit richten wird, sondern auch nach dem Geldbeutel und der subjektiven Einstellung in bezug auf Geschmack, Gewohnheit, Vorurteile und sonstige Gefühlsmomente.

In einem der Abschnitte ist schon der Zusammenarbeit von Eisenbahn und Auto kurz Erwähnung getan, es sei am Schluß des Aufsatzes hier noch einmal darauf hingewiesen, weil diese Zusammenarbeit sich in Zukunft auf alle Verkehrsmittel beziehen wird und jetzt nicht nur zur Kombination Eisenbahn—Auto geführt hat, sondern auch zur Kombination Eisenbahn—Flugzeug und Dampfschiff—Eisenbahn. Im heutigen Verkehr ist jedes Beförderungsmittel nur ein Glied einer Kette, und überall sind Bestrebungen im Gange, die alten Verkehrsmittel mit den neuen in Verbindung zu bringen, eine Verbindung, die geboren ist aus dem Bestreben, mit allen erdenklichen Mitteln das Reisen schnell, bequem und angenehm zu gestalten, zur Förderung des Handels, der Beziehung der Völker untereinander und zur Erschließung der Welt und ihrer Schönheiten. Eisenbahn, Auto, Flugzeug und Luftschiff sowie Ueberseedampfer sind Glieder einer Kette, die die Erde umspannt und sie zusammen mit Radio, Telegraph, Telephon und Bildübertragung immer mehr zu einer einzigen Großstadt werden läßt.

Flußreisen mit Kanu und Zelt / Von Karl J. Luther

Das Wasser und vor allem die Ströme sind uralte Menschenwege, sie waren und sind es in unerforschten oder noch wenig erschlossenen Gebieten in höherem Maße als die Straßen.

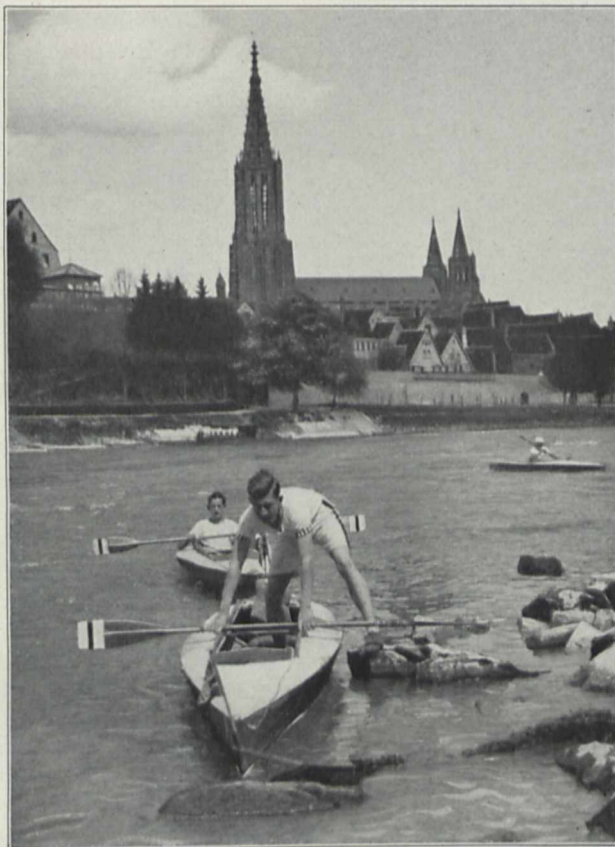
Zu sportlichen Wanderwegen aber verwandelten sie sich erst in unserer Zeit. Noch 1908 war auf dem Deutschen Rudertag wenig Neigung für die touristisch-sportliche Ausnutzung unserer weitverzweigten und schönen Wasserstraßen. Erst unter dem nicht zu verkennenden Einfluß des Paddelsports und des Flußwanderns im Faltboot sind auch die Ruderer dazu übergegangen, in kleineren Gruppen oder in größerem Verbandsweite Flußreisen durchzuführen. 1920 und 1921 führten die Ruderer die ersten großangelegten Wanderfahrten als Propagandaveranstaltungen durch, die eine zwischen Würzburg und Frankfurt auf dem Main, die andere von Trier nach Köln auf Mosel und Rhein, und im Sommer 1924 besuchten sie, eine starke Flotille aller Bootsarten aus fast allen deutschen Rudersportgebieten, auf einer Donaureise von Ulm bis Wien ihre österreichischen Kameraden.

Wesentlich früher und intensiver haben die Kanusportler Seen, Ströme und Kanäle zum Tummelplatz ihrer Wanderlust gemacht. Wie das Ruderboot, so kam auch das Kanu aus England und Amerika zu uns. Die ersten größeren Kanureisen sowohl in England wie in Skandinavien und in Deutschland wurden in den 60er Jahren von dem Schotten Mac Gregor durchgeführt. 1863 unternahmen Leipziger Sportleute die ersten Kanufahrten auf der Elbe. 1883 paddelte Oberst von Diest von Biebrich bis Antwerpen über den unteren Rhein. Von den deutschen Kanutouristen hat sich ganz besonders der Maler Protzen hervorgetan, und zwar nicht nur durch ausgedehnte Flußreisen, sondern auch durch die Veröffentlichung gut illustrierter Fahrtberichte in Buchform. Während des Krieges paddelte er z. B. von Donaueschingen die ganze Donau hinab bis zum Schwarzen Meer.

Schon vor dem Kriege war die Benutzung der Flüsse für kleine und große Wanderfahrten im Paddelboot wesentlich stärker und auch schon volkstümlicher als Reisen im Ruderboot, und nach dem Kriege haben sich die Verhältnisse noch mehr zugunsten des Kanusportes entwickelt.

Das ist durchaus begreiflich, wenn wir bedenken, daß das mit dem Blick in die Fahrtrichtung gepaddelte Kanu, in der Gestalt des grönländischen Kajaks oder des kanadischen Canoes, als Wanderboot dem mit dem Rücken gegen die Fahrtrichtung geführten Ruderboot wesentlich überlegen ist. Vor allem ist auch sein Transport zu Lande oder mit der Eisenbahn wesentlich leichter und einfacher.

Zuerst erfolgte die Erschließung der mitteleuropäischen Flüsse von unten nach oben. Wie der ganze Gedanke der wassersportlichen Bewegung, so kamen auch die Boote und die Sportleute vom Meer herauf ins Binnenland, bis nach und nach an allen deutschen Flüssen Ruderer und Kanusportvereine ansässig wurden.



Vor Ulm.

Phot. Luther

Es liegt aber auf der Hand, daß größere Flußreisen nur mit der Strömung, also flussabwärts, durchgeführt werden können. Der flussaufwärtsbewegung des einzelnen Bootes und der gesamten wassertouristischen Bewegung setzt deshalb die im Oberlauf der Flüsse mehr und mehr zunehmende Strömung ein Ende. Aus diesem Grunde blieb organisatorisch der Paddelsport anfänglich und bis rund um 1910 auf Norddeutschland bzw. auf die Gebiete geringerer Flußströmung beschränkt. Die Grenze läßt sich durch eine Linie, welche die am meisten nach Süden vorgedrungenen Paddelklubs miteinander verbindet, ganz gut festlegen. Sie liegt im Gebiete derjenigen Flußströmung, die flussaufwärts durch den Paddelhub des menschlichen Armes nicht mehr bewältigt werden kann. Darüber hinaus drängen auf die Oberläufe der deutschen Flüsse verhältnismäßig wenige vor, weil der Transport des festen



Im Einer auf der Isar.

Phot. Luther

Bootes mit der Bahn umständlich, langwierig und teuer war.

Ganz anders sind nun die Verhältnisse geworden, seit das zerlegbare Kanu, das Faltboot, eine Münchener Erfindung vom Jahre 1905, bekannt und beliebt wurde. Dieses Boot ist ein Binnen-, ja sozusagen ein Berggländererzeugnis, erdacht, um leicht zu Lande bis in die Quellgebiete unserer Bergflüsse zu kommen, und um ihre starken und deshalb sportlich viel reizvolleren Strömungen von dort an auszunutzen. Dieses Boot nun, das zuerst in Südbayern und nun auf der ganzen Welt eine ganz neue wassertouristisch-sportliche Bewegung ins Leben gerufen hat, ging nach und nach den umgekehrten Weg. Es wanderte nordwärts und hat im Bereich des Flußwanderns das feste Boot bereits geschlagen. Wesentlich rascher als der Kanusport im festen Boot hat sich der Sport des zerlegbaren Fahrzeuges entwickelt. Begünstigt wurde diese Entwicklung — ein ganz eigenartiger Fall in der Geschichte des deutschen Verkehrswesens — durch die Verkehrsnot nach dem Kriege. Feste Boote konnten in den Jahren 1918 bis 1924 infolge der Verkehrssperren, des Wagenmangels, der Zugüberlastung und der immer unerschwinglicher werdenden Papiermarkpreise nicht mehr transportiert werden. Das Faltboot konnte damals und kann heute jeder Flußwanderer als Reisegepäck und in Personenzügen sogar als Handgepäck mitnehmen. Indes also die ganze Wassertouristik im festen Boot lahmgelegt war, konnte der Faltbootmann reisen, wie er wollte, und dadurch vor allem setzte sich das Faltboot auch bei den anfänglich sehr skeptischen Holzbootpaddlern durch. Heute werden größere Flußreisen so gut wie nur noch im Faltboot gemacht.

Auch in wirtschaftlicher Hinsicht ist der Einfluß des Faltbootsportes günstig. Früher wurden feste Kanus vielfach aus dem Ausland bezogen, jedenfalls aber sind wenige dieser Boote von Deutschland exportiert worden. Das Faltboot aber, ohne ausländischen Einfluß entstanden, hat sich in den letzten Jahren die Welt erobert. Deutsche Faltbootwerften senden ihre Erzeugnisse

in alle Länder, auf deutschen Faltbooten sind in Süd- und Nordamerika Regattasiège erfochten worden.

Vor allem ist das Faltboot das Sportgerät der süddeutschen, österreichischen und schweizerischen Wildflußwanderer geworden. Es hat den Bereich des deutschen Paddelsportes um sehr viel schöne und sportlich interessante Gewässer bereichert, um alle die Bergflüsse, die so ungebärdig und so stark an Strömungen sind, daß sie mit festen Booten nicht befahren werden können. Also, um viele Tausende von Flußkilometern wurde das deutsche Paddelsportgebiet erweitert, und deshalb ist auch der Zustrom norddeutscher Paddler nach Süddeutschland und nach Oesterreich stark geworden.

Die meisten Sportboote trägt sicherlich seit einigen Jahren die Donau auf ihrem Rücken. Von München aus wird z. B. Wien über Isar oder Inn und Donau sehr häufig besucht.

Im Sommer 1924 wurden von der österreichischen Donaugrenzkontrolle in Engelhardtszell täglich rund 20 Boote abgefertigt. Für 1925 verzeichnete diese Station 1105 Paddler, für 1927 deren 1672 (davon 80 % Deutsche), und 1928 waren es schon einige Tausend, die nach Wien, Budapest, Belgrad und noch weiter paddelten.

Die touristische Ausnutzung unserer Wasserwege ist im großen und ganzen nichts anderes als Stadt- und Alltagsflucht und Aeußerungen der neu erstandenen Lust, anders geartete Wege zu wandern und die Erde und ihre Schönheiten von neuen Perspektiven zu sehen. Romantische Abenteuersehnsucht mischt sich mit dem Reiz sportlicher Betätigung. Erlebnisse werden wieder gesucht draußen in der Natur und im besonderen dort, wo sie noch einigermaßen ursprünglich ist. Und das ist sie vor allem am Oberlauf unserer Bergflüsse, wo die Wasser jung und wild sind und nicht nur unverdorbene Landschaft als ewig wechselnder Wanderprospekt am Auge vorübergleitet, sondern auch etwas Wildwestleben am Lagerfeuer und unterm Zelt noch möglich ist. Fern vom Staub der Land-



Rast.

Phot. Luther

straßen wandern wir dort mit den Wellen. Die Sonnenbestrahlung ist intensiver, das Freibad köstlicher und häufiger, und das Wandern in die Ferne, das in uns allen schlummert, ist durch die Flut dauernd sichtbar um uns. Die kleinsten Moorbächlein sind befahrbar, weil der Tiefgang der Boote gering ist, die wildesten Bergflüsse sind schiffbar geworden, weil das Faltboot an Zähigkeit und Stabilität dem besten Schiff der Welt, dem Eskimokajak, nachgebaut wird, und weil das frei geführte Paddel Wendig und beweglich macht.

Frei und leicht, rasch und flink, ein „Stromer“ in einem neuen Sinne des Wortes, ist der Wanderer im kleinen Boot. Was er für wochenlange Fahrten

gebraucht, kann er mit sich nehmen, auch sein Sommerhaus, das Zelt, und dann ist er unabhängig, wie ein echter, rechter Wanderbursch es sein soll. Verfügt er nicht über ein Zelt, so warten viele, vom Deutschen Kanusport ins Leben gerufene Kanustationen seiner Einkehr. Auskünfte über sie, über Flußstreckenkarten, Kanuvereine und Stationen usw. gibt das alljährlich erscheinende Wanderbuch des DKV, der in jüngster Zeit ein Freundschaftsverhältnis mit dem Deutschen Ski-Verband unterhält, seit dieser das Flußwandern im Faltboot als die gegebene Fortsetzung des Winterwanderns auf Skiern in sein Programm aufgenommen hat.



Abend am Lagerfeuer

Phot. Luther

Der Wanderer, und wo er übernachtet

Von Prof. FRITZ ECKARDT

Im Urlaub suchen wir in erster Linie Entspannung, Abwechslung im grauen Einerlei. Wir verlassen die gewohnte Behausung, atmen andere Luft, haben andere Landschaft vor Augen, andere Gesichter um uns, geben uns lebhafterer körperlicher Betätigung hin. Vieles davon können wir auch beim Besuch auf dem Lande, in der Sommerfrische, im Kur- und Seebade finden, aber mehr und leichter als bei diesen Erholungsgelegenheiten kommen wir dazu beim Wandern. Wir müssen

uns einmal befreien von lästigem Zwang, von erzogenen und aufgedrängten Gewohnheiten und Bedürfnissen, die wir uns nicht um unserer selbst willen aufgepackt haben, sondern wegen der Leute, vielleicht aus Rücksicht auf Amt und Stand, auf Stellung und Tätigkeit, vielleicht auch nur der blöden Mode folgend; müssen aus dem verwickelten Kulturleben zur Natur fliehen und wieder Freude am Schlichten, Einfachen, Naturgewachsenen gewinnen. Der gehetzte Blick sucht

große Linien, das gequälte Ohr die Stille des Waldes. Doch nicht alle finden dahin den richtigen Weg. In Koffern und Schachteln tragen sie die Stadt aufs Land, verlangen Autowege und Seilbahnen auf die Berge, frische Semmeln und Zeitungen, Börsenkurse und Kunstgeschwätz in der entlegensten Einöde; im Zenit ihrer Feriengenüsse steht ihnen ein Foxtrott auf 3000 m Seehöhe. Andere gefallen sich als Vagabunden oder gar als Wilde, die die Rückkehr zur Natur am liebsten so betreiben möchten, wie Voltaire höhnte, als er die Lehren Rousseaus verspottete: da kommt einem ordentlich die Lust an, wieder auf allen Vieren zu laufen und Gras zu fressen! Darum ist die Frage am Platze:

Wie ist der rechte Wanderer beschaffen, was tut und treibt er? Er hat sich die natürliche Bewegungsfreude erhalten, findet wirkliche Lust daran, sich mit Hilfe der von Gott dazu geschaffenen Beine in der Welt zu tummeln. Er verzichtet absichtlich und nicht aus Sparsamkeit auf alles Fahren, wo es nur irgend zu entbehren ist. Gern folgt er dem Rate Ratzels: Freuen wir uns immerhin, daß wir Eisenbahn fahren, telegraphieren und fernsprechen können, freuen wir uns aber auch, daß wir wie unsere Altvordern die Beine rühren, den Rucksack auf den Buckel werfen und wandern können fast so einfach wie vor hundert Jahren! Wandern muß, wenn auch ohne Uebertreibung, eine gewisse Anstrengung bringen, sonst sinkt es zum bloßen Spazierengehen herab. Darum scheue man auch einmal einen tüchtigen Tagesmarsch von 40 km nicht, wenn man sich

auch sonst in der Rolle eines Kilometerfressers nicht gefallen mag.

Der Wanderer fürchtet nicht die schwere Last des vollbepackten Rucksacks, braucht sie nicht zu fürchten, weil er durch allmähliche Gewöhnung geübt, sie gar nicht fühlt. So ist er unabhängig von seinem Gepäck und schaut lächelnd zu, wie sich die Dame mit ihren vier Koffern zum Sklaven ihres Besitzes macht, während sie seine Herrin zu sein glaubt. Das Gepäck hauptsächlich ist es, das die Frage wichtig macht: Wandern vom Standort oder von Bett zu Bett? Das erste ist wesentlich bequemer. Aber die ewige Rückkehr ist dem kräftigen Wanderer lästig. Er folgt lieber dem Zug in die Ferne, der ihm mehr Erlebnisse verspricht. Standort ist eine Einspannung in neue Kreise, Weiterwandern Ausspannung im vollsten Sinne. Denn ein wenig Abenteuerlust und Entdeckerfreude liegt uns allen im Blute, nur ist sie bei vielen durch das Leben in Beruf und Pflicht gänzlich verwässert. Im Wanderer ist sie stark, sobald er nur ins Freie streicht. Selbst auf die Gefahr hin, sich zu verlaufen, sucht er sich lieber selbst seinen Weg, anstatt sich führen zu lassen. Wie die Hilfe des Führers entbehrt er gern auch alle möglichen anderen Dienste. Sich selbst zu helfen ist die Kunst des freien Mannes! So weit es geht ohne die Gepflogenheiten und Einrichtungen bei den Gastgebern roh zu verletzen, ist er sein eigener Koch, Kellner, Hausknecht und Gepäckträger. Nicht bloßes Hindämmern bringt wirkliche Erholung von den Berufsgeschäften, denn wenn man gar nichts zu tun hat, eilen die Gedanken doch immer wieder ins Büro und an den Kassenschrank. Die spielerische Be-



Wochenendheim des Kyffhäuserbundes in Erkner.



Englische Wandervögel mit ihrer Standarte, die unserer Fahne entspricht.

Phot. Sport & General

schäftigung mit den notwendigen Dingen des Lebens leitet sie ab.

Der rechte Wanderer hält seinen Körper durch sorgfältige Pflege und Abhärtung in Ordnung, ganz besonders die Füße.

Alle, die den Begriff Wandern zu deuten suchen, fügen dem „ausdauernden Fuß“ ein „offenes Auge“ und „heiteren Sinn“ hinzu. Lernt sehen! Lernt suchen! ruft Avenarius als alter Wanderpraktiker uns zu. Nicht nur abklopfen, was im Baedeker mit Stern versehen ist! Selbst die Augen auf tun! Selbst suchen, selbst finden! Dazu muß man am rechten Orte und zur rechten Zeit verweilen, Rast halten. Die Natur kann nicht wirken, wenn du ihr immer davonläufst. Bietest du ihr aber in Muße Auge und Ohr, dann erweckt sie in dir das Naturgefühl, das vom einfachen körperlichen Wohlgefühl aufsteigt zur Wanderlust, und weiter zur ästhetischen Freude an der Schönheit der Welt, zum seligen Selbstvergessen, bei dem dir alle Sorgen und Plackereien des Lebens, Amt und Titel und all der Kleinkram gleichgültig werden. Wohl dir, wenn du diese höchste „Goethesche Stufe“ des Naturgefühls erreichen kannst! Leicht rankt sich das Naturempfinden an dem unserer Dichter empor, darum magst du gern ein Bändchen Naturlieder oder sonst ein Buch, das dir lieb ist, mitnehmen zur Rast im Grünen. Hast du vorhin in froher Wanderlust dein Lied gesungen, so macht dich das tiefste Naturgefühl schweigen in heiliger Andacht. Darum sind die besten Wandergefährten diejenigen, die miteinander auch schweigen können. Das Naturgefühl wohnt in der Einsamkeit. Der Wald flieht, wenn mehrere ihn suchen, und nur die Bäume bleiben zurück

(Rosegger). Aber immer einsam wandern, führt zur Einseitigkeit. Der Wanderer hingegen will und soll Land und Leute kennenlernen. Für ihn ist der Standpunkt der richtige, den Eichendorff einmal bekundete, als er von einer Fahrt, die ihm viel Schönes gezeigt hatte, zurückkehrte: Ich fühle doch recht deutlich, daß mir die Menschen über Häuser, Kirchen, Bilder und Berge gehen! Darum ist auch das Menschenwerk beachtlich. Geheimrat Heinrich Stürenburg in Dresden hat ein Buch herausgegeben: „Die schöne Landschaft“ (Teubner). Der Achtzigjährige zieht darin das Ergebnis seines langen Wanderlebens, indem er sich die Frage stellt: Worin lag der besondere Reiz der Landschaften, die den größten Eindruck auf mich gemacht haben? Er kommt zu dem Schlusse: Es waren die Stellen, wo sich mit schöner Landschaft schöne menschliche Zutat verband: Tempel, Gärten und Schloßanlagen, geschichtlich bedeutungsvolle Orte usw. Man muß aber nicht nur Paläste, Burgen, Kirchen und sonstige Kunstbauten aufsuchen, sondern auch das einfache Haus des Dorfbewohners, muß für ihn und seine kleine Welt ein Herz haben. Man darf also auf der Wanderung neugierig sein, muß nach allem fragen. Eine gewisse Vornehmtheit, die mancher in der Fremde herausstecken zu müssen glaubt, ist schuld, daß er weniger Eindrücke mit heimbringt als sein Koffer und seine Hutschachtel.

Oft wird das Wandern ohne Ziel und Plan, ins Blaue hinein empfohlen und als die Art gepriesen, bei der man sich am besten erholt. Die Menschen mögen verschieden sein. Wer viel, alles kennenlernen und damit volle Befriedigung finden möchte, der muß vorher über die Gegend, die er

besuchen will, nachlesen, was er aufreiben kann, muß gleichsam in sie verliebt sein, noch ehe er sie betritt. Erst wenn man sich die Uebersicht über das Ganze verschafft hat, muß man seinen genauen Plan machen.

Einfach und zweckmäßig, auf Hitze und Kälte zugleich eingerichtet muß die Kleidung sein; vor allem das Schuhwerk ist sorgfältig auszuwählen. Leute, die mit dem Grundsatz ausziehen: wenn ich draußen darben soll, bleib ich lieber daheim! und die nun sich mehr Leckereien und Gaumenkitzel leisten, als es ihre häuslichen Verhältnisse erlauben, kommen selten weit. Aehnlich ist's mit dem Trinken auf der Wanderung, das noch in den Wanderliedern unserer Dichter aus dem vorigen Jahrhundert — Scheffel, Baumbach, Roquette — eine große Rolle spielt.

Das „Abkochen“ leitete die Periode der Loslösung vom Wirtshause ein. Indem man sich auf dem kleinen Spirituskocher oder im Hordenkessel sein Mahl selbst zubereitete, konnte man wenigstens tagsüber das Gasthaus meiden. Die Liebhaberei für das Abkochen ist jetzt wieder außer Mode und Gebrauch. Wir verdankten ihr allerdings manche schöne Stunde, die wir im Freien verbrachten, statt zwischen den vier Wänden einer Gaststube mißgelaunt auf das Essen zu warten. Man begnügt sich jetzt auf der Wanderung mit kalter Küche aus dem Rucksack und nimmt erst am Abend in „der Bleibe“ die warme Hauptmahlzeit des Tages ein. Damit wird das Nachtquartier eine doppelt wichtige Sache.

Wo der Wanderer schläft

Im Zelt — im offenen Heuschaber — beim Bauern in der Scheune. Diese Behelfe spielten bei der erwähnten Loslösung vom Wirtshause eine bedeutende Rolle. Muß und kann der Wanderer auch jetzt noch gelegentlich einmal damit zufriedener sein, so sind das eben doch nur Ausnahmen. Im allgemeinen ist der Erwachsene in erster Linie noch immer aufs Gasthaus angewiesen. Die Gasthäuser entstanden mit der Einführung der Personenpost in den Stationen des Pferdewechsels und gestalteten sich allmählich für die Bedürfnisse ihrer vornehmen und wohlhabenden Gäste aus. Als das neuzeitliche Wandern häufiger wurde, kamen nun auch in Dörfern und abgelegenen Orten Gasthäuser auf. Sie suchten es möglichst in allem dem vornehmen Gasthause zur Post, nunmehr „Hotel zur Post“, nachzutun. Da aber ihre Gäste weniger zahlungskräftig waren, entstand jene widerliche Talmi-Eleganz, kam die Speisekarte mit zwanzigerlei Nichts, die sogen. französische Küche mit der Allerweltsbrühe. Der Dienstbotentrost und das Trinkgelder-

unwesen wurden übernommen, nur an den Leistungen des guten Hotels fehlt es.

Am besten kommt man noch in vielbesuchten Gegenden unter, denn da hat sich meist ein reger Wettbewerb aufgetan. Freilich kommt es auch einmal vor, daß man wegen Ueberfüllung gar nicht aufgenommen wird. An den berühmten Ausflugsorten sind meist große Touristenlager hergerichtet, auf denen Massen doch notdürftig unterkommen. Am wenigsten entsprechen die Leistungen den Preisen in den abgelegenen Städtchen Mittel- und Norddeutschlands. Das trauliche Försterhaus, der gemütliche Waldkrug, das gute einfache Dorfwirtshaus gehören zur verschwundenen Wanderpoesie wie das Posthorn und der Nachtwächterruf. Gewöhnlich ist jetzt in kleinen Orten, sofern überhaupt eine Auswahl vorhanden ist, das erste Hotel dasjenige, wo der Preis dem Gebotenen am besten entspricht.

Die fragwürdigen Umstände des Nächtigungswesens gehen jetzt einer allmählichen Lösung entgegen durch die Hütten und Heime, die von Alpen- und Gebirgsvereinen, Berufsgenossenschaften usw. aufgemacht sind. Sie wollen dein Heim nicht durch wahre oder gemachte Eleganz übertreffen, sie begnügen sich, nur die Erhaltungskosten herauszubringen, darum sind sie preiswert. Sie bieten dem Wanderer keinen überflüssigen Luxus, sondern nur, was er wirklich braucht, zunächst ein annehmbares Lager. Hatte man dafür bisher meist nur einen allgemeinen Schlafsaal, so geht man jetzt mehr und mehr zu kleinen, auch einbettigen Räumen über. Es gibt, abgesehen von kaltem Aufschnitt, den man immer haben kann, am Abend nur ein Gericht, das kann gut und billig hergestellt werden. Die Preise sind fest und meist angeschlagen. So findet der Wanderer alles, was er braucht. Freilich ist man selten allein, immer ist man von Fremden umgeben, und unter ihnen ist nicht selten ein Mitglied der Familie Ekel. Zuweilen sind die Hütten und Heime nur den Mitgliedern der Vereinigung zugänglich, der das Anwesen gehört. Oftmals nimmt man aber, soweit noch Platz frei ist, gern Fremde auf. Man frage also getrost an. Der „Deutsche und Oesterreichische Alpenverein“, der anfänglich nur in den Bergen Hütten eröffnete, hat in neuerer Zeit auch in vielbesuchten Talstationen Unterkünfte eingerichtet.

Im Ganzen ist für die Erwachsenen noch wenig besondere Fürsorge getroffen, aber für die Jugend ist ein Werk geschaffen, wert des höchsten Lobes, in den Deutschen Jugendherbergen. Das Verdienst des Verbandes, der sich in einzelnen Gauverbänden über ganz Deutschland verbreitet, ist um so mehr anzuerkennen, als die ganze, geradezu gewaltige Einrichtung seit



Verregnete Landpartie von einst.
Nach einer Zeichnung von Löffler.
Phot. Matzdorff

UNSER



PHOTOGRAPHISCHES PREISAUSSCHREIBEN

Trotzdem heute so viel photographiert wird, sind weite Gebiete dem Amateur noch unerschlossen. Der „Knipser“ beschränkt sich meist auf Landschaften, auf Reisebekanntschaften, Stimmungsbilder, Verwandte und Freunde in ungewöhnlicher Umgebung und dgl. mehr. Wie Wertvolles könnte der **Wissenschaft und Technik** geleistet werden, wenn sich der Amateur-Photograph auch höhere Ziele steckte.

Wer reist und wandert, wird Gelegenheit haben, interessante **Naturobjekte, volkskundliche Ueberbleibsel** aufzunehmen, er wird mit **bedeutenden Persönlichkeiten** in Berührung kommen oder sie aufsuchen, sein Weg macht ihn mit interessanten neuen **Bauten** und neuen **Verkehrseinrichtungen** bekannt, zeigt ihm **Fabrikationsgebiete**, deren Aufnahme (soweit gestattet) Neues bietet. — Führt ihn gar seine Reise in **fremde Länder**, so eröffnen ihm Natur, Volk und dessen Betätigung eine Fülle von interessantem Neuem, das durch die photographische Aufnahme oder Zeichnung festgehalten zu werden verdient.

Aber nicht nur, wer seine Heimat verläßt, hat Gelegenheit zu wertvollen Aufnahmen: **auch zu Hause, im Laboratorium, in der Fabrik, im Bergwerk, in Wald, Feld und Garten** kann jeder interessante Beobachtungen festhalten und **hervorragende Persönlichkeiten bei ihrer Arbeit** photographieren. Möglichkeiten bieten sich genug! Aber **wie steht es mit der Ausführung?**

Durchmustern wir die Photographien, welche der „Umschau“ zugehen, so müssen wir einen **Tiefstand** feststellen, der umso bedauerlicher ist, als **andere Länder**, insbesondere die Vereinigten Staaten, **uns weit über** sind:

Die „Umschau“ erläßt deshalb ein **Preis Ausschreiben für die besten noch unveröffentlichten Photographien**, welche die oben gekennzeichneten **wissenschaftlichen und technischen Objekte (auch Persönlichkeiten)** zum Gegenstand haben und **Neues** bieten.

Für die Preisverteilung sind **außer dem interessanten Gegenstand der Aufnahme** folgende Gesichtspunkte maßgebend:

Der Hauptgegenstand muß gut in der **Perspektive** sein und sich klar von **Hintergrund und Umgebung abheben**; auf die **geeignete Beleuchtung und künstlerische Wirkung** ist besonders zu achten.

Die Aufnahme muß so **scharf** sein, daß insbesondere bei kleineren Bildern auch eine 2—3fache Vergrößerung möglich ist.

Zu jeder Aufnahme gehört **Staffage** (Menschen, Tiere). Erst durch die Wechselwirkung von toten Objekten und lebenden Wesen wird sie interessant. Bei Apparaten, Maschinen und dgl. wirken Personen nicht nur als Staffage, sondern auch als Maßstab (auch für die Photographie gilt: „Der Mensch ist das Maß aller Dinge“), und ihre Handgriffe zeigen die Bedeutung der Apparatur deutlicher.

Die Aufnahmen sollen **auf glattem** (nicht auf mattem) **Papier** in **schwarz-weiß** gedruckt sein (gelbliche oder bläuliche Töne sind zu vermeiden).

An Preisen sind ausgesetzt insgesamt 1000 RM.
Sie verteilen sich: 1. Preis zu 100.— RM, 4 Preise zu je 50.— RM,
8 Preise zu je 20.— RM, 14 Preise zu je 10.— RM, zusätzlich
400.— RM Warenpreise aus Photomaterial bekannter Firmen.

Sendungen sind zu richten **an die Schriftleitung der „Umschau“**, Frankfurt a. M.-Niederrad, Niederräder Landstr. 28, mit dem Vermerk „Photographischer Wettbewerb“.

Schlubtermin für die Einsendungen: 15. Oktober 1929.

Die preisgekrönten Abbildungen gehen in das Eigentum der „Umschau“ über, in der sie veröffentlicht werden unter Namensnennung des Preisträgers.

Wir behalten uns vor, geeignete Objekte, auch wenn sie nicht mit einem Preis ausgezeichnet sind, zu erwerben. Eine Rücksendung der Photographien erfolgt nicht. Die Photos sind auf der Rückseite mit einem **Kennwort** zu versehen. Eine geschlossene Briefhülle, welche Namen und Anschrift des Einsenders enthält, muß das **gleiche Kennwort** tragen. — Evtl. Erläuterungen zu den Photos sind auf der Rückseite oder in einer Anlage beizufügen.

SCHRIFTLEITUNG UND VERLAG DER „UMSCHAU“

Kriegsende, also in der schlechtesten Zeit, erstellt worden ist, nämlich 2560 Herbergen mit mehr als 3 Millionen Uebernachtungen im Jahre 1928. Die Herbergen sind zum Teil noch sehr einfach, wie sie ursprünglich alle waren, vielfach sind es aber auch schon schöne, trauliche Eigenheime in schöner Lage und vortrefflich ausgestattet. Sie nehmen, soweit der Platz nicht von der Jugend belegt ist, auch Erwachsene auf, welche Mitglied des Vereins sind, und das kann jeder für 3,50 bis 4,50 RM werden. Dabei schafft er, wenn er auch die gebotenen Vorteile nicht selbst ausnützt, doch Gutes für das nachwachsende Geschlecht. Das Reichs-Jugendherbergs-Verzeichnis, das man aus der Geschäftsstelle

des „Verbandes Deutscher Jugendherbergen“ Hilchenbach in Westfalen für 1 RM bezieht, gibt Auskunft über sämtliche Herbergen, auch über die, die in Anlehnung an das deutsche Muster bereits in Böhmen, Oesterreich, Danzig, Estland, Schweden, in der Schweiz und in den Niederlanden eingerichtet sind, unterrichtet aber auch über Karten und Handbücher für jedes Wandergebiet und über die Wanderliteratur überhaupt. Es ist neben dem großen Handbuche „Wandern“, das im Auftrage der Deutschen Hochschule für Leibesübungen bei Weidmann Berlin herausgekommen ist, das Nachschlagebuch für alle Wanderfragen.

Und damit für die kommenden Urlaubstage
Wanderheil!

BETRACHTUNGEN UND KLEINE MITTEILUNGEN

Schnelle Reise.

Ein Engländer, welcher in den Jahren 1841 und 1842 Rußland bereiste, gibt am Schluß seines darüber veröffentlichten Werkes folgenden Bericht:

Um 8 Uhr morgens, am 8. Oktober nach englischer Zeitrechnung, fuhren wir in Petersburg ein und beschlossen somit unsern Zug durch das russische Reich ungefähr 25 Wochen nach unserer Ankunft von den Sandwichinseln in Sitcha. Die Tour von Ochotsk nach Petersburg war, den Aufenthalt unterwegs eingerechnet, in 91 Tagen ausgeführt worden, und in dieser Zeit hatten wir 7000 englische (also gegen 1500 deutsche) Meilen zurückgelegt. Von Irkutsk hatte die Reise 41 Tage gedauert, die Nächte aber wurden auf folgende Weise verbracht:

Im Wagen	36
Zu Tomsk, auf einem Sofa	1
Zu Katherinenburg, auf dem Fußboden	2
Zu Kasan, auf einem Sofa	1
Zu Moskau, in einem Bett	1

Im Ganzen 41

Fünf Tage später erreichte ich London, nachdem ich die Reise um die Welt nach meinem ursprünglichen Plane in einem Zeitraume von 19 Monaten und 26 Tagen vollendet hatte.

W. Hahn.

Nicht Eisenbahn oder Autobus, sondern Bahn und Autobus. Immer dichter wird in den Vereinigten Staaten das Netz der Autobuslinien, das sich über das Land ausspannt. Ursprünglich standen die meisten Bahngesellschaften diesen Linien uninteressiert gegenüber. Heute gibt es, nach dem Bericht der National Automobile Chamber of Commerce, schon 67 Gesellschaften, die neben der Eisenbahn auch Autobusse laufen haben. Diese gehören teils den Bahngesellschaften selbst, teils werden sie von diesen im gemischtwirtschaftlichen Betrieb mit Kraftwagenesellschaften unterhalten. Grundsätzlich sind es drei verschiedene Strecken, die in Frage kommen: Zubringerlinien zur Bahn; Ersatzlinien für unrentable Nebenstrecken und schließlich Autolinien, die auf der Landstraße neben der Bahn herlaufen. — Für die Boston and Maine Railroad laufen 92 Autobusse über fast 2000 km Landstraßen in den Staaten Massachusetts, New Hampshire, Maine, Vermont und im östlichen Teil von Neuyork. Es ergaben sich dabei in den ersten 9 Monaten des Jahres 1928 über 2 Millionen Betriebskilometer gegenüber 2 Millionen im ganzen Jahre 1927. Die Wagen tun nicht nur Sommerdienst für Touristen, sondern ermöglichen es vor allem, mehr Durchgangszüge zu fahren, während die Autobusse den Verkehr zwischen nahen Haltepunkten übernehmen. Für die New York, New Haven and

Hartford Railroad fahren sogar 270 Autos. Diese beförderten in 1927 gegen $4\frac{1}{4}$ Millionen Passagiere auf über 10 Millionen Betriebskilometern. Es ist nach den gemachten Erfahrungen kein Zweifel, daß das Auto als öffentliches Verkehrsmittel in absehbarer Zeit neben der Bahn eine gleichwertige Stellung einnehmen wird.

S. A.

Der längste Flugrekord, der bisher für einen mit einem Ring versehenen Vogel bekannt wurde, ist der einer eben flügel gewordenen arktischen Seeschwalbe, die am 23. Juli vorigen Jahres zu Tarnevik Bay in Labrador beringt wurde. Dieser Vogel wurde am 14. November am Strande von Margate in Natal in Südafrika tot aufgefunden. Es ist dies ein Rekord nicht nur für die überflogene Distanz, sondern auch für die Zeit, da der Vogel erst etwa drei Monate alt sein konnte. Die arktische Seeschwalbe hat einen gut gewählten Namen, denn sie nistet so weit nördlich, als man Land entdeckt hat. Sie trifft jedes Jahr etwa Mitte Juni in der Polargegend ein und verläßt diese wieder Mitte August, nachdem die Jungen ausgebrütet sind.

Ch—k.

Eine Riesentalsperre mit einem Damm aus Erde entsteht eben am Saluda-Fluß, 16 km von Columbia in South Carolina. Sie liefert das Wasser für ein Elektrizitätswerk von 300 000 PS. Der Damm soll 69 m hoch und annähernd 2 400 m lang werden. Seine Breite beträgt am Grund 400 m. Von den 400 000 cbm Erde, die zu seiner Vollendung nötig sind, liegt etwa ein Drittel jetzt an Ort und Stelle. Später führt über die Dammkrone eine große betonierte Fahrstraße. Der Stausee wird 65 km lang und an der breitesten Stelle über 22 km breit werden. Bei vollkommener Füllung bedeckt er 215 qkm und faßt Wasser genug, um das Werk auch über eine halbjährige Trockenheit hinaus in Betrieb zu erhalten. Besondere Vorichtsmaßregeln sorgen dafür, daß sich die Erde während des Baues schon setzt. Die Arbeiten haben im April 1927 begonnen und sollen Ende 1930 beendet sein.

S. A.

Für die Sicherheit des Flugverkehrs spricht eine Statistik, die kürzlich in Frankreich zusammengestellt worden ist. Von den ersten 101 Flugzeugführern, die vom Internationalen Verband für Luftschiffahrt einen Führerschein erhalten haben, sind noch 67 am Leben. Von den übrigen 34 sind nur 12 im Luftdienst verunglückt, die anderen 22 sind alle eines natürlichen Todes gestorben. Wenn heute ein Flugschüler verunglückt, so steht das in allen Zeitungen. Tritt aber ein schweres Autounfall ein, so berichtet darüber meist nur die Provinzpresse; erst bei schwereren Unfällen nimmt davon die große Presse Notiz.

S. A.

BÜCHER-BESPRECHUNGEN

Der Naturfreund am Meeresstrande. Von Prof. Dr. C. I. Cori. 2. Aufl. X u. 174 Seiten mit 2 Abb. im Text u. 191 Abb. auf 22 Tafeln. Verlag Emil Haim & Co., Wien und Leipzig. Preis karton. RM 9.—.

Coris Streifzüge an der Adria, die 1909 erstmals erschienen, sind seit 1914 so gut wie vergriffen. Erst jetzt erscheint eine neue Ausgabe des kleinen Buches, das nun über das Gebiet der Adria hinausgreift. Dieser erweiterte Geltungsbereich kommt dem Rivierareisenden zugut; bekommt dieser doch so einen Führer, der ihm — ohne große zoologische oder botanische Vorbildung vorauszusetzen — beisteht, wenn er seine Mußstunden an der See benützen will, seine Umgebung näher kennen zu lernen. Cori verfolgt dabei allerdings nicht die Absicht, eine eingehendere Darstellung der Systematik und der Organisation der marinen Lebewelt zu geben. Die Wiedergabe eigener Eindrücke, des persönlich Erlebten läßt dabei einen trockenen Ton nicht aufkommen, andererseits darf der Leser von einem Forscher von Coris Rang ein feuilletonistisches Geplauder nicht erwarten. Aber die Art der Darstellung sowie die bildliche Ausstattung machen die Mitarbeit nicht schwer. Die Besucher von Riviera und Adria sollten neben dem Baedeker den Cori nicht vergessen, wenn sie ihre natürliche Umgebung kennen und verstehen lernen wollen, die in den Reisehandbüchern neben der Kunst keine Rolle spielt.

Dr. Loeser.

Berichte des Strahlungsklimatologischen Stationsnetzes im deutschen Nordseegebiet. Herausgegeben im Auftrage der Gesellschaft zur Förderung der Klimaforschung im Nordseegebiet von Dr. P. A. Galbas. Braunschweig. Preis RM 6.—.

Die „Vorschläge zum systematischen Studium des Licht- und Luftklimas der den deutschen Arzt interessierenden Orte“, die Dorno im Jahre 1912 veröffentlichte, fanden infolge des bald darauf ausbrechenden Krieges in Deutschland zunächst keine Verwirklichung. Nach dem Kriege wurde jedoch in einer Reihe von Kurorten — zuerst in St. Blasien im Schwarzwald — mit strahlungsklimatischen Beobachtungen begonnen. Leider fehlt es aber zur Zeit in Deutschland noch an einer Zentralstelle, von der aus alle diese für die medizinische Wissenschaft und für die Volksgesundheit wichtigen Untersuchungen nach einheitlichen Gesichtspunkten geleitet würden. Es ist daher sehr zu begrüßen, daß es wenigstens für ein Teilgebiet Deutschlands, das Nordseegebiet, gelungen ist, nach Ueberwindung einiger unerfreulicher Hemmungen diese Einheitlichkeit in Durchführung und Verarbeitung der medizinisch-klimatologischen Untersuchungen zu erreichen. Der erste, hier vorliegende Bericht über das von Galbas ins Leben gerufene strahlungsklimatologische Stationsnetz im deutschen Nordseegebiet ist in erster Linie der Einführung weiterer Kreise in die Grundbegriffe und Ziele strahlungsklimatischer Forschung gewidmet. Zu diesem Zwecke wurde u. a. ein Vortrag von Prof. Linke, Frankfurt, über „die Sonnen- und Himmelsstrahlung“ sowie ein Aufsatz von Hoelper „Ueber die ultraviolette Sonnenstrahlung“ in die Berichte mit aufgenommen. Daneben sind aber auch bereits einige Beobachtungsergebnisse mitgeteilt, vor allem sozusagen als Grundstock der gesamten Klimadarstellung des Nordseegebietes ausführliche Tabellen der gewöhnlichen Klimabestandteile, wie Temperatur, Wind, Bewölkung usw., über die bereits langjährige Beobachtungsreihen zur Verfügung stehen.

Dr. Baur.

Einführung in die Kartenlehre (Kartennetze). Von L. Balsler. Mathematisch-physikalische Bibliothek Bd. 81.

Mit 40 Figuren im Text. 60 S. Verlag B. G. Teubner, Leipzig. Kart. RM 1,20.

Es ist eine kurzgefaßte Kartenprojektionslehre, die auf elementar-mathematischer Kenntnis aufbaut. Sie erschöpft das Thema bei weitem nicht, ist aber als erste Einführung ganz brauchbar. In ihrer Beschränkung, nur das Wesen der Kartennetze, besonders der in den Schulatlanten gebräuchlichen Projektionen, kennen zu lernen, wendet sie sich in der Hauptsache an die höheren Schulen, nicht an die Hochschule.

Prof. Dr. Otto Maull.

Der Hindenburgdamm nach Sylt und die Landgewinnung an der schleswigschen Westküste. Von Ministerialrat R. Schmidt. Meereskunde Bd. XVI, 4, H. 180. 32 S. Verlag E. S. Mittler u. Sohn, Berlin. Preis RM 1.—.

Die schlechten Verkehrsverhältnisse auf den Zugangswegen zu der jährlich von 30 000 bis 35 000 Badegästen besuchten Insel, nicht zuletzt die Erschwerungen, die durch die unglückliche Grenzziehung gegen Dänemark entstanden sind, gaben den Anstoß zu dem Dammbau, der zudem nach seiner Vollendung Landgewinn versprach. Baugeschichte des Dammes und die Betrachtung des Dammes als Bestandteil der Landgewinnungsarbeiten machen den Inhalt der Schrift aus.

Prof. Dr. Otto Maull.

Die Entstehung der Insel Sylt. Von Professor Dr. Wilhelm Wolff. 3. Aufl. Mit 12 Abb. 56 S. Verlag Friederichsen, de Gruyter u. Co., Hamburg. Preis RM 1.50.

Das Büchlein ist eine vorzügliche kleine Geologie, die beste moderne, die wir von der von Stürmen und Fluten bedrohten Insel haben.

Prof. Dr. Otto Maull.

PERSONALIEN

Ernannt oder berufen. Prof. Gustav Becking in Erlangen auf d. neuerrichtete Professur f. Musikwissenschaft an d. niederländ. Reichsuniversität Utrecht u. als Nachf. Heinrich Rietschs auf d. Lehrst. f. Musikwissenschaft an d. Deutschen Univ. in Prag. — V. d. Berliner Techn. Hochschule Prof. Martin Dülfer in Dresden u. d. Landeskonservator Ministerialrat Hiecke in Berlin z. Dr.-Ing. e. h. — D. Prof. an d. Techn. Hochschule Bernhard Schilling als o. Prof. f. Mathematik an d. Univ. Santiago in Chile. — D. Münchener Zoologe Prof. Richard Hertwig u. d. Münchener Physiker Prof. Arnold Sommerfeld v. d. Amerikan. Akademie d. Wissenschaften z. Mitgliedern. — An d. Berliner Techn. Hochschule d. Privatdoz. f. Dampfturbinenbau Dr.-Ing. Georg Forner z. nichtbeamt. a. o. Prof. Dr. Forner ist zugleich als Obering. d. A. E. G.-Turbinenfabrik tätig. — Dr. Emil Nennung, z. Z. an d. Landesgewerbeanstalt Nürnberg als Prof. f. techn. Mechanik an d. Univ. Santiago de Chile. —

Habilitiert. F. innere Medizin in d. Berliner Mediz. Fak. Dr. med. Hans Wilhelm Bansi, Oberarzt am Urban-Krankenhaus. — Dr. Ernst Stein in d. Philos. Fak. d. Berliner Univ. —

Gestorben In Heidelberg d. Ordinarius d. Pharmakologie Prof. Hermann Wieland im 44. Lebensjahr. —

Verschiedenes. Prof. Wilhelm Lundstroem in Göteborg hat 50 000 Kronen z. Gründung e. schwed. Lektorats an d. Univ. Marburg z. Verfügung gestellt. — D. Leipziger Wirtschaftshistoriker Prof. Alfred Jakob Doren vollendete s. 60. Lebensjahr. — D. Deutsche Bunsengesellschaft verlieh d. Bunsen-Medaille f. ds. Jahr Prof. Mittasch (Ludwigshafen) u. Prof. Nicodem Caro. — Univ.-Prof. Dr. med. Leopold Casper, Berlin, begeht am 31. Mai s. 70. Geb. —

Frühjahrswanderung — eine Notwendigkeit

Von Dr. RUDOLF WEIGAND

Die Kraft des mächtigen Winters ist gebrochen; die Macht des jungen Frühlings macht sich überall bemerkbar. Der Winterschlaf ist beendet, neues Leben beginnt. Auch der Mensch ist im Laufe des Winters träger geworden und rüstet sich nun ebenfalls. Alt und jung nimmt sich vor, Sport zu treiben. Alt und jung beginnt die „Saison“ mit einer Frühlingssfahrt.

Der Berufstätige muß heute um seine Existenz kämpfen, die ihm der stürmische Nachwuchs streitig macht. Wer so recht mitten im Erwerbskampf steht, wird oft gefühlt haben, daß Verdienst und Erfolg auf Haaresbreite dem Nebenmann abgerungen werden müssen. Hier entscheiden „Unwägbarkeiten“.

Der augenblickliche Erfolg, der Eindruck, den wir hinterlassen und der eine so große Rolle spielt, hängt vom Zustand unserer Nerven, unserer Gesundheit, ab. Wer sich nicht völlig in der Gewalt hat, wer bereits selbst merkt, wie sein Gesichtsausdruck schlaff und interessenlos wird, seine Arbeitskraft und sein Denkvermögen nachlassen, der fasse das wachsende Uebel an der Wurzel.

In 99 von 100 Fällen liegt der Grund in simplen Verdauungsstörungen, hervorgerufen durch die Trägheit im Winter. Jetzt ist der richtige Augenblick, sich durch einen Spaziergang durch Wald und Feld etwas Bewegung in frischer, wohltuender Frühlingluft zu schaffen. So können sich auch die Nerven wieder erholen. Man darf nicht vergessen, diesem Spaziergang eine nachhaltige Wirkung zu verleihen. Trägheit und Ermüdung sind gleichbedeutend mit Phosphormangel (Emden, Noorden, Eppinger). Eine Frühjahrskur bedarf also einer kräftigen Unterstützung mit einem Phosphorsäurepräparat. Die zahllosen bleichen, blutleeren, freudlos-müden, reizbaren, unzufriedenen „Büromenschen“ sind fast alle durch geichgültige Behandlung anfangs scheinbar geringer körperlicher Störungen dahin gekommen. Je eher man beim ersten Zeichen körperlicher Störungen ein erprobtes Phosphorsäurepräparat gebraucht, desto eher und bleibender erlangt man Widerstandsfähigkeit, Lebensgefühl, Gedankenschärfe, gesunden Schlaf und Appetit zurück, und jeder, der ein Phosphorsäurepräparat angewandt hat, wird seine vorzügliche Wirksamkeit begeistert zugeben*).

Auch der Sportmann jeden Alters beginnt sein Training. Auch hier ist die Konkurrenz stark. Und nicht nur körperliches Training, sondern auch Unterstützung desselben durch Kräftigung der Nerven verhilft zum Sieg. Es ist bekannt, daß oft körperlich Schwache über Stärkere den Sieg davongetragen haben. Eine rationelle Atemtechnik spielt in allen Sportarten eine große Rolle. Hier ist interessant, zu welchem Ergebnis die klinischen Versuche an der Medizinischen Universitätsklinik in Freiburg/B. geführt haben. Durch diese Versuche wurden die früheren Ergebnisse der Arbeiten Emden und Herxheimer, daß die Zufuhr von Phosphat in Gestalt des „Recresal“ die körperliche Leistungsfähigkeit steigert, bestätigt gefunden. Es wurde der bei der Arbeit verbrauchte Sauerstoff gemessen. Das Ergebnis war, daß die gleichen Versuchspersonen mit „Recresal“ bedeutend weniger Sauerstoff brauchten, als vorher ohne „Recresal“. Da der Sauerstoffverbrauch bei der Arbeit im innigen Verhältnis zu der Leistungsfähigkeit steht, so ergibt sich ohne weiteres, daß die geistige und körperliche Arbeit um so rationeller geleistet wird, je weniger Energie für die Resynthese der Phosphorsäure in Muskel und Gehirn aufgewendet werden muß, d. h. alle Energie wird frei zu produktiver Leistung und bedingt so eine nachweisbare geistige und körperliche Leistungserhöhung durch „Recresal“.

*) Das bekannteste Phosphorsäurepräparat ist wohl Recresal, das ca. 10 Jahre in die Heilkunde eingeführt ist, worüber eine große Anzahl Gutachten vorliegt, und das in jeder Apotheke zu haben ist. — Herstellerin: Chemische Werke, vorm. H. & E. Albert, Wiesbaden-Biebrich.

Nach Hinsberg wurden bei gleichen Arbeiten von 5 Personen folgende Mengen Sauerstoff verbraucht:

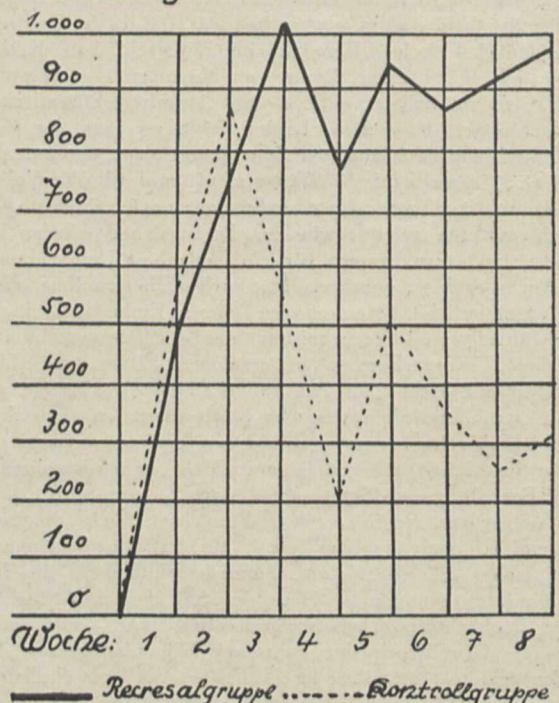
Personen	ohne Recresal ccm	mit Recresal ccm	also weniger ccm	oder Mehrleistung %
1	4400	3943	457	10,4
2	4330	3250	1080	24,9
3	6834	5892	942	13,8
4	4882	4531	351	7,2
5	6750	4514	2236	33,1

Bei einzelnen Sportgruppen, z. B. Laufen, Rudern, Schwimmen, wo es oft nur auf exakte Atemtechnik ankommt, ist es äußerst wichtig, daß durch Recresal eine rationellere Arbeitsweise des Muskels herbeigeführt wird. Von diesen Umständen hängt bei Wettkämpfen der Sieg ab.

Der Wert eines Mittels zur Leistungssteigerung liegt nicht etwa, wie man oft geneigt ist zu glauben, in der sofortigen Wirkung, sondern vielmehr in der Nachhaltigkeit ohne jeden Rückschlag. Ein Mittel zur Leistungserhöhung darf kein Raubbau am edelsten Gut des Menschen, seiner Gesundheit, sein. Ernsthafte Menschen kann daher nur eine konstante Frische und Leistungsfähigkeit befriedigen, die es gestattet, in jedem Augenblick allen Lagen des Lebens gerecht zu werden. Bei der regelmäßigen Einnahme eines Phosphorsäurepräparates muß man deutlich fühlen, wie sehr an Stelle von Müdigkeit Körper und Geist sich neu beleben und man zu immer vollkommeneren Leistungen angeregt wird. Die Wirkung muß am auffälligsten sein, wenn man müde und abgespannt ist. Bei trainierten Sportsleuten muß sich die Wirkung in einem völligen Fehlen der Müdigkeit nach sportlicher Höchstanstrengung zeigen.

Nachstehende Kurven veranschaulichen die Ergebnisse der unter Leitung von Herrn Sportarzt Dr. med. Herxheimer gemachten Versuche:

Leistung:



Die punktierte Linie zeigt die Leistungen der Kontrollgruppe, während die ausgezogene Linie die der Phosphatgruppe wiedergibt. Hier ist neben der außergewöhnlich leistungssteigernden auch die nachhaltige Wirkung deutlich ersichtlich.