

Deutschmatura, Frühjahrstermin 1942 (März)

16 Schüler sind zu diesem Termin angetreten. Die meisten wählten das erste Thema, niemand das dritte.

Themen:

- 1) Das Zweite und das Dritte Reich der Deutschen im Kriege. Ein Vergleich.
- 2) Der Explosionsmotor. Wesen und Bedeutung
- 3) Die Rassenlehre, das Kernstück der nationalsozialistischen Weltanschauung

Die Arbeiten wurden so abgeschrieben, wie sie die Schüler auch abgegeben hatten, in der damaligen Rechtschreibung und ohne die Korrekturen des Lehrers, die übrigens sehr zurückhaltend waren.

Ausarbeitung Thema 1) von Otto v. H.

Beurteilung: „gut“ Th. richtig erfasst und gut gegliedert! Ausdruck bis auf Flüchtigkeitsfehler gewandt. Form wenig ansprechend.

Wenn wir einen Vergleich zwischen dem Zweiten und dem Dritten Reich ziehen wollen, müssen wir uns zunächst einmal über die Verfassungen und die inneren Verhältnisse in denselben im Klaren sein.

Das Zweite Reich war in viele, kleine Staaten, die aus blinder Eifersucht oft in die heftigsten Streitigkeiten verwickelt waren, zerrissen. Um diesem Streitereien irgendwie entgegenzutreten zu können, mußte Bismarck, der in der Innenpolitik nicht so glücklich war, wie in der Außenpolitik, mit der Zentrumsparterie, die damals unter dem geistigen Führer Windthorst, die entscheidende Macht besaß, zumal sich auch noch die Dänen, Elsässer, Polen und die meisten Sozialdemokraten anschließen, paktieren. Weniger aber konnte er dem Gegensatz zwischen den Bürgerlichen und den Arbeitern wirksam entgegenzutreten. Nach der Verelendungstheorie erhielt der Arbeiter für seine Leistungen zu wenig bezahlt. Dadurch kam die Masse immer mehr in Armut und es entwickelten sich Klassenkämpfe, die das Zweite Reich immer mehr aushöhlten.

Im Gegensatz zu diesen innerlichen Mißständen steht heute das Dritte Reich Adolf Hitlers da; unser Führer formte aus dem seit dem Jahre 1918 verknechteten, ohnmächtigen und ausgehungerten Deutschland ein Reich, wie es stärker schöner noch nie dagestanden war. Ein paar Stichworte mögen das Wiederaufbauwerk Adolf Hitlers uns ins Gedächtnis zurückrufen: Beseitigung der Arbeitslosigkeit, und der Mißstände, Schaffung einer starken Wehrmacht – Heimholung unserer deutschen Brüder ins Reich, Stärkung des Reiches in politischer und wirtschaftlicher Hinsicht.

Wenn wir nun auf das eigentliche Thema übergehen und einen Vergleich zwischen den beiden Reichen im Kriege ziehen, so sehen wir, daß zwar der Unterschied zwischen der damaligen und der heutigen Kriegsführung und der damaligen und der heutigen inneren Front noch größer ist, die Ursachen aber im Grunde genommen dieselben sind. Deutschland war in beiden Fällen die führende politische und wirtschaftliche Macht Europas. Diese Stellung war vielen neidischen Staaten ein Dorn im Auge und sie begannen 1914 das Reich durch geheime Diplomatie (vor allem durch Juden und Freimaurern) einzukreisen. So stand nun vor 1914 Deutschland gegenüber: Frankreich mit seinen Revanchegelüsten, mit dem Ziel, den Rhein als Grenze zu haben; England, das seine Weltmachtstellung gefährdet glaubte, mit dem Bestreben, die deutsche Wirtschaft und den Handel zu zerschlagen, und schließlich Rußland, das die Vorherrschaft auf dem Balkan und den Besitz der Dardanellen erstrebte. Deutschland dagegen stand an der Seite des morschen Habsburgerstaates und war

in der Hauptsache auf sich selbst angewiesen. Trotz der verschiedenen friedlichen Lösungsversuche und trotz der ausgesprochenen Friedensliebe des deutschen Kaisers und des deutschen Volkes konnte aber schließlich das Reich den Ausbruch des Weltkrieges nicht verhindern. Den äußeren Anlaß dazu gab die Ermordung des österreichischen Thronfolgerpaares in Sarajewo. Die Forderung einer Genugtuung und ein darauffolgendes Ultimatum von Seiten Österreichs an Serbien blieb unbeantwortet. Alle Friedensbemühungen der deutschen Regierung blieben erfolglos. Der Krieg war bei der Entente, die den Plan faßte, die deutsche Wehrmacht durch einen Zweifrontenkrieg niederzuzwingen, eine beschlossene Sache. – Anfänglich verlief der Krieg für uns günstig. Als aber der rasche Vorstoß im Westen zu einem Stellungskrieg erstarrte und im Osten trotz der vielen blutigen und siegreichen Schlachten keine richtige Entscheidung herbeigeführt werden konnte und als noch Italien uns verriet und zum Feind überging, da änderte sich die Lage mit einem Schlage zu unseren Ungunsten. England führte mit seiner großen Flotte die Blockade ein und führte somit auch gegen Frauen und Kinder Krieg und als noch Amerika sich einmischte und uns im Rücken der Dolchstoß durch die jüdisch-marxistische Revolution versetzt wurde – da war der Krieg zu Gunsten der Feindmächte entschieden.

Abschließend möchte ich sagen, daß die schlechte politische Führung und der Verrat des Habsburger Kaisers, der während dem Kriege schon Zugeständnisse machte und 1918 den Bund mit Deutschland kündigte, mittragend sind an der Hauptschuld, das Heer um seinen Endsieg gebracht zu haben.

In großem Gegensatz zu dem Gesagten steht die heutige Kriegsführung und die heutige innere Front. Nach der Wiedervereinigung der Ostmark mit dem Reiche jagten die großpolitischen Ereignisse Schlag auf Schlag durch das Weltgeschehen. Rückgliederung des Sudetenlandes, Auflösung der Tschechoslowakei und Errichtung des Protektorats und Wiedergewinnung des Memellandes, das waren die Marksteine der weiteren politischen Entwicklung. Hinzu kam das Bündnis des Führers mit dem Duce Italiens und die Schaffung der Achse Berlin-Rom. An des Reiches Westgrenze entstand das größte Bollwerk aller Zeiten, der Westwall. Als aber der Führer erklärte, die Leiden der deutschen Brüder in Polen nicht mehr dulden zu wollen, da glaubte das Weltjudentum den Zeitpunkt für das Wagnis der letzten Entscheidungsschlacht für gekommen. Noch sorgte der Führer um einen Zweifrontenkrieg zu vermeiden, für Rückenfreiheit im Osten; er führte die Einigung mit Sowjetrußland herbei. Dann zog er das deutsche Schwert! Polen wurde blitzartig vernichtet, in kühnen Zügen Dänemark, Norwegen, Luxemburg, Holland und Belgiensiegreich besetzt. In der großen Schlacht in Frankreich wurden die französischen Heere vernichtet, die für unüberwindlich gehaltene Maginotlinie gestürmt.

In diesen Zeitpunkt hat Italien eingegriffen und trat in den Krieg ein. Frankreich gab seine Sache verloren und im Walde von Compiègne wurde die deutsche Schmach von 1918 für immer ausgelöscht. Nun geht es gegen die letzten Positionen des Weltjudentums: gegen die Piratenmacht England, gegen Rußland, das sich in den Krieg hat hineinhetzen lassen und gegen Amerika, das letzte Bollwerk des Kapitalismus.

Der erst vor 1 ½ Jahren abgeschlossene Dreimächtepakt Deutschland- Italien – Japan sorgt dafür, daß der Endkampf nun mehr bis zur letzten Entscheidung ausgetragen wird. Dieser Pakt aber sichert auch die Neuordnung der Welt, in welcher Großdeutschland den der deutschen Nation gebührenden Platz einnehmen und dauernd behaupten wird.

Dieser Glaube an die große Zukunft des Reichs und das große Vertrauen auf unseren Führer, Adolf Hitler, und seine Kriegsführung hat das Volk geeinigt und stark gemacht gegen jede etwaige jüdische Zersetzung gegen jeden Klassen- u. Parteikampf und gegen jede ausländische Propaganda. Ein Jahr 1918, so sagte einmal unser Führer, wird nie wieder kommen. Und der Garant dafür ist das

deutsche Volk, das geschlossen hinter seinem großen Lenker einer großen und siegreichen Zukunft entgegenblickt.

Ausarbeitung des Themas 2), von Viktor D.

Beurteilung: „sehr gut“ Ohne Konzept gearbeitet. Eine gut aufgebaute, stilistisch bis auf einige Flüchtigkeiten wohlgelungene Arbeit.

Immer schon strebte der Mensch rastlos vorwärts, trachtend, sich seine Mühen zu erleichtern, schneller weiter zu kommen, ja sogar sich Wasser und Luft zu erobern. Es war nun die Jahrhundertwende – Die Dampfmaschine war bereits erfunden und lief in vielen Werken diesseits und jenseits des Ozeans mit Erfolg, betrieb Eisenbahnen und Maschinen aller Art. Da beschäftigte sich der deutsche Mechaniker Otto mit dem Problem, das schon bekannte Leuchtgas in einem der Dampfmaschine ähnlichen Motor wirksam in Kraft zu setzen. Nach vielen ergebnislosen Versuchen wurde in Otto's kleiner Werkstatt eine geradezugrundlegende Erfindung geboren: Der Gasmotor.

Otto nahm sich, wie schon gesagt, die Dampfmaschine zum Vorbild. Auf einen in einem Zylinder beweglichen Kolben sollte der Explosionsdruck eines Leuchtgas-Luft-Gemisches wirken. Durch eine Pleuelstange sollte die schiebende Bewegung in eine drehende verwandelt werden. Mit dieser Erfindung war also der Viertaktmotor geboren. Otto's Motor leistete bereits etliche PS.

Aber der Mensch gab sich damit noch nicht zufrieden. Die Kraftausbeute mußte gesteigert werden. Man vereinigte also mehrere Zylinder zu einem Block und ließ die Pleuelstangen auf eine gemeinsame Kurbelwelle wirken. Auch zeigte sich, daß mit Gas keine volle Ausnützung des Motors gegeben war, da dieses zu energieschwach war. Man forschte daher nach neuen Treibstoffen und fand schließlich im Benzin den zweckmäßigsten. Damit tauchte natürlich sofort das Problem der Vergasung des Benzins und der Mischung der Benzindämpfe mit Luft auf. Kurze Zeit darauf war der Vergaser erfunden. Mit der Erhöhung der Drehzahl des Motors ergaben sich neue Schwierigkeiten in der Herstellung des Explosionsgemisches. Das Gas mußte, bevor es in die Zylinder gelangte, vorverdichtet werden. Zu den für den Betrieb eines Benzinmotors nötigen Nebenapparaten gesellte sich auch noch der Kompressor.

Als Abart des Viertaktmotors wollen wir auch den Zweitaktmotor nennen, der sich im Kleinbetrieb bereits außerordentlich bewährt hat.

In der jüngsten Zeit wurden ebenfalls noch Verbesserungen geschaffen, die mit den gesteigerten Anforderungen ja Schritt halten mußten. So trat besonders das Problem des Werkstoffes in den Vordergrund. Der Motor mußte leichter im Gewicht gehalten werden, der Werkstoff durfte sich nur wenig verändern. Hauptsächlich deutsche Forscher und Metallungen waren es wieder, die neue Legierungen schufen, deren Eigenschaften die Erwartung und vor allem die gestellten Anforderungen ganz erheblich übertrafen. Erstmals wurden im Motorenbau die Leichtmetalle Magnesium und Aluminium in Form von Legierungen im Spritzgußverfahren angewendet. Es ergab sich also mit der Verminderung des Gewichtes eine neuerliche Leistungssteigerung des Explosionsmotors.

Als zweite wichtige Frage mußte das Problem des Treibstoffes in Deutschland neu gelöst werden. Deutschland ist bekanntlich arm an Erdölquellen und daher sehr abhängig von fremden Staaten. Im Programm der vollkommenen Autarkie stand daher für Deutschland die Schaffung eines synthetischen Treibstoffes. Zwei Verfahren sind nun ausgearbeitet worden, die hier unbedingt erwähnt werden müssen: Erstens das Bergius-Verfahren. Professor Bergius gelang es, durch Druckhydrierung mit geeigneten Katalysatoren aus Kohle (über die ja Deutschland fast unbegrenzt verfügt) leicht siedende, benzinähnliche Treibstoffe herzustellen, die auch allen Anforderungen gerecht

werden. Zweitens das Fischer-Tropsch-Verfahren: Durch Katalysatoren werden die beiden Gase Kohlenmonoxyd und Wasserstoff direkt zu flüssigen Produkten verbunden, die ebenfalls als Treibstoffe hervorragend geeignet sind.

Die vielen Verbesserungen in technischer Hinsicht, die neuen Werkstoffe und Treibmittel stellen uns heute den Explosionsmotor als Wunderwerk der Technik hin, ohne den wir uns ein Leben gar nicht mehr denken könnten. Darum wollen wir den Explosionsmotor noch einmal kurz beschreiben.

In den Zylinderblock (Spezialstahl, Leichtmetall) sind die Bohrungen für die Kolben (Leichtmetall) vorgesehen. Die unten aus dem Block herausragenden Pleuelstangensitzen auf der Pleuelwelle (Spezialstahl), der ganze untere Teil im Kurbelgehäuse oder Charter. Auf dem Zylinderblock wird die Deckplatte mit den Zylinderköpfen befestigt. Daran sind die Bohrungen für die Zylinderkerzen und eventuell für die Ventile angebracht. Zum Motor gehört noch eine Ventilsteuerung, Vergaser, Schmierung, Kühler, (Kompressor), die elektrischen Anlagen zur Zündung des Gasgemisches in den Zylindern, Anlasser und Benzinförderung.

Kurze Zeit nach der Erfindung des Explosionsmotors für Benzinbetrieb trat ein neuer deutscher Forscher mit einer großartigen Sache auf den Plan: Diesel brachte uns den nach ihm benannten vergaserlosen Dieselmotor.

Obwohl im äußeren Aufbau dem Benzinmotor ziemlich gleich und von einem Laien kaum zu unterscheiden, bestehen doch einige wesentliche Abänderungen beim Dieselmotor. Als Betriebsstoff wird Schweröl verwendet. Zündkerzen und Vergaser kommen in Wegfall. Der Arbeitsvorgang bei diesem Motor ist nun folgender: Durch Abwärtsbewegung des Kolbens wird Luft in den Zylinder gesaugt, diese dann durch Aufwärtsbewegung des Kolbens stark komprimiert, wobei eine Erhitzung eintritt. In diesem Augenblick wird nun durch eine Öleinspritzpumpe der Kraftstoff mit hohem Druck eingespritzt. Es erfolgt Entzündung des Öles in der heißen Luft, Explosion, der Kolben wird herabgetrieben. Nach einem Auspufftakt beginnt das Spiel von neuem.

Der Dieselmotor hat nun gegenüber dem Benzinmotor manche Vorteile. So ist vor allem der Treibstoff billiger, die Kraftausbeute höher und auch der Motordurch Wegfall komplizierter elektrischer Geräte billiger.

Genug Nachteile weist der Dieselmotor allerdings auch auf, die aber durch weitgehende Verbesserungen ziemlich eingeschränkt werden konnten. So muß der Motor sehr massiv gebaut sein auch arbeitet er etwas hart und stoßend.

In allerletzter Zeit wurde der Explosionsmotor umgebaut auf den Betrieb mit Holzgas. In eigenen Generatoren wird aus klein zerstückeltem Holz durch eine spezifisch geleitete Verbrennung ein Gas erzeugt, welches in Explosionsmotoren und Luft gemischt (unter einigen Abänderungen) erfolgreich verwendet wird. Hiermit ergibt sich eine weitere Einsparung an Benzin und Schweröl.

Wir haben nun einiges über die rein technischen Seiten des Explosionsmotors gehört und wollen nun betrachten, welche Fortschritte mit der Erfindung verbunden sind und welche Bedeutung der Motor für uns gewonnen hat.

Diente der Motor zuerst nur zur Krafterzeugung, zum Betrieb von Maschinen u.s.w., so sollte er doch bald größere Bedeutung im Verkehrswesen gewinnen. Der Mensch hatte den Wunsch, schnell weiterzukommen. Benz erfand das Automobil. Zuerst sah dieses „Automobil“ eher einer Kutsche ohne Pferde ähnlich und war ein richtiges Schreckgespenst auf den Straßen. Sehr bald aber wurde es umkonstruiert, mit Gummibereifung versehen (was wenige Jahre später für die Kautschukindustrie einen ungeheuren Aufschwung bedeutete) und sah dann schon unserem heutigen Auto-

mobil ähnlich. Benz selbst gründete später seine Motorenfabrik und damit verbunden eine Automobilfabrik. In allen Ländern der Erde erfolgte nun ein rascher Aufschwung der Automobilindustrie.

Mit der Verbesserung des Explosionsmotors ging Hand in Hand die Verbesserung der Fahrzeuge und erreichte nun die fabelhafte Höhe des heutigen Tages. Für die Erreichung höchster Geschwindigkeiten wurden Rennwagen gebaut. – Ungetüme mit allen erdenklichen Schikanen ausgestattet, mit denen sich Geschwindigkeiten bis zu 400 km/h erreichen ließen.

Noch grandioser gestaltete sich die Entwicklung im Flugwesen. Der alte Traum der Menschen – zu fliegen – konnte erst mit Hilfe des Explosionsmotors so richtig verwirklicht werden. Die Brüder Wright waren es, die zum ersten Mal einen Flugapparat konstruierten, der mit Hilfe eines Benzinmotors flog. Rasend schnell ging hier der Aufstieg vor sich. In kurzer Zeit steigerten sich Flugweite und Geschwindigkeit geradezu ins Unermeßliche. Auf immer verbunden mit der Erfindung des Explosionsmotors wird auch der Name „Zeppelin“ sein. Graf Zeppelin erkannte seine Bedeutung für den Luftschiffbau und verwendete erstmalig zur Fortbewegung seiner Luftschiffe Benz-Motoren.

Aber auch in der Seefahrt spielt der Benzinmotor eine wichtige Rolle. Viele Schiffe werden heutzutage mit Explosionsmotoren ausgerüstet. Läßt sich doch der Treibstoff auf einfachste Weise mitführen und ist doch der Betrieb außerordentlich wirtschaftlich.

Aus dem bisher Gesagten können wir auch die unerhörte Bedeutung des Motors im Kriege ermessen.

Schon im Weltkrieg hat sich gezeigt, wie ausschlaggebend der Einsatz motorisierter Truppen sein konnte. Der Nachschub konnte mit Hilfe von Automobilen wesentlich schneller durchgeführt werden. Auch das Flugzeug hatte damals im Kriegseinsatz bereits gewisse Bedeutung erlangt.

Ein Krieg aber wie der jetzige Deutsche Existenzkampf wäre ohne Motor überhaupt nicht mehr denkbar. Dafür geben die „Blitzkriege“ in Polen und Frankreich, in Serbien und Griechenland den festen Beweis. In atemberaubender Schnelligkeit stoßen motorisierte Truppen tief ins Feindesland vor, umklammern den Gegner von rückwärts und vernichten ihn in kürzester Zeit. Oder erinnern wir uns an die erste Panzerschlacht der Weltgeschichte in Cambrais. Wie sollte die Luftwaffe überhaupt bestehen ohne die Erfindung des Motors? Wie könnten unsere Unterseeboote in allen Weltmeeren dem Feind die schwersten Verluste beibringen ohne die Erfindung des Dieselmotors?

Der berühmte deutsche Ingenieur Porsche hat kurz vor Kriegsausbruch den „Volkswagen“ gebaut. Heute einer unserer besten Kleinwagen im Heer. – Nach dem Krieg der Volkswagen im wahrsten Sinne des Wortes, ja ich möchte fast sagen: „jedem Deutschen sein Auto“

Aus alledem ersehen wir, wie segensreich, wie nützlich und unentbehrlich die Erfindung des Motors ist und wir wollen nie vergessen, daß es ein Deutscher war, der sie der Welt geschenkt hat.