

Die 38er Weine — teils, teils!

Die großen deutschen Weinbaugebiete berichten

„Was der August mit hoch, kann der September mit broode (braten)“. Diese althörsische Weinwetterregel hat in diesem Jahr einmal nicht gestimmt, denn die Sonnenperiode in den für die Traube entscheidenden September- und Oktoberwochen hat wieder sehr viel wettgemacht, was der Regensommer verdarb. Die Spätkälte, unter denen die westdeutschen Weinbaugebiete in diesem Frühjahr wiederholt zu leiden hatten, liehen Befürchtungen für ein ausgesprochen schlechtes Weinjahr aufkommen, und der regenreiche Sommer verstärkte diesen Eindruck noch erheblich. Dennoch ist ein mengenmäßig befriedigender Weinherbst, soweit es aus den bisherigen Leseergebnissen geschlossen werden kann, zustande gekommen. Der 1938er wird ein mit teilmäßigem Jahrgang werden, wobei allerdings die Qualitäten der Rheingespätlese noch nicht berücksichtigt sind.

Am Mittelrhein hat die Lese etwas früher als sonst üblich begonnen, weil die Trauben bereits reif waren und schon anplakten. Im Moseltal Weinbaugebiet der vier Täler ist ein guter Durchschnittsertrag erzielt worden. Der Ertrag entspricht im allgemeinen der vorjährigen Ernte. Man rechnet mit etwa 3000 Liter pro Hektar Rebsfläche. Der Säuregehalt scheint normal zu sein. Am Königswinter rechnet man mit einem in der Güte mehr als mittleren Wein. An der Ahr ist man mit der Menge sehr zufrieden. Man schätzt die Abgesamternte auf rund drei Millionen Liter. Die Qualität des 1938er Rheinweins eröffnet die besten Hoffnungen, aber insgesamt darf der Rheinwein von 1938 von den Naturweinliebhabern nicht mit allzu überhörschuldlichen Hoffnungen erwartet werden. Die neue Ernte ist der Menge nach gut ausgefallen, der Qualität nach indes sehr unterschiedlich.

Au der Mosel hat die Weinlese später als in den andern Weinbaugebieten begonnen. Das gilt vor allem für das ausgedehnte Gebiet der Mittelmosel, die sogenannte Herzammer der Mosel. Die verspätete Lese erklärt sich daraus, daß man das Ausreifen der Trauben möglichst ausnützen will und auch den letzten Sonnenstrahl einfangen möchte. Vor acht Tagen erst begann man hier mit der Vorlese, d. h. der Lese derjenigen Trauben, die abzufallen drohen. Anders ist es an der Saar, wo die allgemeine Lese bereits einsetzte, und an der Obermosel, wo sie so gut wie beendet ist. Ein Frosteinbruch beschleunigte die Hauptlese, die aber doch erst in der ersten Hälfte des November beendet sein wird. Anzwischen hat man aus den Vorlesen schon Schlüsse auf die Beschaffenheit des „Neuen“ gezogen. An der Mittelmosel wurden hohe Mostgewichte festgestellt. Der Wein ist im allgemeinen gut oder zufriedenstellend. Das schöne Herbstwetter hat erheblich dazu beigetragen, die Reife zu fördern und die Qualität des zu erwartenden Weines zu heben. Nachfrosteinbrüche dürften kaum noch Einfluss auf die Trauben haben. Unhaltender Frost dagegen würde Schäden herbeiführen. Die 1938er Weinernte wird in den Gebieten der Mosel, der Saar und der Rur, die das größte geschlossene Weinbaugebiet im Reich darstellen, zufriedenstellend sein, aber der Wein wird wahrscheinlich mit dem außerordentlich guten 1937er nicht Schritt halten, sondern einem guten Mitteljahr entsprechen.

Von den pfälzischen Weinbaugebieten haben die Lagen der Nordpfalz, das Affenztal und die Nahebezirke mengenmäßig am besten abgeerntet. Während in den Haardtgebieten der Ertrag nur mit 10 vom Hundert einer Normalernte befristet wird, kann die Nordpfalz mit etwa 60 vom Hundert noch einigermaßen zufrieden sein. Dagegen ist die Güte der Weine allenthalben recht schön, da das gute Wetter der letzten Wochen den Reifegrad der Weizen sehr gefördert hat. Allerdings fallen die Epochenreife ganz aus. Der abnorm geringe Ertrag lieh keine besonderen Anzeichen zu. Doch sind auch in diesem Jahr Weine erwachsen, die sich als Naturweine gut verwenden lassen und sehr geschätzt werden. Freilich kann das verhältnismäßig kleine Angebot der großen Nachfrage nicht genügen.

Der badische Weinbau steht in allen seinen Anbaugebieten, dem Markgräflerland, dem Kaiserstuhl und dem Preisgau im Süden, den mittelhessischen Weinbaugebieten zwischen Offenburg und Baden-Baden und den nordhessischen Anbaugebieten an Tauber und Main in diesem Jahr vor einer ausgesprochenen Mähernte. Der 1938er Herbst ist in Baden der geringste seit einem Vierteljahrhundert. Einer normalen Weinernte von etwa 500 000 Hektoliter stehen in diesem Jahr höchstens 150 000 Hektoliter gegenüber, wahrscheinlich aber noch weniger. Dabei bleibt zu bedenken, daß schon das Jahr 1937 mit einer Weinernte von 370 000 Hektolitern keinen Vollherbst gebracht hat. In der Hauptfache waren es die scharfen, längere Zeit anhaltenden

Kälte im April, etwa um die Osterzeit, die der badischen Weinwirtschaft diesen gewaltigen Schaden zugefügt haben. Einzig in den Rebgebieten des Bodensees ist ein guter Herbst zu erwarten, der jedoch mengenmäßig nicht allzu stark ins Gewicht fällt, wenn auch die Güte dieser Weine hervorragend ist. Für die badischen Winzer bedeutet eine solch geringe Weinernte natürlich einen großen Schaden. Der 1938er wird also in Baden ein rarere und geluchter Tropfen werden. Die badischen Winzer aber haben sich durch Kältschläge noch nie entmutigen lassen.

Würzburg und Rhingen sind die Hauptplätze des französischen Weinhandels. In der Stadt der vielen verkommenen Madonnenbilder und -statuen, in der einst ein Tilmann Riemenschneider und Valthasar Neumann gewirkt haben, ruhen in

riesigen Gewölben weltbekannter Weinspitale die Küffer, Flaschen und Bodbeutel, in denen die Sonne Mainfrankens eingefangen ist. Das sogenannte Maindreieck zwischen Schweinfurt und Gemünden umschließt — nicht nur zur Zeit der Weinlese — alle Pracht und Herrlichkeit, allen Reiz und Zauber der lieblichen Main- und Weinlandschaft. Wo sich bei Johofen der Schwannberg mächtig aus der Flußebeue heraushebt, und wo der Main bei Volkach in einer riesigen Schleife um die Bageleburg wendet, dort wachsen der Eschenborfer Lump, das Nordheimer Wögele oder der Solvaner Tropfen. Begonnen hat die Ernte mit der Lese der frühreifen Müller-Thurgau-Trauben heuer später als sonst, weil man jeden sonnigen Herbsttag gewinnen wollte, den das Soätjahr schenkte. Tagtäglich nahmen die Trauben an Güte zu, und so konnte das Wunder geschehen, daß der Herbst noch gutmachte, was ein allzu feuchter Sommer verfaumt hatte. Die Mostgewichte sind in fast allen Lagen weit besser ausgefallen, als man glaubte, erhoffen zu dürfen. Heute weih man bereits, daß wir mit einem guten Mittelwein rechnen dürfen, der nach Qualität sogar etwas besser ausfallen dürfte als nach Quantität.

Eisenbahnwagen aus Beton

Eine neue Bauepoche durch das Stahlsaitenverfahren

Seit nicht weniger als fünf Jahren laufen auf den Strecken der Deutschen Reichsbahn einige merkwürdige Güterwagen, die in aller Stille einer grausamen Prüfung unterzogen wurden. Sie wurden mit Gütern aller Art bis zur äußersten Grenze ihres Fassungsvermögens beladen, auf Verastrecken eingeleitet und an besonders schnelle Züge angeschlossen, auf Manglerbahnhöfen hin und her gezerrt und von Abfahrtsampen herunter auf polternde Weidenfelder geschickt. Trotz dieses schweren Dienstes aber erhielten sie keinerlei Pflege, sahen keinen Pinsel voll Farbe und keinen Tropfen Mennige, denn man hatte sich vorgenommen, diese merkwürdigen Kästen wirklich einmal auf Herz und Nieren zu prüfen. Jene neuartigen Wagen bestanden die ihnen auferlegte Tortur, zeigten nicht eine einzige Schlappe, erforderten keinerlei Ausbesserung, und ihre Erbauer erhielten kürzlich die Genugtuung, daß Wagen dieser Art nunmehr von der Deutschen Reichsbahn in Bauauftrag gegeben wurden und zahlreich in Dienst gestellt werden sollen. Und zwar handelt es sich hier um Eisenbahnwagen aus Beton.

Der Baustoff Beton, der auf diesem Wege in einen ihm bislang völlig verschlossenen Bereich eindringt, hat einen langen Weg zurücklegen müssen, um nunmehr eine neue Epoche in seiner Geschichte beginnen zu können. Wir erinnern uns, daß man den Beton zunächst als reinen Baustoff aus Zement und Sand oder Kies einfach in die verschiedensten Formen füllte und abbinden, fest werden ließ. Aber schon früh ging man dazu über, diesen Formen ein Skelett aus Eisenstäben, Eisenträgern oder Stangen zu geben. Man spricht dann von Eisenbeton. Auf einer weiteren Entwicklungsstufe war man angelangt, als man gelernt hatte, diese Eisenstäbe nicht nur einfach in den Beton einzubetten, sondern ihnen eine sogenannte Vorspannung zu geben. Das heißt, daß man die Eisenstäbe in der Längsrichtung mit hohen Kräften ausredete und sie in diesem Spannungszustand mit der Betonmasse umgoh.

Nach dem Abbinden des Betons erhellt man auf diese Weise einen Baukörper, der den auf ihn einwirkenden Kräften der Belastung, dem Stoß oder der Schwingung nicht als bloher Stein ausgeliefert war, sondern diese Kräfte gewissermaßen auf bereits angespannten Ruoheln abhing. (Wenn ein Schläge vor dem Abdrücken sein Gewehr fest in die Schulter einzieht, um den Rückstoß des Schusses sicher abzufangen, so handelt er übrigens genau nach diesem Prinzip der Vorspannung.)

Bei dem Verfahren, mit dem man nunmehr den Beton zu einem hochwertigen Baustoff für Eisenbahnwagen entwickelte, handelt es sich um eine konsequente Durchbildung dieses vorgespannten Eisenbetons. Aber man nimmt dazu nicht mehr Träger, Stangen oder Stäbe, sondern Saiten, als einen billigen Draht aus hochwertigem Stahl, ein ungeheuer zähes und festes Material, das mühelos auf den Quadratmeter Querschnitt Zerknirschbelastungen von 25 000 Kilo und mehr aushält. Diese Saiten werden mit 10 000 und mehr Kilo vorgespannt und dann mit hochwertigem Beton umgossen, und das erkaunliche an diesem Verfahren ist, daß der so ungeheuer ausgedrehte Draht nach der Verfestigung des Betongemisches nicht etwa in den Betonkörper zurückschnellt, wenn man ihn von den Vorspannkraften befreit. Auch ohne daß man die an den Enden der Betonplatten herausgehenden Saitenenden dort verankert, oder mit Endhaken am Hineinrutschen hindert, be-

halten die unzähligen Einzelsaiten ihre Spannung und bilden dadurch jenseits des Betons ein federndes Kraftlinien, die den Stahlsaitenbeton zur Aufnahme scharfster Belastungen, Stöße und Verdrehungen befähigen.

Der Erfolg mit den ersten Güterwagen aus Beton hat nicht nur den Erfinder des Stahlsaitenbetons, Ingenieur Honer, befähigt, sondern zweifellos eine Bauepoche eingeleitet, von der man kaum zu viel erwarten kann. Auf Grund dieses Verfahrens können wir mit kaum einem Fünftel des Stahlgewichtes Betonbauteile von weit größerer Güte herstellen und den Beton auf Baugebieten einsetzen, die bisher dem Holz, dem Stahlträger und dem starken Stahlblech vorbehalten schienen. Denn wenn es möglich ist, billige Güterwagen von hoher Leistungsfähigkeit und geringem Pflegebedarf aus diesem Stahlsaitenbeton herzustellen, so ergeben sich daraus auch für den Leichtbau, den Brückenbau und vielleicht auch den Schiffbau die unglaublichsten Möglichkeiten, besonders auch in einer Zeit, die an sich schon auf den knarrenden Einsatz der überliefernten Baustoffe Eisen und Holz angewiesen ist und weiterhin die Imprägniermittel und Antirutschstoffe zu deren Pflege und Erhaltung möglichst rationell bewirtschaften muß.

Als ein Verfahren, das bereits vor dem deutschen Wirtschaftsaufschwung erfunden und in aller Ruhe ausgearbeitet wurde, erreicht der Stahlsaitenbeton gerade zur rechten Zeit den Anschluß an die Praxis, wie er durch den Abschluß der Versuche mit den ersten Betonwagen der Deutschen Reichsbahn abzeichnet ist.

Der Vatikan-Pavillon in Paris

Der Vatikan-Pavillon auf der Pariser Weltausstellung ist als letzter jetzt geschlossen worden. Der Vatikan hatte eine achteckige Basilika und daneben einen hohen Campanile mit einer goldenen Madonnenfigur errichtet. Der Bau ist nicht widerstandsfähig genug, um zu überdauern. Der Bischof von Paris hat aber der Kommission Ausdruck gegeben, daß wenigstens der Campanile mit der Madonna erhalten bleiben kann, er mühte allerdings stabil neu errichtet werden. Die Arbeiten würden etwa eine Million Francs kosten, aber es ist anzunehmen, daß diese Summe aufgebracht werden kann.

Ein „Garten des Friedens“ in La Plata

Ein argentinischer Ingenieur Albert B. Otaven hat den Gedanken gehabt, einen Garten des Friedens zu schaffen. Er hat ihn in seiner Heimatstadt La Plata errichtet. Die argentinische Regierung setzte sich ebenfalls für die Durchführung des Gedankens ein. Mehr als 50 Staaten haben diesen Garten, der jetzt eröffnet worden ist, besichtigt, und zwar mit denjenigen Blumen, die als ihr nationales Symbol gelten können. So hat beispielsweise Japan Chrysanthemem gefandt und England rote und weiße Rosen. Die Blumen sind in diesem Garten zu Beeten zusammengestellt. Der Gedanke, solche Gärten des Friedens zu schaffen, soll auch außerhalb Argentiniens aufgegriffen werden. In nächster Zeit werden sie in Rio de Janeiro, in Caracas und in Bagota angelegt werden.



Es ist modern geworden, im Freien einen Stuzer zu tragen. Und siehe, dieser flotte Kurzmantel nimmt sich wirklich sehr vorteilhaft aus für den Herrn im Außenberuf, für den Autoristen, für den praktisch denkenden Sportler! Cloppenburg empfiehlt ihn in den verschiedensten Stoff- und Schnittarten, mollig warm gefüttert, in den Hauptpreislagen von RM 33.- 42.- 55.- 65.-

Cloppenburg
1036 Dresden • König-Johann-Strasse 4

