

„Wir brauchen besonders in unserer gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Situation viele 'Zeppeline'“

Gespräch mit Dr. Jörg Biber i. R., Dozent in der Lehramtsausbildung

Fotos erzählen Geschichten. Dessen war sich auch Dr. Jörg Biber bewusst, dessen Vater als Feinmechaniker während des Ersten Weltkriegs auf dem Luftschiffhafen Sanktandros/Szentandrási bei Temeswar/Timisoara tätig war und eine umfassende Fotodokumentation zusammenstellte. Dr. Biber wollte das Andenken an seinen Vater und dessen außergewöhnliche Erlebnisse in einer Zeit rasanter technischer Entwicklungen bewahren. Aus diesem Grund verarbeitete er die vielen Fotografien und Notizen seines Vaters mit seinen durch umfangreiche Recherchen gewonnenen Erkenntnisse in mehreren Büchern, die faszinierende Einblicke in das Leben der Luftschiffhörer im Banat sehr anschaulich verdeutlichen. Das jüngste Buch von Dr. Jörg Biber, „Luftschiffe über dem Balkan 1915 bis 1918: Erlebnisse von Feinmechaniker Paul Biber als Luftschiffhörer beim Königlich-Sächsischen Luftschifftrupp Nr. 14“, kam übrigens auch im Erasmus-Büchercafé Hermannstadt/Sibiu oder in der Temeswarer Buchhandlung am Dom erworben werden. Anlässlich der Heimattage der Banater Deutschen in Junis soll dieses Buch auch in Temeswar vorgestellt werden, dazu werden mehrere Ereignisse zur 100-jährigen Luftfahrtgeschichte im Banat stattfinden. Im folgenden Interview berichtet Jörg Biber (74), der in die Fußstapfen seines Vaters getreten ist, über das Wirken seines Vaters Paul Biber und die Bedeutung seiner Hinterlassenschaft. Die Fragen stellte ADZ-Redakteurin Ialoca Nelepcu.



Dr. Jörg Biber trat in die Fußstapfen seines Vaters. Er erlernte den Metallberuf, Werkzeugmacher, schloss das Studium als Diplomingenieur-Pädagoge ab und bildete später 40 Jahre lang Berufsschullehrer an der TU Dresden aus.

Vater sagte „Luftschiffe“ oder „Zeppeline“ dazu, in denen Menschen saßen und die am Himmel schwebten. Andere Objekte hatten große Flügel, die wurden „Flugzeuge“ genannt.

Mein Vater hat sicher versucht, mir das eine oder andere Flugzeug oder einen Zeppelin zu erklären, ich, der da maximal sechs Jahre alt war, kann mich daran aber nicht mehr erinnern. Es ist auch schon um die 70 Jahre her. Die vielen Flugzeuge und Zeppeline haben mich seit dieser Zeit interessiert. Ab und zu habe ich mir dieses Fotoalbum zur Hand genommen und mir angeschaut, da lebte mein Vater aber schon längst nicht mehr. Ich habe das Fotoalbum immer in Ehren gehalten – ich besaß damit einen Teil meines Vaters.

Paul Biber war Feinmechaniker. Welche Einblicke können Sie uns in seine technische Arbeit geben? Gab es besondere Projekte, an denen er beteiligt war?

Mein Vater Paul Biber lernte Feinmechaniker und schloss im Mai 1910 seine Gesellenprüfung mit „sehr gut“ ab. Neben seiner Arbeit besuchte er fachliche Lehrgänge auf der Abend- und Sonntagsschule an der Gewerbeschule Dresden. So war es möglich, dass er in der Dresdner Firma Georg Rosenmüller, die u.a. Stundruck-Fahrtmesser, Anemometer (Windmesser)

und Pfandfische Staurohre zur Geschwindigkeitmessung an Flugzeugen herstellte, schon ab 1913 als Techniker tätig war und als solcher als Werkstatteinleiter fungierte.

Mit Kriegsbeginn wurde er zum Militärdienst eingezogen und diente einer Grundausbildung dem Luftschifftrupp LT 14 zugewiesen. Da beim Abstieg, dem Manövrieren in Bodennähe und beim Aufstieg von Luftschiffen der Wind eine nicht unerhebliche Rolle spielt, gibt es auf einem Luftschiffhafen mehrere Windmesser. Bei der Instandhaltung von Windmessern wuzten gern die Erfahrungen von Paul Biber genutzt.

Das im Aufbau befindliche See-Flugzeug-Versuchs-Kommando (SVK) Warmenünde suchte Experten für die messtechnische Erfassung der Test- und Abnahmefläge aller Marineflugzeuge. Auf Empfehlung von Dr. Rosenmüller, dem Sohn des Firmeninhabers, wechselte Paul Biber vom LT 14 zum SVK Warmenünde und war schon bald der Leiter der Versuchs- und Reparaturwerkstatt des SVK Warmenünde.

In dieser Funktion förderte er u.a. die Weiterentwicklung der Fahrtmesser (Firmen G. Rosenmüller und Askani), eine optimale Anbringung der Pfandfischen Staurohre sowie den Bau und die Erprobung eines künstlichen Horizonts mit Kreiselschätzung.

Nach Beendigung seines Militärdienstes arbeitete Paul Biber bis zum 30. September 1921 wieder als Werkmeister bei der Firma „Georg Rosenmüller“ in Dresden. Er nutzte weiterhin Möglichkeiten der Abend- und Sonntagsschule zur beruflichen Qualifikation. So bestand er erfolgreich im November 1920 die Meisterprüfung für das Feinmechaniker-Handwerk. Davon, im September, hatte er seine erste Patentschrift „Einrichten und Messern von Kolbenringe“ eingereicht.

Die Ausschreibung einer Anstellung als Werkstattleiter und Fachlehrer in der Abteilung Feinmechanik an der Deutschen Uhrmacherschule Glashütte gewann er und trat seine Stelle am 15. September 1921 an. Die Prüfungsausschüsse zum „Techniker auf dem Gebiet der Feinmechanik und Optik“ erfüllte er am 28. September 1922 mit „Vorzüglich“. 1925

Der Vater, Paul Biber, war während des Ersten Weltkriegs als Luftschiffhörer im Banat tätig. Was hat Sie persönlich am meisten an seiner Arbeit fasziniert?

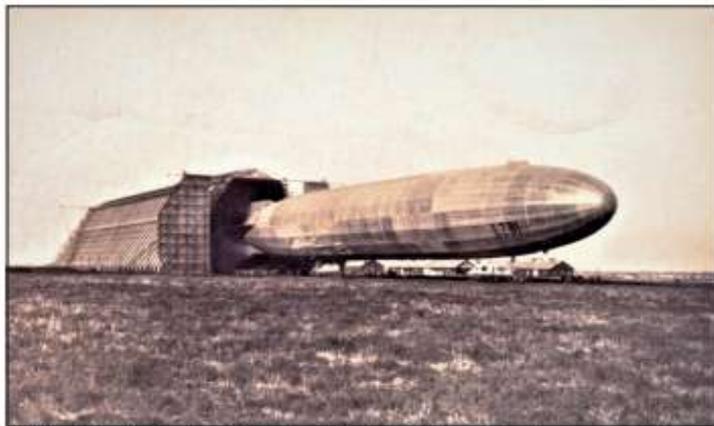
Wenn ich das Fotoalbum meines Vaters mit der Dokumentations seines Militäreinsatzes betrachte, dann erkenne ich sofort, dass er allseitig interessiert war – also sowohl technisch als auch kulturell –, sich um ein gutes Klima unter seinen Elektrikerkollegen bemühte, den Kontakt mit der Bevölke-

Mein Vater verstand es in hervorragender Weise, Berufswissen zu vermitteln und immer wieder aufs Neue zu motivieren, neugierig zu machen, herauszukordern – ganz im Sinne von „Technische Probleme sind dazu da, um nach Lösungen zu suchen und diese zu erproben“. Paul Biber hatte einen „visuellen Blick“, wie sich Feinmechanik entwickelt und wie die Ausbildung der zukünftigen Feinmechaniker zu gestalten ist. Diese Ausbildung von Berufsschülern,

sehr gut gebrauchten konnten, dann ist mir so, als stünde mein Vater in diesem Raum seiner geliebten Uhrmacherschule und ist glücklich darüber, dass sich sein rautes Los Schaffen für seine Schüler und seine Schule gelohnt hat.

Und ich merke, dass ich in meinem Berufsleben ein Teil von ihm war.

Wie sind Sie an das Fotoalbum mit den Erlebnissen Ihres Vaters im Ersten Weltkrieg gekommen?



Beim Aushallen des Zeppelins LZ81 auf dem Luftschiffhafen Sanktandros-Temeswar

ringsgesundheit und ihm auch der Kontakt mit seiner Familie wichtig war, er pflichtbewusst seine Arbeit auszuführen und sich auch seine Leistungen in neuen beruflichen Meister der Elektrotechnik war.

Nach der deutschen Wiedervereinigung wurde ich zusammen mit meiner Frau zu den jährlichen Treffen ehemaliger Schüler meines Vaters an der Deutschen Uhrmacherschule Glashütte eingeladen. Durch den Kontakt mit den Schülern und ihre Schilderungen zu Erlebnissen während ihrer Ausbildung habe ich vieles über meinen Vater erfahren. Einige waren sich alle Schüler darin, dass mein Vater durch sein ganzes Auftreten sich stets darum bemüht hat, sie zu humanisieren, alleis gebildet und hundertden Menschen zu entwickeln, die ihren Beruf in Einheiten Theorie und Praxis beherrschen.

Meisterschülern und Fachschülern war seine Berufung. Ehemalige Schüler der Deutschen Uhrmacherschule Glashütte veranlassten nach der deutschen Wiedervereinigung, dass eine Tafel mit den Daten meines Vaters Paul Biber auf der „Rubensstraße“ der Männer der Deutschen Uhrmacherschüler“ aufgestellt wurde.

Wenn die schon etwas betagten, ehemaligen Berufsschüler, Meisterschüler oder Fachschüler zum Vortragsabend anlässlich des 125. Geburtstages von Paul Biber, begleitet zur gleichnamigen Sonderausstellung, in der Diskussionsrunde ihre Ausbildung bei Paul Biber als eine Ausbildung für ihr ganzes Leben loben und dann sogar Fachschüler nach so vielen Jahren ihre exakten Mitschriften von den akribisch geplanten Lehrveranstaltungen von Dozent Paul Biber zeigen und betonen, dass sie diese in ihrer beruflichen Tätigkeit

Das Fotoalbum meines Vaters mit Fotos und Erlebnisrückmeldungen von seinen Hauptstationierungsorten „Luftschiffhafen Temeswar“ und „See-Flugzeug-Versuchs-Kommando Warmenünde“ stand auf einem Hängeregale im Dachboden unseres Garagenhauses in Glashütte. Dieser Dachboden war zum Übermachten eingerichtet. Von hier oben hatte man einen herrlichen Blick ins Tal, in dem Glashütte lag. Setzte die Dämmung ein, nahmen wir das Perglas in die Hände und beobachteten auf der großen Wiese vor unserem Garten die Rebe, Fische und Hasen.

Ja, in meiner Neugier hatte ich auch von Vatis Fotoalbum Besitz ergriffen. Da ich mit mich interessierenden Dingen immer sehr vorsichtig umging, hat mein Vater mich gewähren lassen. Ich war ja ein kleiner Bub, aber ab und zumal im Trestanto und dann waren da mein Album riesengroße Objekte, mein



März 1916: Paul Biber (c) und Kameramann im Tafo-Raum beim Essen
Fotos: Privatarchiv Biber



Weihnachten 1915: Paul Biber (l.) und seine Kameraden in der Elektrizitätswerkstatt auf dem Luftschiffhafen im Banat

stelle sich mein Vater den Herausforderungen der neuen Gewerbetätigkeit – Verordnungen und darüber hinaus „Staatlich geprüfter Gewerbetätiger in der Fachrichtung Metallgewerbe“ nennen.

Mit der von Paul Biber geprägten Entwicklung der Abteilung „Feinmechanik“ zur zweiten tragenden Ausbildungsabteilung – neben der Abteilung „Uhrmacherei“ – an der Deutschen Uhrmacherschule Glashütte hat er sich zu einem Experten der Feinmechanik entwickelt. Seine vielen Erfahrungen flossen in seine Mitarbeit am „Taschenbuch der Feinmechanik“ ein, welches 1930 zusammen mit zwei dazugehörigen Beilagen erschien.

Wie war der Alltag Ihres Vaters auf dem Luftschiffhafen Sanikandres?

Nach dem Eintreffen des Königlich-Sächsischen Feldtrupps für Luftschiffe Nr. 14 mit dem Zug auf dem Amshausgelände des Luftschiffhafens Temeswar musste der Landungsstrupp zügig die Restarbeiten an der Luftschiffhalle ausführen. Diese waren am 28. Oktober 1915 beendet.

Entsprechend seiner beruflichen Ausbildung als Feinmechaniker und seiner Tätigkeit als Techniker bei der Firma „Rossmüller“ in Dresden, seiner besuchten Weiterbildungskurse an der Sächsischen Gewerbeschule Dresden in Vorbereitung auf die Meister- und Technikerprüfung, seiner hier gezeigten Arbeitsleistungen sowie der neu hinzugekommenen Aufgaben beim Betreiben des Luftschiffhafens Temeswar war Paul Biber ab sofort verantwortlich für die Funktionsfähigkeit der Anlage zum Erzeugen von Gleichstrom, einerseits für die Eigenherstellung von Wasserstoff in der „Gasanstalt“ und andererseits für die Beleuchtung der Luftschiffhalle, der Baracken sowie Stationen als auch das Betreiben der elektrischen Anlagen und Geräte der Rundfunkstation, der drahtlosen Telefonstation und der Blinkfeuer.

Die Sicherung der Energiebereitstellung, besonders für die Gaszerzeugung, war also jetzt die neue Hauptaufgabe von Paul Biber. Aus Notizen von Paul Biber auf den Rückseiter der Fotogehäuse hervor, dass er an der Installation des Maschinenraumes mit beteiligt war. Er hat die Elektro-Fernleitung vom Maschinenhaus zur Gasanstalt zur Übertragung des erzeugten Gleichstroms errichtet.

Mit der Übernahme der Verantwortung für den ordentlichen Betrieb der Gleichstromerzeugung war der Tagesablauf klar vorgegeben. Jeden Tag, morgens um drei Uhr, startete für Paul Biber der Dienst im Maschinenraum zum Betreiben von Anlagen zur Erzeugung von Gleichstrom. Auch die Translocation musste ständig kontrolliert werden. Sie sicherte, dass die Überführung des Gleichstroms vom Maschinenraum über die Hochspannungsfreileitung entlang der Landstraße bis zur Gasanstalt des Luftschiffhafens gelangte. Die Gaszerzeugung erfolgte anfangs auch noch provisorisch im Freien.

Das die Tür zum Trakt-Baumden großen roten Blitz mit der Aufschrift „Lebensgefahr“ trug, trauten sich die Vorgesetzten nicht hinein. Er war somit „lebenswichtig“. Im Traktorium haben es sich die Elektriker auch gut für ihren Aufenthalt eingerichtet. Auf dem Foto vom März 1916 lässt sich Paul Biber Speckkartoffeln schmecken, die sich in dem Topf befinden. Die hängenden Würste zeigen an, dass er nicht Hunger leiden musste.

Darüber hinaus wurde mein Vater zusammen mit weiteren Elektrikern auch in Arbeiten zur Reparatur sowie teilweise Neuinstallationen elektrischer und mechanischer Geräte eingebunden. In der Gesamtanlage des Luftschiffhafens gab es vielfältige elektrische Anlagen, die es zu installieren, zu betreiben und zu warten galt. Das hatte zur Folge, dass die „Elektriker“ zahlenmäßig ein ganz schönes Grüppchen bildeten.

Vielach mussten sich alle Luftschiffbauer vom LT 14 (Landungsstrupp und Schiffspflegegruppe) am Ein- und Ausfahren der Luftschiffe beteiligen. Auch in die Instandhaltung bei Feindfahrten beschädigter Luftschiffe wurden Luftschiffbauer vom Schiffspflegegruppe, entsprechend ihrer speziellen handwerklichen Fertigkeiten, eingebunden.

Zum Luftschiffhafen gehörte eine Kantine, die die Verpflegung der gesamten Hafenbesatzung übernahm. Im Fotoalbum meines Vaters ist auch ein Foto einer Ess- und Waschküche innerhalb der Unterkunft der Elektriker zu sehen. Damit kann das auszugehen werden, dass die Elektriker in gewissen Umfang Essen selbst zubereiten konnten. Neben der Luftschiffhalle habend die Luftschiffbauer Beete angelegt mit Tomaten-, Blattsalat-, Kohlrabi- und Gurken-

pflanzen zur Eigenversorgung. Auch Obstbäume und Beerensträucher wurden dort gepflanzt.

Welche Bedeutung hat die Geschichte der Zeppelin für uns heute, Ihrer Meinung nach?

Bei der Teilnahme von Graf Ferdinand von Zeppelin als Kavallerie- und Generalstabsoffizier am Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 war Graf Zeppelin davon beeindruckt, wie die französische Seite Ballons zur Aufklärung und zur Sicherung der Verbindung zwischen dem belagerten Paris und dem Hinterland einsetzte. Daraus entwickelte Graf Ferdinand von Zeppelin (1838 – 1917) eine Idee, die ihm nicht mehr losließ – Bau eines Starrluftschiffes.

Erst nach seinem vorzeitigen Ausscheiden aus dem Militärdienst konnte er sich systematisch der Arbeit an seinem leidenschaftlichen Luftschiff widmen. Er entwickelte einen Plan zur Verwirklichung seiner Idee mit klar definierten Leistungsdaten. Die Grundlagen einer zielführenden Konstruktionsbildung der Verwendungszweck und die Leistungsdaten des Objektes in Form eines leistungsfähigen Luftschiffes. Er kämpfte für die Verwirklichung seiner Idee und setzte alle seine finanziellen Mittel ein. Graf Zeppelin war von der Umsetzung seiner Idee überzeugt. Am 2. September 1900 war es soweit: Das erste Starrluftschiff LZ 1 machte mehrere Probefahrten über dem Bodensee. Das Luftschiff LZ 1 beeindruckte mit vielen Konstruktionslösungen für ganz bestimmte Bauanforderungen, die für gleiche Anforderungen genutzt werden können – sogenannte Prinzipielle Lösungen – sowie dem Verstellen von Schwachstellen. Zielstrebig wurden technisch immer hochwertigere Luftschiffe gebaut.

Graf Ferdinand von Zeppelin schuf mit der Gründung der „Deutschen Luftschiffahrtsgesellschaft (DLG)“ am 30. November 1909 das erste zivile Luftverkehrsunternehmen der Welt. Er wollte mit der Schaffung eines Netzes an Luftschiffahrtverbindungen die friedliche Nutzung der Luftschiffe demonstrieren.

Dieses Konstrukt „Zeppelin“ demonstriert doch sehr anschaulich die Bedeutung von Ideen, von Visionen, von zielführenden Konstruktionen. Wir brauchen, besonders in unserer gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Situation viele „Zeppeline“ –

also viele Menschen mit Ideen, mit Kooperationsbereitschaft und Leidenschaft zur Ideenumsetzung.

Es muss dabei nicht immer ein Schneller, Höher, Weiter usw. geben. Der Mensch sollte sich auch Zeit nehmen, um in Ruhe die Schönheit der Natur mit dem gebührenden Abstand zu genießen. Welches technische Objekt eignet sich dazu außerordentlich gut? Genau, ein Zeppelin der neuesten Generation in Form eines Puffluftschiffes!

Deshalb nehme ich mir vor, mit meiner gesamten Familie im nächsten Jahr, anlässlich meines 75. Geburtstages, gemeinsam mit Zeppelin NT eine Rundfahrt – sicher bei schönstem Wetter – über dem Bodensee zu unternehmen. Wir werden den Weiblick, das Gleiten durch die Luft und die herrliche Landschaft genießen. Für einen Augenblick wird der Luftschiffbauer Paul Biber zurecht inahn beirussen.

Sie sollen den Hinweis erhalten haben, dass es im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden eine kleine Sammlung an Fotos vom Königlich-Sächsischen Feldtrupp für Luftschiffe Nr. 14 während dessen Einsatz im Banat gibt, die bisher völlig unbekannt waren. Können Sie uns vielleicht einiges zu dieser Sammlung sagen?

Im Rahmen meiner Recherchearbeit hatte ich Kontakt zu einer Luftschiffarchiv-Plattform, dessen Betreiber, Andreas Krug, in Dresden lebt. Er informierte mich darüber, dass er zum Thema LT 14 im Militärhistorischen Museum der Bundeswehr in Dresden eine tolle Fotoserie gesehen hat, die viele Fotos auch zum Stationierungsort Temeswar beinhaltet. Er zeigte mir ein Foto eines PKWs mit der Aufschrift „Luftschifftrupp 14“, der in der Temeswarer Feuerwache stand.

Dieses Foto hatte ich bei meinen vielen Recherchen noch nie

gesehen. Er zeigte mir noch weitere Fotos von der Serie, die mir völlig fremd waren. Also suchte ich umgehend den Kontakt zum Militärhistorischen Museum der Bundeswehr. Über Dr. Bauer, den Leiter der Abteilung Museumsbetrieb, der mein Buch „Luftschiffe über dem Balkan 1915 bis 1918“ wie auch den Jahreskalender „110 Jahre Banater Luftschiffgeschichte“ für das Museum erhalten hatte und bestens eingeschätzt hatte, erhielt ich umgehend Kontakt zum Archiv. Mit Frau Barbara Maiwald, selbst Buchautorin, bekam ich eine sehr engagierte und fachkompetente Kontaktperson. Ihr war mein Buch bekannt. Sie gab mir bereitwillig Auskunft zu der gesuchten Fotoserie. Diese Fotosachen wurden 2001 als Nachlass Max Duttschke abgegeben und unter „Konvolut Max Duttschke“ abgespeichert. Da der Nachlass auch Negative enthält, wurden von den Negativen auch Fotoabzüge erstellt. Manche der ungefähr 300 Fotos sind doppelt. Frau Maiwald geht von ca. 200 unterschiedlichen Fotos aus. Ein Großteil der Fotos ist digitalisiert. Teile von „Konvolut Max Duttschke“ wurden nicht als Fotos vom Luftschifftrupp 14 ausgeschrieben und somit auch bei Anfragen an das Archiv nicht präsentiert. Es hat den Anschein, dass der Großteil der Fotos von Max Duttschke bisher völlig unbekannt ist.

Als Frau Maiwald mir im Gespräch den Namen „Max Duttschke“ nannte, war ich hellwach und sagte: „Das war doch ein Freund meines Vaters“. Die beiden waren zusammen bei Temeswar stationiert und haben zusammen fotografiert. Das war wieder so ein glücklicher Zufall, den man ab und zu einmal braucht.

Diese Fotos zum Einsatz der Luftschifftrupp 14 sind ja von allgemeinem Interesse für die Stadt Temeswar mit ihrer Umgebung sowie für alle Banater Schwaben. Da Herr Johann Janzer, der Sanitätsreferent HOG – Vorsitzende, auf den Fotos vom „Konvolut Max Duttschke“, besser als ich, erkennen wird, ob es sich auf dem Foto um eine Gegend aus dem Banat handelt, wird er mich Dresden kommen und wir schauen uns zusammen alle Fotos an.

Wir wollen zusammen eine Auswahl von Fotos treffen, die von allgemeiner Bedeutung für Banat sind. Eine Bildregie und Bildübergabe sollen dann beantragt werden.



Kameraden auf der Feier anlässlich der Einweihung der Außenanlagen rund um die Luftschiffhalle

1909 das erste zivile Luftverkehrsunternehmen der Welt. Er wollte mit der Schaffung eines Netzes an Luftschiffahrtverbindungen die friedliche Nutzung der Luftschiffe demonstrieren.

Dieses Konstrukt „Zeppelin“ demonstriert doch sehr anschaulich die Bedeutung von Ideen, von Visionen, von zielführenden Konstruktionen. Wir brauchen, besonders in unserer gegenwärtigen politischen und wirtschaftlichen Situation viele „Zeppeline“ –

gesehen. Er zeigte mir noch weitere Fotos von der Serie, die mir völlig fremd waren. Also suchte ich umgehend den Kontakt zum Militärhistorischen Museum der Bundeswehr. Über Dr. Bauer, den Leiter der Abteilung Museumsbetrieb, der mein Buch „Luftschiffe über dem Balkan 1915 bis 1918“ wie auch den Jahreskalender „110 Jahre Banater Luftschiffgeschichte“ für das Museum erhalten hatte und bestens eingeschätzt hatte, erhielt ich umgehend Kontakt zum

Archiv. Mit Frau Barbara Maiwald, selbst Buchautorin, bekam ich eine sehr engagierte und fachkompetente Kontaktperson. Ihr war mein Buch bekannt. Sie gab mir bereitwillig Auskunft zu der gesuchten Fotoserie. Diese Fotosachen wurden 2001 als Nachlass Max Duttschke abgegeben und unter „Konvolut Max Duttschke“ abgespeichert. Da der Nachlass auch Negative enthält, wurden von den Negativen auch Fotoabzüge erstellt. Manche der ungefähr 300 Fotos sind doppelt. Frau Maiwald geht von ca. 200 unterschiedlichen Fotos aus. Ein Großteil der Fotos ist digitalisiert. Teile von „Konvolut Max Duttschke“ wurden nicht als Fotos vom Luftschifftrupp 14 ausgeschrieben und somit auch bei Anfragen an das Archiv nicht präsentiert. Es hat den Anschein, dass der Großteil der Fotos von Max Duttschke bisher völlig unbekannt ist.