

und jahrelang dort wirkten, nicht vergessen werden. Sie bemühten sich oftmals um das Verständnis der nachklassischen Periode des Brahmanismus, die gemeinhin als die Zeit des Hinduismus bezeichnet wird. Ihr Wirken verdient, einmal gesondert dargestellt zu werden, beleuchteten sie doch viele Probleme des Hinduismus und selbst den Buddhismus neu, ganz abgesehen von den vereinzelt Versuchen, abendländisches und indisches Philosophieren einander nahezubringen.

Zu den frühesten schwäbischen Missionaren, die in Indien ein reiches Betätigungsfeld fanden, gehört der aus Tuttlingen stammende Johann Häberlin, der auf den Missionsanstalten in Basel und Islington ausgebildet, im Auftrage der englischen Church Missionary Society in Kalkutta und im Gebiet um Krishnapur zwölf Jahre gewirkt hat und 1849 in Karisal (Bengalen) gestorben ist. Häberlin war für die British and foreign Bible Society in Indien tätig und arbeitete an einer Bibelübersetzung in das Bengalische und das Hindustani. Während seines langjährigen Aufenthaltes in Bengalen sammelte Häberlin zahlreiche Handschriften, unter anderem Tibetische Drucke, die später von der Tübinger Bibliothek aufgekauft wurden, zum Teil aber auch nach Leningrad (Petersburg) gelangten. Auch der schon genannte Ernst Trumpp weilte 1853 im Auftrage einer englischen Missionsgesellschaft in Indien, um dort die neuindischen Sprachen für seinerzeit vorgesehene Bibelübersetzungen zu studieren.

Zu den hervorragenden schwäbischen Missionaren gehört zweifellos A. Gundert (1814–1893), der sich mit dem Malayalam, der Sprache von Malaya, beschäftigt hatte und zahlreiche Malayalam-Gedichte herausgab und übersetzte. Gunderts wissenschaftliches Wirken ist durch die von ihm besorgte Malayalam-Grammatik und sein Malayalam-Lexikon auch heute noch bei den Indologen unvergessen (Hinweis von Prof. H. Weller).

Ein letzter aus der großen Reihe der schwäbischen Missionare in Indien muß noch genannt werden: August Wilhelm Hoernle (1841–1918), der mit der Landesuniversität und besonders mit der Tübinger Bibliothek in Verbindung stand und sich um die Erforschung der indischen Medizin, Paläographie, Numismatik und Epigraphik verdient gemacht hat. In Indien als Sohn eines württembergischen Missionars geboren, wurde A. W. Hoernle nach Studien in Tübingen, Basel und London in Benares Professor am Jay Narayan's College, später Rektor des Cathedral Mission College und schließlich Prinzipal der Kultusverwaltung in Kalkutta. Zeit seines Lebens hat Hoernle, der stets seinem Namen das „PH. D. Tübingen“ hinzufügte, indische Handschriften gesammelt. Achtzig von ihnen konnte im Jahre 1905 die Universitätsbibliothek Tübingen erwerben.

Es würde sich lohnen, in Auswertung aller Quellen, über diese unvollständige Skizze hinaus ein umfassenderes Bild der Beziehungen zwischen Schwaben und Indien zu zeichnen – seit den Tagen Eberhards im Barte und besonders in den letzten 150 Jahren, die seit der Begründung der europäischen Indologie verflossen sind.

Der Schwarzwald als Erholungsgebiet

Der Schwarzwaldverein hat bei seiner letzten Hauptversammlung die Frage angeschnitten, was zum Schutze des Schwarzwaldes geschehen könnte, um ihn auch für den Wanderer als Erholungsgebiet zu erhalten. Dazu gehören nach seiner Ansicht auch Reste urwüchsiger Wälder, die man auch schon Urwaldzellen genannt hat. Gewiß ist es für jeden Besucher des Schwarzwaldes von größter Bedeutung, daß wesentliche Züge dieser herrlichen Landschaft auch für die Zukunft erhalten bleiben. Dazu gehören vor allem bodenständige Weißtannenwälder, die Kare und Karseen, darunter die bekanntesten: Feldsee und Wildsee bei der Hornisgrinde, Hochmoore und Hochflächen-Seen wie z. B. Hohloh und Wilder Hornsee bei Wildbad oder das Notschrei-Moor im südlichen Schwarzwald, aber auch gewisse urtümliche Kulturlandschaften wie die Streuwiesen, auch Müssen und Grinden genannt, oder die Bergweiden des südlichen Schwarzwaldes. Die Naturschutzbehörden von Württemberg und Baden haben bereits wichtige Gebiete der genannten Arten unter Naturschutz oder Landschaftsschutz gestellt, so daß dem Wunsche des Schwarzwaldvereins schon weitgehend Rechnung getragen ist. Es wäre gewiß für die Wanderer von Wert, hierüber genauere Aufklärung zu erhalten, was etwa in einer Reihe von Aufsätzen in den Blättern des Schwarzwaldvereins geschehen könnte. An der württembergisch-badischen Grenze ist z. B. der Wilde Hornsee bei Wildbad geschützt, desgleichen der Schliffkopf, der Wildsee bei der Hornisgrinde und seine weitere Umgebung, ein Moor bei Calw, ein Buchen-Weißtannen-Wald „Große Tannen“ bei Kälberbronn, der wohl am meisten dem entspricht, was der Schwarzwaldverein im Auge hat, und das Schwenninger Moos. In Baden stehen Feldberg und Beldchen, das Wutachgebiet u. a. bereits unter Naturschutz. Ob noch weitere Gebiete den Charakter von Naturschutzgebieten haben, muß noch geprüft werden. Vielleicht könnte der Schwarzwaldverein selbst noch Vorschläge machen.

Für den Erholung suchenden Wanderer ist aber ein weiterer Gesichtspunkt von mindestens ebenso großer Bedeutung. Wir sind heute doch bereits so weit, daß die Mehrzahl unserer Menschen ihre Erholung darin sehen, daß sie mit Motorrad, im eigenen Kraftwagen oder im Autobus durch den Schwarzwald fahren und nur an einzelnen Punkten aussteigen, um sich die Aussicht zu beschauen oder einzukehren. Selbst die Verbindung von Autofahrt und Fußwanderung scheidet für viele bereits aus. Nun kann man gewiß nicht in Abrede stellen, daß derartige Fahrten auch erholsam sind und zur Entspannung und Freude an der Landschaft beitragen. Aber das besinnliche Wandern zu Fuß bringt den Menschen der Natur doch wesentlich näher. Es ist aber keine Frage, daß das Kraftfahrzeug, das nachgerade beansprucht, auf jeden Gipfel hinauffahren zu können, dem Erholung suchenden Wanderer und Kurgast Ab-

bruch tut. Gibt es überhaupt noch einen Waldweg in den abgelegensten Schwarzwaldgegenden, wo nicht Motorräder auftauchen, um mit dem Benzingestank und Geratter die Menschen zu quälen, die Ruhe suchen und brauchen?

Es ist daher höchste Zeit, den ganzen Schwarzwald einer Art Planung zu unterwerfen und dabei gewisse Inseln, insbesondere bestimmte Aussichtsberge, für die motorisierten Fahrzeuge vollkommen zu sperren, wie dies z. B. für den Feldberg bereits geschehen ist. Es wird sich nicht vermeiden lassen, daß zwischen den Interessen der Motorisierten und der Fußwanderer Konflikte entstehen; aber der Wanderer muß sich dagegen wehren, daß er von dem stärkeren Automobilismus völlig an die Wand gedrückt wird. Der Naturschutz hat sich seinerzeit vergeblich gegen die Höhenstraße über den Kniebis und Schliffkopf zum Ruhestein gewehrt, er ist bei seinen Bemühungen stärkeren Kräften unterlegen.

Offenbar duldet es der Schwarzwaldverein selbst, daß sein Gedächtnishaus auf dem Mooswaldkopf vom Vohrenbühl aus mit Kraftwagen besucht wird. Oben auf dieser dem Gedächtnis der Gefallenen des Schwarzwaldvereins gewidmeten Höhe haben Kraftwagen ganz gewiß nichts verloren.

Diese Fragen sind für die Zukunft wichtig genug, um von allen maßgebenden Stellen und Behörden ernstlich geprüft zu werden, damit nicht Unwiderbringliches verloren geht. Was dem Kraftwagen heute im Schwarzwald schon erschlossen ist, reicht wahrlich aus, um die Autofahrer zu befriedigen. Es ist Zeit, jetzt Einhalt zu gebieten, auch wenn dadurch einige Geschäftsinteressen geschmälert werden.

Hans Schwenkel

Neue Straßen werden bepflanzt

Die Einstellung der Straßenbaubehörden und der verantwortlichen Verkehrssachverständigen zu Alleen entlang von Straßen haben im Laufe der Jahrzehnte und Jahrhunderte vielfach gewechselt. Vor Jahrhunderten waren die Wege meist ohne Bepflanzung. Die württembergischen Herzöge, besonders Herzog Karl Eugen, haben dann die Bepflanzung der Straßen mit Obstbäumen angeordnet, was zweifellos für das Landschaftsbild ein Gewinn war und auch z. B. auf der Schwäb. Alb im Winter eine zuverlässige Führung für den Verkehr bedeutete. Auf der Hochalb wurden statt Obstbäumen Vogelbeer- und Mehlbeerbaum, Wildkirsche, Esche und Ahorn, gelegentlich auch Buchen und Hainbuchen gepflanzt. Sie wurden leider vielfach – auch in klimatisch sehr rauen Lagen – mit geringem Erfolg durch Obstbäume ersetzt. Alleen aus Waldbäumen wie Linde, Ahorn, Kastanie und Esche wurden in erster Linie von seiten adeliger Herrschaften gepflanzt. Diese Alleen sollten auf Schloßbauten in feierlicher Weise

hinleiten, die Landschaft gleichsam in bauliche Anlagen mit einbeziehen oder die Parke in die Landschaft hinein verlängern. Typische Beispiele hierfür sind etwa die Alleen um Ludwigsburg oder zu hohenlohischen und oberschwäbischen Schlössern.

Als der Kraftwagenverkehr aufkam und immer mehr zunahm, wurde gelegentlich auch die Behauptung aufgestellt, Bäume an Straßen seien eine Gefahr für den Verkehr, sie erschwerten auch das Abtrocknen der Straßendecke u. a. Man müßte sie beseitigen und an neuen Straßen ganz weglassen. Doch war diese Auffassung, daß die Straße nur eine Verkehrsfläche sei, glücklicherweise nicht allgemein. Beim Bau der Autobahn wurde der Standpunkt von der bloßen Verkehrsfläche völlig aufgegeben und die Bepflanzung mit Sträuchern und Bäumen – meist Waldbäumen – als ein wichtiges Mittel zur Eingliederung der Straße in die Landschaft und als Brücke zu dieser, aber auch zur Bereicherung des Landschaftsbildes von der Autobahn aus und als Abwechslung beim Fahren, auf dem Mittelstreifen zur Verminderung der Blendwirkung des Gegenverkehrs mit viel Liebe und Verständnis angepflanzt, wobei auch auf pflanzengeographische und pflanzensoziologische Gesichtspunkte genügend Rücksicht genommen wurde. Alle Damm- und Einschnittsböschungen wurden mit Humus überdeckt und begrünt. Die Anpflanzung der württ. Autobahnen konnte vor dem Krieg nicht mehr vollständig durchgeführt werden, sie wird daher jetzt nach und nach ergänzt. Es wurden z. B. auf der Strecke Leonberg–Heilbronn in den letzten Jahren umfangreiche Neupflanzungen durchgeführt. Dasselbe soll für die Strecken Stuttgart–Karlsruhe und Stuttgart–Ulm geschehen, sobald die nötigen Mittel dafür genehmigt sind.

Besonders erfreulich ist es, feststellen zu können, daß nunmehr auch die neuen Bundesstraßen, die entweder an Stelle unzureichender früherer Straßen oder als Umgehungsstraßen gebaut worden sind, planmäßig bepflanzt werden. So kann man z. B. an der vorbildlich ausgeführten Bundesstraße zwischen Plochingen und Göppingen feststellen, daß diese zum Teil in lockerer Form, zum Teil mit Linden- und Ahornalleen bepflanzt worden ist. Dasselbe gilt für das neue Straßenstück bei Zuffenhausen oder für die Umgehungsstraße bei Vaihingen, für eine Straße bei Abtsgmünd und für die Bundesstraße Aalen–Nördlingen, wo die Anpflanzungen bereits durchgeführt oder vorgesehen sind. Vom Standpunkt der Landschaftspflege kann man sich hierüber aufrichtig freuen. Der Fußgänger kommt freilich beim heutigen Autoverkehr meistens zu kurz. Manche Straße wurde auf Kosten des Fußgängerbanketts verbreitert. Um so erfreulicher ist es, daß entlang der Bundesstraße Plochingen–Göppingen ein besonderer Fußgängerweg angelegt wurde, der z. T. sogar von der Verkehrsstraße abrückt; auch ein Radfahrweg ist vorhanden.

Hans Schwenkel