

Reisen, Wissen, Sehen

Ludwig v. Hertling SJ

Eine bekannte Anekdote erzählt, daß eine Dame mit ihrer Tochter ins Reisebüro kam und nach einem für den April passenden Reiseziel fragte. Der Beamte riet Rom. Darauf fragte die Dame ihre Tochter: Rom — sind wir da nicht schon gewesen? Aber freilich, erwiderte die Tochter, erinnere dich nur, das war doch die Stadt, wo wir die billigen Nylonstrümpfe gekauft haben.

Diese Geschichte wird erfunden sein. Aber ich traf in einer Familie einen jungen Mann, der eben von der Abiturientenreise zurückgekommen war. Die ganze Klasse war im Autobus zehn Tage unterwegs gewesen. Ein Studienrat hatte sie begleitet. Ich fragte, wo sie gewesen seien. — In Genua. — Und dann? Da wurde der junge Mann unsicher. — In der Schweiz. In Einsiedeln. Das wußte er bestimmt. Aber wie sie von Genua nach Einsiedeln gekommen waren, daran erinnerte er sich nicht genau.

Nun gibt es gewiß Urlaubsreisende, denen es nur darum zu tun ist, an einen Badestrand zu kommen, und denen es gleichgültig ist, ob der Ort oder das Hotel Riccione oder Djerba oder Velden am Wörthersee heißt. Aber unser Abiturient gehörte nicht zu diesen. Er hatte sich auf die Fahrt gefreut, er wollte sie genießen und fand am Ende: es war eine schöne Fahrt, wir haben viel gesehen.

Die Reisenden, bei denen die Fahrt, Bahn, Auto oder Luft, nichts anderes ist als die Beförderung von einem Platz zum andern, sind nicht so viele, wie es vielleicht scheinen könnte. Natürlich gehören dazu alle die, die täglich zweimal mit Streckenkarte dieselbe Fahrt von und zur Arbeitsstätte machen. Aber schon unter denen, die längere Dienst- oder Geschäftsreisen machen, sind nicht alle so stumpf und blasiert, wie sie sich vielleicht den Anschein geben möchten. Wohl aber sind die sehr zahlreich, die bei ihren Reisen, Dienst- oder Urlaubsfahrten das unbestimmte Gefühl haben, daß sie nicht zum vollen Genuß gekommen sind. Sie sind gleichsam durch eine Bildergalerie gegangen, wo bei keinem Bild vermerkt war, was es vorstellt und wer es gemalt hat. Die Reise hat ihnen eine Unzahl von wechselnden Ansichten geboten, aber sie haben bei den wenigsten gewußt, ob man sie schön oder interessant finden soll und was sie überhaupt darstellen.

Wer bei Tag im Zug von Stuttgart nach Ulm fährt, wird die Geislinger Steige nicht übersehen. Die Mitreisenden sprechen davon, und ein Alter sagt vielleicht, daß es früher eindrucksvoller war, als man noch das Keuchen und Pfeifen der Schublokomotive hörte, während jetzt die eine elektrische Maschine die große Steigung anscheinend mühelos bewältigt. Die reizvolle Landschaft, die dann plötzlich in eine fast öde Hochfläche übergeht, kennen alle. Nicht so sicher ist, ob alle

wissen, daß sie bei diesem Übergang die Hauptwasserscheide des europäischen Kontinents überschritten haben. Es ist dieselbe Wasserscheide zwischen Mittelmeer und Atlantik, die man im Arlbergtunnel kreuzt. Dieselbe, wenn man auf der Autobahn München-Nürnberg das Altmühltal durchfahren und hinter Greding eine wenig ansehnliche Höhe erreicht hat, von der die Gewässer bereits zur Rednitz fließen und weiter in den Main und Rhein. Die wenigsten merken, wenn sie von München nach Würzburg fahren, daß sie zwischen Gunzenhausen und Ansbach diese Wasserscheide überschreiten. Hier ist das Seltsame, daß die beiden Quellflüsse, Altmühl und Rezat, lange Zeit beide in derselben Richtung nebeneinanderfließen, nur durch einen wenige Kilometer breiten Streifen fast ebenen Landes getrennt. Noch merkwürdiger ist die Stelle im Süden nahe der Schweizer Grenze, wo die beiden Hauptflüsse, Donau und Rhein, beide den Schwäbischen Jura durchbrechen, aber in entgegengesetzter Richtung, und sich dabei auf 25 Kilometer nähern. Nur ist dort die Wasserscheide durch einen hohen Bergzug dargestellt. Es ist eine der landschaftlich reizvollsten Strecken in Süddeutschland, von Tuttlingen zu dem fast auf der Paßhöhe gelegenen malerischen Städtchen Engen und dann hinunter nach Singen am Fuß des Hohentwiel und weiter nach Radolfzell zum Bodensee.

Wenn man sich den Zug des Jura gebirges von Schaffhausen bis zum Main und sein Verhältnis zu der großen Wasserscheide, die nicht überall mit dem Gebirge zusammenfällt, klagemacht hat, ist einem ein wichtiger Teil von dem verwickelten geographischen Aufbau Süddeutschlands verständlich geworden. Nur so versteht man die Reisewege, die man mit der Bahn oder im Auto zurücklegt.

*

Wenn man mit dem Zug oder auf der Autobahn von München gegen Ulm fährt, kreuzt man noch innerhalb des Gemeindegebiets von München ein unansehnliches Flößchen, die Würm. Sie ist der Abfluß des Starnberger Sees, früher Würmsee genannt, fließt an Gauting, Pasing, Blumenburg, Menzing vorüber und mündet bei Dachau in die Amper, hat aber dort nur mehr wenig Wasser, weil es ihr in vielen Kanälen entzogen wird. Die Teiche um das Nymphenburger Schloß und die großen Badeanstalten im Norden von München beziehen ihr Wasser aus der Würm.

Dieses Flößchen, das von den wenigsten Reisenden beachtet wird, ist eine wissenschaftliche Berühmtheit. An seinen Ablagerungen wie an denen der weiter westlich laufenden ähnlichen Flüsse Mindel, Günz und Riß wurden die mehrmaligen Vorstöße des Gletschereises aus den Alpen in die Ebene studiert. Danach unterscheiden die Geographen und Erdgeschichtler eine Riß-, eine Günz-, eine Mindel- und eine Würmeiszeit. Die Würmeiszeit ist die letzte, nach ihr beginnt das heutige Klima.

Die Eiszeit hat der sogenannten Schwäbisch-Bayrischen Hochebene ihre Gestalt gegeben, diesem weiten Land zwischen Alpen und Donau, das dem Unkundigen

als einförmige Gegend erscheint, das aber in Wirklichkeit voll landschaftlicher Reize ist, und zwar nicht nur deshalb, weil man von vielen Stellen an klaren Tagen im Süden die Alpenkette sehen kann.

Vor dem Gebirgsfuß liegt eine bewegte Gegend: ein scheinbar regelloses Gewirr von Geländestufen und kurzen Hügeln, nur zum Teil bewaldet, so daß man immer wieder Blicke hat auf die noch ganz nahen Alpenberge. Diese Hügel sind die Seiten- und Endmoränen der großen eiszeitlichen Gletscher, vor allem des Lech-, Isar-, Inn- und Salzachgletschers. Hier liegen eingebettet die großen Seen, Ammersee, Starnberger See, Chiemsee und eine Unzahl kleinerer. In manchen tiefer gelegenen Becken dehnen sich an Stelle ehemaliger Seen Torfmoore aus.

Die Grenze der Moränenlandschaft nach Norden ist überall sehr deutlich, aber sie verläuft nicht in gerader Linie. Wo die Moränenhügel aufhören beginnt ein breiter Gürtel von Schotterfeldern, die im östlichen Teil, im Gebiet von Isar und Inn, fast eben sind, westlich vom Lech dagegen von vielen süd-nördlich gerichteten Flüssen durchfurcht werden, darunter die „Eiszeitflüsse“ Mindel, Günz und Riß. Alle Flüsse, die durch die Schotterebene fließen, auch Amper, Würm und Isar, haben starkes Gefälle, woraus erkennbar ist, daß die Ebene nach Norden abgedacht ist.

Diese Schotterflächen, auf deren größter München liegt, tragen in ihrem südlichen Teil riesige Forsten, so südlich von München den Forstenrieder-, Deisenhofener, Hofoldingener Forst, in ihrem nördlichen Moore (Dachauer, Erdinger Moos), die aber im Gegensatz zu den Hochmooren des Moränengebiets eher als Heiden beschrieben werden müssen.

Der Gürtel der Schotterflächen ist im Norden wiederum durch eine fast überall scharf erkennbare Linie abgegrenzt. Hier beginnt das freundliche, fruchtbare Hügelland, das nach Osten breiter werdend, bis zum Donautal reicht. Das sind nicht mehr eiszeitliche Aufschüttungen wie das Moränenland vor dem Alpenfuß und die anschließenden Schotterebenen. Es sind tertiäre Ablagerungen mit Löss und Lehm bedeckt, schwere Weizenböden mit nur wenig Wald.

Wer auf der Autobahn von Salzburg nach München und dann weiter gegen Ulm fährt, kann diesen Wechsel der Landschaft gut beobachten. Die Autobahn führt anfangs am Gebirgsfuß entlang, durchläuft dann, den Chiemsee im Süden streifend, das Moränen- und Seengebiet des alten Inngletschers und kreuzt jenseits des Inns die um den voreiszeitlichen Irschenberg aufgestauten Moränenhügel, von denen man ein herrliches Panorama genießt. Nach der großen Brücke über die Mangfallschlucht treten wir fast plötzlich in die Schotterebene: der Hofoldingener Forst. Wo der Wald aufhört, beginnt alsbald das Randgebiet von München. Jenseits von München setzt sich die Ebene fort, aber jetzt nicht mehr mit Wald bestanden, sondern als Heide: das Dachauer Moos. Bald nachdem sie die Amper überschritten hat, beginnt die Bahn zu steigen: wir treten in die tertiäre Hügelzone. Es geht auf und ab durch Wälder und Felder, bis die Hügel plötzlich aufhören:

ein weiter Blick tut sich auf. Die Türme von Augsburg erscheinen. Wir sind wieder in einer Schotterebene, diesmal in der des Lechs. Sie ist die nördliche Fortsetzung des aus der Geschichte bekannten Lechfelds.

*

Die Geographie hat vier hauptsächliche Mittel, um ihre Erkenntnisse darzustellen: Landkarte, Bild, Diagramm und Beschreibung. Von diesen ist das Diagramm, also Maß und Zahl und vergleichende Statistik, für unseren Zweck am wenigsten von Bedeutung, obwohl es mitunter zum Verständnis der Landschaft, durch die wir reisen, beitragen kann, wenn wir die Einwohnerzahlen der wichtigeren Ortschaften kennen, die Bevölkerungsdichte, die Landesprodukte, die klimatischen Verhältnisse. Aufschlußreicher, ja geradezu unentbehrlich für uns, die wir nicht wissenschaftliche Länderkunde betreiben, sondern unsere Reisen genußreicher gestalten wollen, ist die Landkarte, der Atlas. Natürlich nicht die bloße Straßenkarte, die einem angibt, wo man in München ausfahren muß, um auf Bundesstraße 12 zu kommen. Es müssen Karten sein, auf denen Berge und Hügel, Wälder und Heiden, Flüsse und Bäche, Straßen und Eisenbahnen eingezeichnet sind. Aus der Karte muß man sich die Namen einprägen, sonst weiß man nie, wo man ist. Der Einheimische lacht zwar über den Fremden, der im Gebirg immer wissen will, wie die einzelnen Berge heißen. Aber diese Wißbegierde stammt aus einem richtigen Gefühl. Sehr nützlich sind die Reliefkarten, d. h. in Form eines Flugbildes gemalten Karten, die es gerade vom schwäbisch-bayrischen Alpenvorland in Menge gibt. Ein gelungener Versuch ist auch der vom H. Siebert-Verlag in Berlin herausgebrachte DB-Atlas, der auf 94 kleinen farbigen Blättern das deutsche Bundesgebiet in Reliefzeichnung bringt, mit eingezeichneten Bildchen der wichtigeren Punkte sowie kurzen Angaben über die von der Bundesbahn berührten Ortschaften. Das ist bereits der Übergang vom Kartenatlas zum Bilderatlas.

Das eigentliche Bild, besonders das farbige, gibt seinen Gegenstand am einprägsamsten wieder. Es gibt viele Bilderbücher über die deutsche Landschaft oder Teile davon, auch über das Alpenvorland. Dazu kommen die unzähligen mehr oder minder guten Ansichtskarten, die man überall bekommen kann, sogar in Kirchen und anderen Sehenswürdigkeiten. Aber darin liegen die Grenzen des Bildes, besonders der Photographie: sie geben die einzelne Sehenswürdigkeit wieder, vielleicht auch die Gesamtansicht eines Städtchens oder eines Sees, aber das mechanisch hergestellte Bild vermittelt uns fast niemals die Gegend, die Landschaft, es setzt uns in keine Beziehung dazu. Die Abbildung macht uns auf wichtige Punkte aufmerksam wie eine Cicerone, aber bei Betrachtung des Bildes leben wir fast weniger in der Landschaft als beim Studium der Landkarte.

Die beste Darstellung ist und bleibt die Beschreibung. Sie kann verschiedene Gestalt haben: die nüchterne Aufzählung von allem Bemerkenswerten, wie sie der Reiseführer oder das Reisehandbuch bietet (oder bieten sollte); die wissen-

schaftlich-länderkundliche Abhandlung; auch solche über einzelne Gebiete, etwa den Ackerbau oder den Wald¹ in einer bestimmten Gegend; die Erzählung persönlicher Reiseeindrücke. Es gibt Romane, in denen die erdichtete Handlung so geschickt mit einer wirklichen Landschaft verflochten ist, daß das Landschaftsbild sich fast lebhafter dem Gedächtnis einprägt als die Handlung. Eine besondere Art von Landschafts- oder Reisebeschreibung geben die vom Prestel-Verlag in München herausgegebenen kleinen Bände wie „Der Inn“, „Donaufahrt“, „Bischöfsstädte des deutschen Südens“². Manche dieser Bände bringen fast nur ausgewählte Stücke, in denen Schriftsteller der verschiedensten Art ihre Eindrücke wiedergeben. Dabei ist auffallend, und zwar in den beigegebenen Bildern fast noch mehr als in den Texten, wie stark die Romantiker vertreten sind. Die Romantiker sind es ja gewesen, die uns die deutsche Landschaft sehen gelehrt haben, wenn wir auch heute anders gefärbte Brillen tragen.

*

Wir laden jetzt den Leser ein, mit uns eine kleine Reise zu machen. Wir wählen dazu das prosaischste Beförderungsmittel, den Personenzug, und eine Strecke, von der mancher sagen wird, sie sei die langweiligste auf der ganzen Bundesbahn, nämlich von München nach Landshut.

Die lange Ausfahrt aus dem Münchner Hauptbahnhof bietet nichts Besonderes. Wo sich das Gleisbündel endlich entwirrt und wir auf der rechten Seite keinen Gleisnachbar mehr haben, erscheinen die Bäume des Nymphenburger Parks. Zweimal haben wir, nur für Sekunden, zwischen den absichtlich ausgesparten Bäumen hindurch einen Blick auf das Schloß. Die Bahn umfährt in weitem Bogen den riesigen Park. Es geht durch Gartensiedlungen, die den Blick in die Ferne hindern. Wo der Blick frei wird, sieht man rechts die Türme von München, besonders deutlich die Frauenkirche, davor die jetzt grün bewachsenen Schuttberge aus der Kriegszeit, links das Dachauer Moos bis zu der anfangs noch fernen, allmählich näher kommenden Hügelkette, die die große Münchner Schotterebene im Norden abschließt. Das Dachauer Schloß auf der Hügelkette ist bei klarer Sicht erkennbar. Wir fahren nahe am Schleißheimer Schloß vorüber, der langgestreckte, niedrige Barockbau ist aber größtenteils durch Häuser und Parkbäume verdeckt. Von Dachau führt ein von hohen Bäumen eingefasster Kanal quer durch das Dachauer

¹ FELIX v. HORNSTEIN: *Wald und Mensch*. Theorie und Praxis der Waldgeschichte, untersucht und dargestellt am Beispiel des Alpenvorlandes Deutschlands, Österreichs und der Schweiz. 2. erw. Aufl. Ravensburg 1958: Otto Maier Verlag, gr. 8°, 283 S., 35 Bildtafeln, 11 Kartenskizzen. Das Werk wendet sich an Fachleute und macht keine literarischen Ansprüche; kann aber jedem, der sich mit Liebe in die Eigenart der deutschen Landschaft vertiefen will, als Führer dienen.

² *Rheinfahrt vom Ursprung bis Mainz*. Herausg. v. Joh. Jakob Hässlin. 3. Aufl. 1957. 258. S. – *Donaufahrt von der Quelle bis Wien*. Herausg. v. Herm. Hasinger 1957. 327 S. – *Der Inn vom Engadin durch Tirol nach Bayern*. Von Franz Prinz zu Sayn-Wittgenstein 1961. 296 S. – *Liebe zu München*. Von Wilhelm Hausenstein. 3. Aufl. 1961. 291 S. – *Leibhaftiges Baiern*. Herausg. v. Friedr. Springorum. 3. Aufl. 1960. 287 S. – *Bischöfsstädte des deutschen Südens*. Von Walter Romstock. 1962. 123 S. – Die Bücher eignen sich zur Vorbereitung auf Reise und Ausflug, und fast noch mehr zur besinnlichen Erinnerung. Sie stehen literarisch hoch.

Moos zum Schleißheimer Schloß. Schleißheim war einst ein Lieblingsaufenthalt der bayrischen Regenten. Zwei, Herzog Wihelm V. (1597) und Kurfürst Max Emanuel (1726) sind dort gestorben. Gegenwärtig ist im Schloß eine bedeutende Gemäldegalerie untergebracht.

Der Blick wird nach beiden Seiten frei, links begrenzt durch die Dachauer Hügelreihe, rechts durch die Linie der Auenwälder, die die Isar begleiten. Die Isar selbst bekommen wir auf der ganzen Fahrt kaum zu Gesicht, obwohl sie nicht weit von uns entfernt ist. Sie hat übrigens hier wenig Wasser, weil der Hauptstrom weit nach Osten zu dem Speichersee im Erdinger Moos abgelenkt ist und erst unterhalb Moosburg wieder das alte Bett erreicht. Hinter der Haltestelle Eching durchquert ein schnurgerader Straßendamm unsere Ebene, die hier nicht mehr Dachauer, sondern Freisinger Moos heißt: es ist die Autobahn München-Nürnberg, die auf stolzer Brücke über uns weggeht. Wir fahren an einem rechts von uns gelegenen großen Dorf vorüber: Neufahrn. Man sieht es der schlichten Dorfkirche nicht an, daß dort die seltsame Legende von der hl. Kümmeris, über die so viel geschrieben worden ist, wenn auch nicht entstanden, so doch von da aus über Süddeutschland verbreitet worden ist. Das bekleidete Kreuzbild, jetzt in den barocken Hochaltar eingebaut, stammt aus dem 12. Jahrhundert.

Die Höhen, die das Freisinger Moos nach Norden abschließen, rücken immer näher. Vor uns auf der linken Bahnseite erscheinen Weihenstephan und der Domberg von Freising. Wir nähern uns damit einer der ältesten Kulturstätten in Deutschland. Um 700, hundert Jahre vor Karl dem Großen, hatte dort ein bayrischer Herzog, der Agilolfinger Grimoald, eine Burg. Um 715 berief er den fränkischen Wanderbischof Korbinian. Dieser gründete auf dem Weihenstephaner Berg ein Kloster, dem er als Abt vorstand. Bald darauf (738/9) wurde das Bistum Freising in die vom hl. Bonifatius geschaffene kirchliche Organisation Süddeutschlands einbezogen. Auf dem Weihenstephaner Berg ist nichts Altes mehr erhalten. Die von der Bahn aus sichtbaren schloßartigen Gebäude beherbergen eine staatliche Brauereischule. Dagegen ist auf dem näher gelegenen Domberg noch viel Altes zu sehen, besonders der 1160 begonnene romanische, 1723/24 durch die Brüder Asam in eine Barockkirche umgestaltete Dom mit seinen seltsam plumpen und doch stattlichen Türmen.

Die Bahn streift fast den Fuß des steilen Dombergs. Rechts sind die Isarauen, jetzt ebenfalls ganz nah, aber der Fluß bleibt durch einen Hochwasserdamm verdeckt und wird nur einmal auf einen Augenblick sichtbar. Beim Weiterfahren schauen wir links zurück auf die Häuser der Stadt, die sich in der Mulde hinter dem Domberg ausbreitet. Man erkennt den hohen, 1690 erbauten Turm der großen spätgotischen Pfarrkirche. Als bald erscheint eine zweite große Kirche: Neustift, heute ein mit Freising zusammenhängender Vorort. Die Kirche des ehemaligen Prämonstratenserklosters, 1751–56 gebaut, gehört zu den großen Werken des bayrischen Spätbarocks.

Die Landschaft ist seit Freising eine völlig andere. Bald hinter Neustift verlassen uns auch die Isarauen, die uns bisher auf der rechten Seite begleitet haben, und wir treten in das von Getreidefeldern und einzelnen Waldstücken bedeckte Hügelland. Links sieht man für einen Augenblick ein Kirchlein mit einem auffallend kurzen, dicken Turm: Klein-Viecht. Der Turm, aus unbehauenen Steinen gebaut, stammt aus der karolingischen, wenn nicht gar aus der spätrömischen Zeit. Hinter Langenbach erscheinen, diesmal auf der linken Seite, Auenwälder: wir haben die flache Hügelkette durchquert, die die Isar von der Amper trennt. Man hat einen weiten Blick über die Amper-Niederung auf die dahinterliegenden Höhen mit vielen Dörfern und Kirchtürmen. Diese Höhen steigen keine hundert Meter über die Flußebene auf, und doch kann man von ihnen an klaren Herbsttagen die Alpen sehen und im Nordosten die blaue Mauer des Böhmerwaldes.

Wo sich Amper- und Isartal zu breiter Ebene zusammenfinden, liegt das Städtchen Moosburg. Die beiden alten Kirchtürme, die man rechts von der Bahn sieht, gehören zu zwei nebeneinander stehenden Kirchen: die großartige ehemalige Stiftskirche St. Kastulus aus dem 12. Jahrhundert, einer der bedeutendsten romanischen Bauten in Süddeutschland, mit gotischem Hochchor von 1468, und die im 14. Jahrhundert erbaute Johanniskirche, die jetzt dem evangelischen Kultus übergeben ist. Moosburg hat in letzter Zeit an Bedeutung gewonnen wegen der Isarkraftwerke in der Nähe, die man aber von der Bahn aus nicht sieht.

Es geht weiter durch Flußauen, auf langer Brücke über die Amper. Die Hügel vom linken Amperufer treten nah heran. Der vorderste trägt, in alten Parkbäumen halb versteckt, das schöne Schloß Isareck mit hohem Zwiebelturm. Gleich darauf sieht man rechts die Stelle, wo die über ein Stauwehr stürzende Amper in die Isar mündet, die von da an wieder reichlich Wasser führt.

Die Bahn hat nunmehr fast östliche Richtung und läuft in dem mehr als eine halbe Stunde breiten Isartal, das im Norden und Süden von gleichlaufenden waldigen Höhenzügen begrenzt wird. Bald sieht man rechts vorwärts die Türme von Landshut, besonders den überaus schlanken Turm der St. Martinskirche, der mit seinen 133 Metern der höchste alte Kirchturm Süddeutschlands ist, dahinter auf der Höhe die leider kürzlich durch einen Brand arg beschädigte Burg Trausnitz. Kurz vor der Einfahrt in den vielgleisigen Landshuter Bahnhof fällt links die weithin sichtbar auf steiler Höhe gelegene spätgotische (um 1500) Kirche von Eugenbach auf, mit einem ungewöhnlich schönen Turm. Landshut ist schon von außen vielversprechend. Im Innern weist es vor allem zwei berühmte Straßenzüge auf: die „Altstadt“ mit der Martinskirche und die „Neustadt“ mit der Burg Trausnitz als monumentalem Abschluß. Besonders die „Altstadt“ mit ihrer feinen Schwingung und den vielen Giebelhäusern, die in dem gotischen Rathaus ihren Höhepunkt haben, gehört zu den besten Straßenbildern in Deutschland.

Unsere Fahrtbeschreibung gibt längst nicht die Wirklichkeit. Zur wirklichen Landschaft gehört das flimmernde Sonnenlicht, das auf dem Freisinger Moos liegt, oder die Erntefelder des Hügellandes mit weißen Mittagswolken oder einem drohend aufziehenden Gewitter, der feuchte Wiesen- und Heuduft der Amperniederung, das Wild, das abends aus dem Buschwerk tritt, der Kiebitz, der mit Krächen auf sein im Feld verstecktes Nest niederflattert.

Man braucht also nicht nach Marokko zu fahren, wenn man auf der Reise Schönes sehen will. Aber wenn man sich nirgends auskennt und nichts weiß, dann wird man weder eine Reise nach Landshut genießen noch eine nach Marokko.

Von der Entfaltung der christlichen Erkenntnis

August Brunner SJ

Die göttliche Offenbarung ist mit dem Tod des letzten Apostels ein für allemal abgeschlossen. Das ist die verpflichtende Lehre der katholischen Kirche. Denn die Offenbarung, die zuerst auf mannigfache Weise durch eine Vielzahl von Propheten ergangen war, erhielt ihre Vollendung durch das Erscheinen des Sohnes (Hebr 1, 1 f.), dessen Lehre die Apostel an die entstehende Kirche weitergaben. Eine höhere Offenbarung kann nicht mehr erfolgen; denn niemand kann über dem Sohne stehen, noch darf man annehmen, daß der Sohn etwas nicht mitgeteilt hätte, was zur Erlösung und Heiligung der Menschen notwendig oder hilfreich sein könnte. Christus ist als Mensch selbst die Offenbarung des Vaters; in ihm sehen wir, wer Gott ist und wie darum unser Verhältnis zu ihm sich gestalten muß, wenn wir als seine angenommenen Kinder leben wollen, um so zur Gemeinschaft mit ihm zu gelangen.

Die Kirche als Trägerin des Erkenntnisfortschritts

Dieser Schatz göttlicher Wahrheit ist der Kirche anvertraut, und zwar der Kirche als ganzer, nicht der Hierarchie allein, nicht dem Volk allein, sondern allen, weil alle zum Heile gelangen sollen (1 Kor 12, 12–31; Eph 4, 16; Kol 1, 8). In