Eine Reise auf der Donau.

Von Karl Fr. Nowak.

Ein Blick auf den „Kalimegdan" bei Belgrad. — Leben an Bord des „Karl Ludwig". — An Mackensen's Donau-Uebergängen vorbei. — Schwierigkeiten bei Nebel und Schneesturm auf dem gewaltigen Strom. — Kein Tag ohne Intermezzo.

Von Belgrad nach Tschernawoda.

In unsichern, dunkeln Umrissen ragt der Kalimegdan in den frühen Morgen. Die Donau kann keiner übersehen, die Inseln tauchen als schwarze, breite Büschel aus dem Strom, die Semlinet Lichterkette tanzt in unendlicher Ferne. An dieser Stelle stand ich vor einem Fünfvierteljahr: der große, schwarze Strom war nichts als Arbeit, die Hämmer der Pioniere sangen, alles war Bewegung. Wir schritten im Flackerlicht lohender Gasfackeln. Stießen uns bald rechts, bald links an den hochbepackten, bosnischen Tragtieren, die in unabsehbaren Scharen zur Stadt empor, dann weiter ins serbische Land stapften. Ueber der breiten Flut stiegen die Leuchtkugeln auf. Graue, geisterhafte Lichtbänder suchten stromauf, stromab. Die Scheinwerfer sprachen miteinandet. Von Semlin kam Schiff um Schiff, ihre Schnäbel tauchten in das Lichtband, das sie nicht mehr losließ, das sie über den ganzen Strom geleitete, bis sie mit Tuten und Sirenengeschrei unterm Kalimegdan anlegten. Heute ist die Donau einsam bei Belgrad, einsam und lichterlos. Der Krieg ist weit davonmarschiert. Ein einziges Schiff, mit den vielen kleinen, goldbrennenden, hellerleuchteten Fensterchen wie verloren im großen, schwarzen Mantel der Nacht, ein einziges Schiff, mit den vielen kleinen, goldbrennenden, hellerleuchteten Fensterchen wie verloren im großen, schwarzen Mantel der Nacht, ein einziges Schiff hält am Landungssteg. Abreise Punkt 4 Uhr. Richtung Orschowa — Braila, soweit wir kommen . . .

Der linde, laue Frühling, der gestern hier noch war, wird unfreundlich, da der Morgen dämmert. Er hängt der Sonne versponnene, noch nicht zu dichte, doch immerhin verdrossene Nebelfahnen um. Schwer rauscht das Schiff auf seinem Weg, mit schwankendem, tanzendem Kiel, wir schwimmen wie im Meer. Und die Ufer breiten sich, laufen voneinander fort, noch kann man sie sehen, denn bloß zwei Kilometer trennen sie. Wir steuern im Hochwasser, dreieinhalb Meter höher als sonst. Die Schiffe gehen, steuern gar nicht genau in der Fahrtrinne, denn überall hier ist jetzt fahrbare Flut. Wenn die ungarischen Berge näher rücken, ist der Zug des Ufers klar. Die serbischen Hügel, die wilde Burg Semendria, das Türkentrümmerwerk Passarowitz ergänzen den andern Uferrand, aber die Ebene vor der Felsromantik der Straße von Kazan, die eintönigen, verschneiten Flächen hinter Turn-Severin verwischen jede Linie des Stroms. Er geht über Sandbänke, Inseln und Uferduschwerk hinweg. Er begnügt sich mit 2 Km., wird herrisch und nimmt noch 3 Km. hinzu. Im Frost blendet die funkelnde Sonne so stark, daß sie die Kontur von Wasser und Schnee aufhebt und keine Grenze mehr zuläßt. Plötzlich stehen wir fest im dicksten Nebel, der, weiß Gott woher, in einer Viertelstunde kam. Dann sind Land und Strom, jedes Vorwärts und Rückwärts blind. In voller Sonnenhelligkeit gibt das Ufer keinen Rettungsaufschluß. Im Nebel tragen alle eine Binde. Es muß ein Fest bedeuten, hier Steuermann zu sein.

Auf Deck, da wir die Straße von Kazan passieren. Der Regen klatscht nieder, die langen, dünnen Schnüre hüllen die stürzenden Felsen ein. Mit ihrem schroffen, steinernen Absturz, mit ihren ungeregelten, harten Häuptern sind sie eine Stromgarde, die noch weit mehr unheimlich als romantisch scheint. Lautlos die Donau, zwischen Fels und Fels gepreßt, ganz eng geworden, fast so eng wie am eisernen Tor, indes, sie rauscht nicht mehr, sie jagt, sie schießt, ihr Spiegel rast mit unerhörten Schnelligkeiten, droht jeden Augenblick am Stein zu zerschellen . . . Dunkel ist hier das Panorama, nicht melancholisch, sondern düster. Selbst wenn die Sonne drüber liegt. Unterm Spiegel mit Wasser wie sprödes Glas oder Eis, in der gewaltigen Tiefe der in die Felsen geballten Wassermengen, tobt Wirbel um Wirbel, reißt Schnelle neben Schnelle. Kein Schiff fährt hier des Nachts. Nicht stromauf, nicht stromab. Ob auch der Wasserstand linder ist und nicht die Straßenreste überspült, die von Trajans Vormarsch noch bis heute blieben. Vorm Eisernen Tor blinkt diese Arbeit kaiserlich römischer Pioniere heute auf wie die Perlese von Unterwasserburgen. Die großen Löcher, die sie in die Felsen bohrten, wäscht die Donau aus. Aber Kapitäne und Steuerleute haben keinen Sinn für römische Vorgeschichten. Sie sind froh, wenn sie die Felspassage von Kazan, wenn sie das Eiserne Tor hinter sich haben.

Wir hielten schon in Turn-Severin, hielten nur eine ganz kurze Weile. Die junge Dame, die ihren kostbaren Pelz in der Stunde seit Orschowa zehnmal anzog, zehnmal auszog, uns ganz regelrecht einkreiste, bis wir in ihrem Geplapper verfangen waren, die junge Dame wird jetzt nach Jahresfrist endlich wieder vor ihrem Hause stehen, von dem sie nur weiß, daß es niedergebrannt ist. Sie zog eine Niete in der Kriegslotterie, denn Turn-Severin ist fast unversehrt. Der Korso wogt dort allabendlich in der hübschen Stadt, wie er vordem wogte, die Läden haben noch mancherlei und vielerlei, die Damen sind so liebenswürdig und entgegenkommend, wie sie es immer waren und wie es ländlich-sittlich zu sein scheint hierzulande, nur daß sie jetzt, ehe sie gern jemand zu sich bitten, Wert auf ein halbes Pfund Zucker legen. . . . . Um Zucker betteln die Jungen in den Kaffeehäusern, die von der Straße sich hereinstehlen, für ein Stückchen Zucker gibt es die feinsten Tabake.

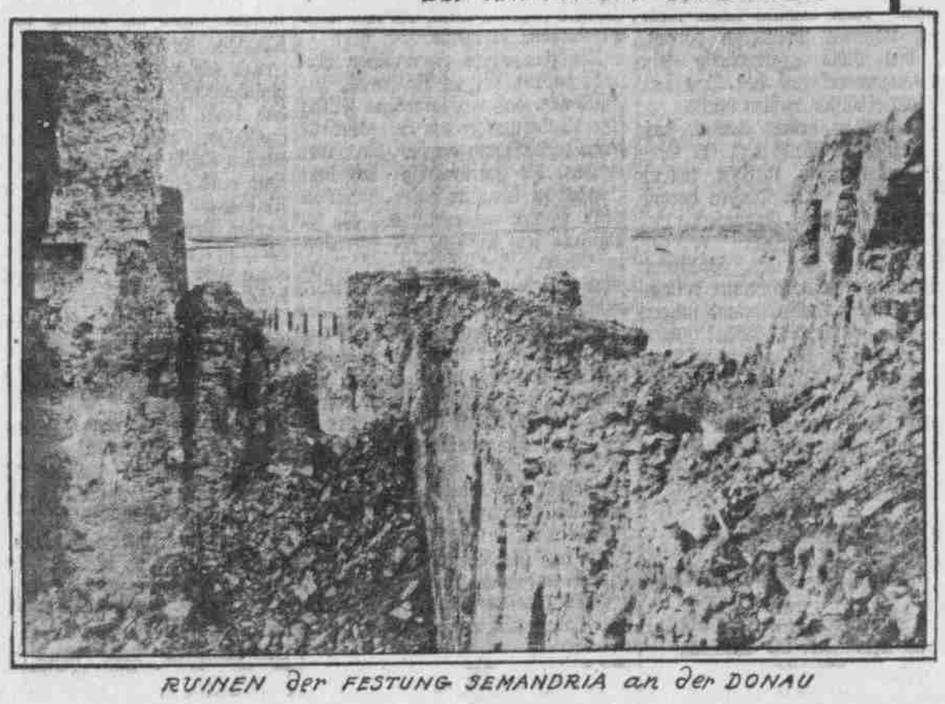
Und der „Karl Ludwig" rauscht weiter. Annähernd kann man jetzt sehen, wo eigentlich die Ufer sind, denn die Elevatoren, deren zerknittertes Gestänge über das Wasser ragt, sind fast überall dicht am Ufer versenkt. An viel Versenktem kommen wir vorbei. Erst waren's noch Erinnerungen des serbischen Krieges, hier ein Dampferwrack, dort hochgestülpte Fragmente eines Schleppkahns, irgendeine weiße Kommandobrücke, gerade überm Wasser — das liegt und fault: die Fahrtrinne muß frei sein, frei bleiben, die Aufräumungsarbeiten rechts und links davon haben noch Zeit. Unterhalb Turn-Severin hören die serbischen Erinnerungen bald auf, jetzt sind die Wracks, die Dampfer, die Schlepper und Kähne, die Elevatoren rumänisch. „Ja, ja," sagt mein Getreidehändler aus Calarasi, „das haben wir notwendig gehabt" . . . Er steht mit uns auf Deck. Helles, hartes Frostwetter. Er lüftet den Hut und verneigt sich ironisch gegen ein riesiges Schleppboot, das an uns stromaufwärts zieht. „Das ist der „Nikolajewitsch", gehörte den Russen . . . Hat immer Getreide von Braila nach Sulina hinuntergebracht . . . Hat jetzt ein wenig den Kurs geändert . . . Haben wir alles höchst notwendig gehabt. Wir waren nämlich das reichste, glücklichste Land vor dem Krieg . . ." Er geht von Deck in den Salon. Er will nichts mehr sehen. Der Türkenbub aus Adakaleh, der auf dem „Karl Ludwig" verbriefte Kaffeefiebertechte hat, muß ihm Tasse um Tasse bringen. Bis zur Abzweigung Calarasi kommt er nicht mehr auf Deck.

Aber was der „Karl Ludwig" über Nacht an Menschen beherbergte, strömt jetzt an Gottes freie Sonne hervor . . . Es ist das Schiff der vier Bundesgenossen, alle Gefährten am großen Strom, sie wechseln Stunde um Stunde, scheiden aus und kommen neu, die Uniformen, die Gesichter, die Sprachen schwirren durcheinander. Bulgarische Soldaten, die Deutsch zu radebrechen suchen, deutsche Soldaten mit Liedern aus der Heimat, die weit über den Strom klingen. Es sind Oesterreicher, Ungarn da. Und neben ihnen, schweigsam, regungslos auf der ganzen Fahrt, die Soldaten auf Deck und im Salon immer in engster Gemeinschaft mit ihren Offizieren, Osmanen . . . Wildgänse schießen in Schwärmen hoch, in flatternden Linien, die zu geometrischen Figuren im Flug werden, jetzt sind auch schon die weißen, blitzschnellen Möwen da, die vom Schwarzen Meer herauskommen. Und die Donau, die totenstill vor Belgrad war, wird lebendig, wird emsig befahrene Straße im Unterlauf. Von Viertelstunde zu Viertelstunde zieht wenigstens ein Schiff bergauf. Die Schlepper gehen langsam, doch fünf, acht, selbst zehn Kähne an einem Seil sind nicht selten. Mais, der durchs Eiserne Tor hinauf soll . . . Vielhundert Waggons Getreide . . . Ein Tausendtonnenschleppkahn, hoch beladen mit Schuhsohlen . . . Und Holz reist bergwärts. Und Getreide, Getreide und abermals Getreide . . . Dazwischen hochverstaute Fässer: Oel . . . An allen Hafenplätzen rastlose Arbeit. Ueberall wird verladen, die Vorräte, die stromauf gehen werden, stauen sich zu Bergen. Noch kann nur ein kleiner Teil der rumänischen Beute hochgeschafft worden sein. Die Eisenbahnen Rumäniens sind nötig für andere Zwecke. Ihr Zustand war, als man sie nahm, auch schlecht genug. Deutsche Arbeit mußte sie erst wirklich fahrbar machen. Fast nur die Donau trägt vorläufig die Beute. An allen Hafenplätzen keuchen die Männer unter den Lasten, die auf die Schiffe sollen — auch rumänische Männer, die großen Eifer entfalten. Ich höre den Getreidehändler aus Calarasi: „Haben wir alles höchst notwendig gehabt . . . . ." Freilich, auch sein eigener Eifer ist groß. Die Waggonzahl ist stattlich, die er selbst durchs Eiserne Tor hinaufschickte. Jetzt geht er nach Hause, um neue Waggonzahlen bereitzustellen.

Bisher hatten wir Regen, Nebel und Sonnenfrost. Vor Rustschuk heult der Kossowo los, der südrussische Schneesturm. Er schlägt mit Frostmessern in alle Gesichter, die dichtvermummten Steuerleute stehen mit blauroten Backen auf ihrer Brücke. Die Flut geht hoch, der Strom hat Meerwogen bekommen, der „Karl Ludwig" wird eine knarrende, stöhnende Schaukel, und die Zolleinnehmersfrau aus Rustschuk, die von Turn her heimwill, liegt blaß, mit kläßigem Gesicht im Damensalon: sie ist seekrank geworden . . . Wir aber steuern in die Strommitte, halten plötzlich, ein anderes Schiff kommt, das stromaufwärts will, im Schneetreiben werden Seile von Schiff zu Schiff geworfen, von uns klettert ein Mann hinüber — der Lotse, der abgegeben wird —, die Sirenen heulen, der Schnee umhüllt alles, Seile rasseln, wir keuchen schon wieder weiter . . . Der Uebergang von Sonnenhelle zur Schneenacht dauerte kaum eine Stunde. Jetzt steuern wir in die wirkliche Nacht hinein, schwer geht der Fluß, schwer geht das Schiff, in stockrabenschwarzer Finsternis ist keine Uebersicht, kein Sichzurechtfinden möglich. Die Ufer sind ganz und gar verschwunden. So tracht es also endlich und bebt im ganzen Schiffsrumpf: der „Karl Ludwig" ist aufgefahren . . . Wütend bellen die Maschinen los. Er sitzt. Jetzt schnappen die Maschinen nach Atem. Es ist ganz still. Gleich darauf rasen die Maschinen. Und schnappen wieder ab: der Dampfer sitzt . . . Ich denke nicht daran, aufzustehen, es wird ein Abenteuer sein, das schnell vergeht. Hier ist der Strom fünf Kilometer breit, indes, man wird sich helfen: auffliegende Minen wären hoffnungsloser . . . Auf Deck ein Trippeln, wie von fernem, schwerem Regen. Vielhundert Füße stampfen und eilen. Der Hall von all den Tritten verliert sich auf die hintere Schiffsseite. Die Maschinen heulen und bellen noch einmal: wie böse Hunde . . . Da — das Schiff geht hoch. Wir werden in den Betten hochgehoben, mit gemischtem Gefühl, wie vom hochschwebenden Operationsstuhl des Zahnarztes. Aber die Donau rauscht schon wieder. Weiß Gott, wo schon die Sandbank ist. Die Deutschen, Bulgaren, die k. u. k. Mannschaften und die Türken hatte man alle auf der freien Schiffsseite versammelt. Das waren die trippelnden Schritte gewesen. Und drüben halten sie alle mit ihrer ganzen Mannesschwere gedrückt. Die Maschinen halfen: der Schiffbruch war zu Ende. Als wir erwachten: Sonne über Rustschuk.

Wir sahen von der Stadt nicht viel. Wir hielten zehn Minuten. Bulgaren stiegen aus, neue Türken kamen. Und wir zogen weiter, stromab, stromab, meerwärts durchs Schneeland der Walachei. Eintönig ist dort die Fahrt, traurig, manchmal ein Dorf am Uferrand, leblos grüßt Giurgiu herüber, tot stehen und zerbrochen Rumäniens Trutzburgen gegen Bulgarien da, von einfa-

Der KALIMAGDAN bei BELGRAD



RUINEN der FESTUNG SEMANDRIA an der DONAU

men Siegerfahnen überflattert, mit weißen, verlassenen Häusern über niedere Hügel hingestreut Silistria und Tutrakan. Nach und nach geht alles von Bord. Die deutschen Urlauber wollen in der Richtung nach Bukarest weiter, die Oesterreicher, die Ungarn gehen mit ihnen, die Bulgaren schwenken in die Dobrudscha ab. Nur die Türken sind noch da, schweigsam und regungslos, wie sie gestern waren, wie sie vorgestern waren, wie sie morgen sein werden . . . Nachmittags um drei sollen wir in Tschernawoda sein. Es ist inzwischen sechs geworden, die Nacht sinkt nieder — wirklich, der Dampfer hält: Tschernawoda . . .

Und es gab vier, fünf Menschen am Landungssteg, die Nacht war hell und sternenklar, eine unendliche blaue Glocke über weißem Schneeland. Zwei Laternen glommen im Frost, der zwanzig harte Grade zählte, irgendwo schimmerten die Steinreste ohne Fenster und Dach, die einstmals das Städtchen Tschernawoda waren. Tief brummte der „Karl Ludwig" auf, zog die Schrauben an und fuhr wieder davon. Er ging schon wieder bergwärts. Von Braila her aber war die „Venus" ausgeblieben, die den Anschluß von Tschernawoda hätte geben sollen. Es gab kein Schiff, es gab kein Obdach, das uns hätte aufnehmen können, es gab nur zwanzig Grad Frost mit zwei Laternen in der schneevereisten Walachei. Sterne über uns und grandios, in riesenhafter Federzeichnung, phantastisch auf dunklem Grund, kaum von ihm abzuheben, gigantisch in die Höhe kletternd, Tschernawodas Ruhm, Tschernawodas Stolz: die Brücke mit gesprengtem Pfeiler. . . . Ein Nachtstück, romantisch und sputhaft . . . Whistler ging mir durch den Kopf. Und mein Freund sagte plötzlich: „Ist das nicht wie Whistler?"

Vom Hafenposten aber kam unsere Ordonnanz zurück, stellte das Gepäck in den Schnee, und meldet: „Ja, die „Venus" ist wirklich ausgeblieben . . . Sie kommt in vierundzwanzig Stunden". —

Von Tschernawoda nach Braila.

Die Lichter des „Karl Ludwig" verglitten stromauf in Dunkel und Ferne. Wir richteten uns ein in Nacht und Schnee, viel Hundert herrenlose Hunde — die einzigen Einwohner Tschernawodas heute, die einzigen Einwohner fast jedes Dorfes in der Runde, das der Krieg durchschritt, — viel Hundert Hunde heulten das Schlaflied. Da tauchte ein grauer, langgestreckter Fisch aus der Flut. Steuert quer aus der Donaumitte auf unser Ufer zu, ein einziges, schwaches Licht blinkt auf, aber das Licht kommt näher und näher. Matrosen springen auf den Landungssteg: Blaujacken — Kriegsmarine . . . Sofort stehen wir vor dem Kommandanten. Ein Monitor, den der Zufall hertrug, eins von den verwegenen, tollkühnen Teufelsschiffen, die den Serben bei Belgrad, in der Matschwa schon zu Kriegsbeginn aufspielten, die den Rumänen die Heimkehr so gründlich bei Rahowo verdarben, bei Siftowo dann den Strom bändigen, bezwingen und überschreiten halfen . . . Das Teufelsschiff wird jetzt unsere Rettung sein, denn der Kommandant wiegt nur ganz kurz bedenklich den Kopf.

„Hier gehen Sie wirklich zugrunde . . . Der Frost steigt nachts noch gut um acht Grade. Ich gehe nach Braila. Ihre Papiere sind in Ordnung: bitte, kommen Sie, — Sie werden um einen Tag früher an Ort und Stelle sein."

Wir tasten über den Landungssteg, tasten über das Deck dieses unverhofften Rettungsschiffes. Matrosenwachen im Dunkel, das Gewehr über der Schulter, sie salutieren. Ueberall Eisen, Eisen, Eisen. Unklare schwarze Silhouetten von großen Türmen oder Blöcken, dichtgeballter Rauch überschwellt das ganze Schiff, die Matrosen huschen vorbei wie Gespenstermannschaften des Holländers, — nichts ist wirklich zu erkennen, alles ist Umriß, Vision im Nebel. Es geht eine eiserne, steile Treppe hinunter. Unterm Stahlbalken muß man tief den Kopf dabei neigen. Ein kleiner, doch sehr wohnlicher Raum, von einer Lampe mild erhellt: die Offiziersmesse, — hier werden wir geborgen sein.

Und die Anker rasseln schon. Lautlos beginnt das Schiff zu gehen. Ein ruhiges, gleichmäßiges Getragenwerden, wir haben das Gefühl, als glitten wir tief, tief unter der Flut, im Unterwasserschiff. Und Tee brodelt. Blaue, verschwebende Ringe von feinem türkischen Tabak . . . Der Kommandant plaudert, der erste Kapitän erzählt. Schon sind wir in den Donauabenteuern der jüngsten Monde. Sie alle kamen herunter, noch ehe der Krieg mit Rumänien ausbrach. Aber man wußte oben, daß er ausbrechen würde: noch war die Donau unversperrt . . . Und man wußte im „A.-O.-K." auch noch mehr: daß man sie alle bei Siftowo nötig haben werde. Daß man dort, gerade dort, über die Donau wollte. Sie fuhren also alle — die Monitoren, die Hilfskreuzer und Wachtschiffe und der ganze große Donaubrückentrain — stromab um die Wette durchs Eiserne Tor. Sie lagen und warteten. Immer auf der Lauer, immer sprungbereit. Der Phantasiemarsch der berühmt gewordenen, rumänischen Division nach Bulgarien kam. Man ließ die Division hinüber. Dann schossen die Monitoren die Brücke entzwei, schossen die rückflutenden Rumänenkolonnen zu Leichenbergen. Die Monitoren hausten bei Rahowo auf der Donau: ewig stromauf, stromab im Granatendampf der restlos feuernden, in voller Fahrt feuernden, eigenen Geschütze, — unaufhörlich selbst im schwersten Feuer, das von zwei Seiten kam, von hüben von drüben . . . Aber die rumänische Division mußte dran glauben, der Phantasiemarsch wurde durch die Monitoren um den Rückmarsch gebracht . . . Bei Siftowo ein paar Wochen später das gleiche Spiel. Die Donau wurde von den Granaten rebellisch, die sie von drüben auf die Teufelsschiffe schütteten. Manch eins davon hatte Treffer, — keins ließ sich außer Gefecht setzen . . . . Zwischendurch nahmen die Blaujacken, soweit sie nicht in den Geschütztürmen sich den Schweiß von den Gesichtern wischten, die Gewehre von den Schultern und stürmten eine Donau-Insel. Vor mir liegt eine Photographie: der Handstreich auf die Insel ist geglückt und vorbei, Rumänen werden abgeführt . . . Drüben ist ihnen jede Batterie bekannt. Die Stahlhaubitzen hauen ihnen Granaten zwischen die Kanoniere. Sie sind überall und nirgend. Sie fegen, flitzen immerzu hin und her, sind nicht zu fassen, kommen an, ehe der Donauübergang beginnt, bleiben da, wie er unter Brand und Feuer abrollt: sie decken, setzen über, greifen an, — sie sind allen drüben in der Seele verhaßt . . .

„Und die rumänischen Monitoren?" frage ich. „Die doch mehr Einheiten hatten als wir?"

„Ja, die rumänischen Monitoren." Der Kommandant lacht. „Die haben wir wirklich nie gesehen. Wir waren die Herren der Donau von Anfang an, waren das ganz offen. Erst trauten sie sich nicht an uns heran . . . Und dann kommt ein Witz: sie hatten vor Braila ein Minenfeld gegen uns gelegt. Das hatten sie so gründlich getan, der ganze Strom war so gründlich verrammelt, daß sie selbst nicht mehr hindurchtonnten. Sie überließen die Beschäftigung mit uns den rumänischen Uferbatterien. Die haben sich freilich immer recht laut und kräftig mit uns unterhalten."

Er blättert im Operationsjournal.

„Wahrhaftig kein Tag ohne Intermezzo . . . Entweder Gefecht mit den Uferbatterien. Oder einen Zwischenfall mit Minen. Oder ein Abenteuer an Land: immer alles schnell, alles überraschend. Wir waren immer schon mit der Angelegenheit fertig, ehe die drüben wußten, was es eigentlich für eine Angelegenheit war."

Wenn er lacht, mit einer Reihe prachtvoller, blitzender Zähne, sieht man erst, wie jung, wie gesund, wie kraftdurchdrungen dieser Kommandant ist. Eine sehr geschmeidige, biegsame, fast zierliche Gestalt. Dennoch muß er gefährliche Muskeln haben. Denn in den argentinischen Gewässern boxte er einmal einen rebellierenden englischen Matrosen, der gegen ihn losging, mit zwei Hieben nieder. Sein Seemannstyp ist merkwürdig. Dunkles, volles Haar, dunkler, edel gepflegter Bart, dunkle, stets wie in die Ferne spähende Augen, das Antlitz blaß. D'Andrade gab seinem weltbekannt gewordenen Don Juan diesen Kopf . . . Der Kommandant ist weit gereist, die Donau befährt er nur jetzt. Die Romantik aus den Seebüchern unsrer Bubenzeit kommt nochmals wieder. Er war wirklich Schiffsjunge, war Matrose auf Segelschiffen, trotz Seeschule und allen bestandenen Prüfungen. Seine Schiffbrüche kann er an den Fingern nicht herzählen. Einmal war er, auf winzigem Segler, da alles ertrankte, Matrose, Maat, Steuermann und Kapitän zugleich. Dann weiß er noch, wie er in Windstille ein andermal viele Wochen lang stecken blieb. Sie kamen endlich an zu Marseille, er ging in das beste Wirtshaus und bestellte zweimal das Menü. Dann schämte er sich und ging mit seinen Kameraden ins nächste Wirtshaus. Es war das erste Mal, daß er dann ernstlich krank lag bisher . . . Alle Meere sind ihm wohlvertraut: ehe der Krieg ausbrach, fuhr er als Kapitän und Herr auf den großen Frachtdampfern aller Ozeane. Brachte Reis aus Indien, Kaffee aus Südamerika, Wolle nach England. Zu Hause in dem kleinen ungarischen Städtchen hat er ein exotisches Museum. Chinesische Porzellane und Bronzen aus Japan. Tscherkessisches Silber, kleinasiatische Teppiche, Elfenbein aus Siam . . . Seinen Kaffee kauft er selbst: in Indien. Seine Stoffe kauft er selbst: in England. Er läßt sie in Frankreich verarbeiten. Er kennt in Stambul jedes Haus. Weiß in Braila, was er von jedem einzelnen Getreidejobber zu halten hat . . . Er ist ein Seefahrer unter allen Himmeln. Er liebt die Meere mit den großen Schiffen, die fernen abenteuerlichen Siele mit den heißen, grellen, leuchtenden Farben, die kurzen, immer Episode bleibenden Seemannswege an Land, das Ungefähre und Unverhoffte im Gedränge ostländisch, fernländisch, außereuropäisch bunter, anderer Menschheit. Er haßt nur eins: den Taifun. Gibt alles her für eins: Seefahren . . . Er hat einen Augenblick lang den Krieg vergessen, Siftowo und Rahowo, die einsamen und gefährlichen Wachen im Belenekanal und alle Minen, er spricht von Japan, von mandeläugigen Chinesenmädchen. Und seine eigenen schwarzen Augen leuchten und wandern . . . Lautlos geht das Schiff. Der Kommandant legt das Operationsjournal fort. Weit weg ist der Krieg. . . Eine Weile ist die Welt unverriegelt, die Meere mit verschollenen Horizonten glänzen . . . Alle schweigen. Nur der Kommandant pfeift leise vor sich hin: die Champagnerarie aus „Don Juan".

* * *

Am nächsten Morgen auf Deck. Scharfer Nordost, der Himmel stahlblau. Und unser Schiff hat Stahlwände, Stahlborde und stählerne Schnäbel. Die phantastischen Blöcke und Türme im Dampfnebel von gestern nacht sind Kommandoturm und Geschütztürme. Blanke Haubitzen beherrschen. — ein leichter Hebeldruck dreht sie — Strom und Ufer in jedweder Richtung. Die Turmwände eisbehangen. Der Boden des Decks — Stahl, nichts als Stahl — eisbekrustet. Die Treppen zum Oberdeck mit Eis bewürfelt. Der Atem schmerzt vor Schärfe, da man die Luft einzieht. Neben unserm Stahlschiff ein großes, mächtiges Schleppboot. Es ist ersprießlicher, das Boot angekettet nebenan fahren zu lassen, der Wellengang des Flusses ist so stark, so übermächtig und im Sturm so ohne Regelmaß, daß das Boot leicht an den Stahlschnabel schlüge, göge man es stromab im Rücken nach. Die Ketten, die es im Abstand von drei Metern halten, sind armdicke Taue, rundum eisumhüllt und eisbeblümt, große, weiße Zapfen hänge.. daran flutwärts. Mit den weißen Zapfen, die von den Geschützlürmen, vom Kommandoturm hängen, vom Gestänge der Treppen, vom Bordrand, vom Flaggenmast, von den Tauen, ist Schiff und Schlepper eine einzige fahrende Tropfsteingrotte mit allen Wundern über Nacht gewachsener, willkürlich-natürlicher Eisplastik. Die Taue zum Schleppboot hinüber sind so starr, daß niemand sie anziehen, niemand sie auch nur rücken könnte. Nicht um Dezimeterbreite kann der Schleppkahn, ob auch die Donau sich aufbäumt, seinen Abstand ändern. So stark ist das Eis . . . Der Schleppkahn bringt allerlei Nützliches und Nötiges in die Frontnähe hinunter. Auch eine Kontaktmine fährt mit. Sie liegt oben frei auf dem Schlepperdeck, nicht einmal allzu hoch, aber dick und träge und fett, an hundert Zentner schwer, die keine ihr ansieht, zierlich kesselrund, bewürfelt und bezapft mit weißen, bitzenden Eiskristallen.

Der Kommandant hat Japan, die Meere mit den fernen Horizonten, sein exotisches Museum und alle lockenden Vergangenheiten völlig vergessen. Er ist jetzt Dienst, Dienst, nichts als Dienst. Rapport an Bord. Und seine Stimme schneidet wie der Nordost. Kurze Kommandoworte, die Matrosen „Habt acht!", die Mannschaft tritt ab. An der Treppe der Mann vom Ausguck: „Meld gehorsamst — Schiff voraus." Langsam keucht der Dampfer hoch. Schnappt schwer und schwer, wird heute abend in Tschernawoda sein. Du lieber Himmel: die „Venus" — —

Da sie stromauf verschwindet, halten wir plötzlich. An einer der Radschaufeln ein kleiner Defekt. Er wird uns nichts anhaben können, die Schaufel wird einfach herausgeholt, wir fahren gleich schnell um eine Schaufel ärmer weiter, in Braila gibts Ersatz. Aber das Herausholen dauert eine halbe Stunde. In dieser halben Stunde muß etwas anderes, Vernünftiges gleichzeitig geregelt werden. Wir halten vor einer kleinen, langgestreckten Insel, 50 Meter kleiner, dünnbereiftet Wald. Der Uferanstieg dünn vereist, waldwärts guckt der Grasboden aus dem Schnee, in der Ferne weidet Vieh. Die Maschinisten mühen sich um die Schaufel, zehn Matrosen booten sich ein, das Gewehr am Riemen, in zwei Booten gehen sie ans Land — wir requirieren. . . .

Kein Bauer zu entdecken, mit dem man reden könnte. Kein Hof in Nähe und Weite, darin ein Besitzer zu vermuten wäre. Ueberhaupt die Insel ist unbewohnt, war unbewohnt, kein Haus, kein Hof, kein Mensch — geheimnisvoll wärs, wie überhaupt hier Vieh sein kann und wer überhaupt sein Herr, wenn wir nicht schon an einem Dutzend solcher Donau-Inseln vorbeigefahren wären, die Pferde, Rinder, Schafe ohne Herrschaft hatten. Vielleicht trieben die rumänischen Bauern dieses Vieh hier zusammen, um es dann gemeinsam, gleichzeitig fortzutreiben. Dann kamen ihnen die Bulgaren zu schnell: in blinder Hast, in blindem Entsetzen rannten sie kopflos ins Innere, nur fort ins Innere, ohne den eingewurzelten Bauernsinn für Hof, Boden und Getier. Das Getier aber graft stromauf, stromab ohne Hirten und Gebieter, wild in Gottes Natur, immer unter freiem Himmel, unbehelligt, wenn nicht die vorbeiziehende Truppe — die an niemand sich wenden, mit niemand verhandeln kann — das Nötigste sich holt.

Es wird also ein Urwaldstück, eine Büffeljagd in der Wildnis, die breite, verlassene Donau mit den Schilfufern im Eis wird zum Mississippi, die Insel wird zur Prärie. Die Kanus liegen schon im Schilf, die Matrosen sind verschwunden, sie schlugen sich in die Büsche, sie suchen. Aber sie suchen nicht allzu lange. Nach einer Viertelstunde kommen sie rechts vom Walde herunter. Zehn Büffel traben plump, unwillig, geärgert und ein wenig erschreckt, schwerfällig, wie Holzschaukeltiere, vor ihnen her. Eine Lämmerherde im Hintergrund, die Lämmer trotten ganz ruhig. Aber die Büffel und die Kälber, die ganz richtig auf die Boote zulaufen, merken plötzlich, daß nicht ein Scherzspiel sie im Grasen störte. Sie sollen in die Boote. Aber sie wollen natürlich nicht. Die Matrosen legen die Gewehre weg. Einer packt bei den Hörnern und zieht, der andre schiebt von hinten drein. Aber der Büffel will anders, springt auf, der Matrose vorn steht mit den Stiefeln im Eis, der Büffel macht rechts um und rast auf den Wald zu. In Riesensprüngen, die nicht ganz freiwillig sind, der Matrose vom Hinterteil ihm nach: er hat den Büffelschwanz in der Hand und will nicht locker lassen . . . Das ganze wird ein Bild von Tenjers, derb im Wintermorgen. Die Büffel spielen Karussell, keiner will, jeder merkt etwas, in bunten Gruppen die Matrosen hinterdrein. Lässig kommt der Mann mit den Schafen daher, bootet ein, stößt ab: sie drängen sich schon — kein Laut natürlich — im Turm über dem Heizraum. Sechs Stück sind schon da, sieben braucht man. Der Matrose fährt zurück, hebt ein Lämmchen aus der Herde hoch und trägt es heim, wie man ein Kind heimträgt . . . Die andern ziehen die Joppen aus, die Jagd wird heiß. Endlich steht der erste Büffel am Boot. Er denkt nicht dran, auf Kahnpartien sich einzulassen. Drei Mann heben schließlich die Vorderbeine ins Boot, drei Mann die Hinterbeine. Sind die Hinterbeine dann im Kahn, springt das ahnungsvoll widerborstige Tier prompt mit den Vorderbeinen wieder ins Wasser. Endlich bindet man die Beine: der Büffel plumpst ins Boot — Abfahrt — erledigt . . . Der vierte Büffel, der in den Wald ausriß, ist freilich ein Hüne. Ist weder zu heben, noch zu binden. Sechs Leute stehen um ihn herum, und einer springt schon wieder, ein Hinterbein in beiden Fäusten, das wie ein Lokomotivhebel hin und her stößt. Das Ganze ist tragisch, das Ganze ist komisch, endlich steht der Riese aufrecht im Tod, schwankt aber derart bedenklich hinüber, herüber, daß die Matrosen vor kalten Bädern stehen und in der Fahrtmitte wieder zum Ufer wenden müssen. Aber man muß den Büffel haben; die Matrosen boxen ihn, sie werden wütend sie werfen ihn endlich: bums, — er fliegt mit dem Rücken in den Kahn, die Beine wirbeln in die Luft und einem Matrosen wirbelt die Mütze vom Kopf. „Jo, er wehrt sie holt," ruft der Mann herüber. „Jo, er geht ja net auf an Ball," ruft der Steuermann herüber. Aber das Zwischenspiel ist beendet. Die zerbrochene Schaufel ist entfernt. Der rebellische Büffel wird an Bord geholt. Vorwärts. Wir fahren . . .

Vor uns eine Brücke. Von Pionieren schlank über den ganzen breiten Strom gespannt, Ponton an Ponton. Unsre Pfeife ruft und ruft. Die Brücke beginnt sich zu bewegen. Wie ein Schiebespiel geht sie auseinander, in der Mitte löst sich ein großes Stück aus dem Zusammenhang rechts und links, fährt vor, ein Stück stromab, dann seitwärts, am Fahnenmast am Ufer geht eine Flagge hoch: jawohl — nur durch — die Fahrt ist frei. Kein Aufenthalt, kaum eine Verzögerung von Minuten, hinter uns beginnt das Brückenschiebespiel sich sofort wieder zusammenzusetzen. Am rechten Ufer Kolonne um Kolonne, — Bulgaren, die hinüber ins Rumänische wollen, — die Brücke ist schon wieder fertig. Wir aber fahren und fahren. Die Donau ist jetzt ganz unabsehbar geworden, die Ufer verschweben irgendwo. Schiff und Schlepper fliegen nur so. Wir fahren Volldampf stromab. Links taucht ein vielfenstriges, hochbeschlotetes Gebäude auf. Die Getreidefabrik . . . Und Häuser, weiß, nicht allzu stattlich, beginnen einen kleinen Berg hinaufzukriechen, Berg und Häuser kommen näher und näher. Unser Stahlschiff pfeift, stopp, legt an. Es ist mittags ein Uhr. Auf die Sekunde genau halten wir am Steg.

Und sind, wo wir sein wollten: in Braila.