An Bord.

Erlebnisse bei den deutschen See- und Luftflotten.

Von Anton Fendrich.

Copyright 1916 by Franckhesche Verlag, Stuttgart.

(Fortsetzung.)

Nicht so gewaltig, aber schöner ist das Scharfschießen von Deck aus gesehen. Es war dunkle Nacht. Eines der Schwesterschiffe schoß auf haushohe Scheiben, die irgendwo draußen im Dunkel schwammen. Ein blendender Lichtkegel aus einem Scheinwerfer durchdrang suchend die Finsternis. Bald war die viereckige Wand, aus Balken und Latten gezimmert, gefaßt und stand da im ungewissen Licht. Ein zweiter Steinwerfer kam dem ersten zu Hilfe, schwenkte seinen breiten Strahlenbalken rasch ein und rückte das Ziel mit einem Schlag in eine so unbarmherzige Helligkeit hinein, daß nach wenigen Sekunden der rollende Donner einer ganzen Breitseite die Nacht mit seinem Gebrüll erfüllte. Wunderbar und schrecklich stiegen riesenhafte Wassersäulen vor dem Ziel auf. Das war „zu kurz" gewesen. Nach einer Minute jagten die schimmernden Springbrunnen hinter dem Ziel gen Himmel. Die dritte Lage aber saß mitten drin, und kläglich versank das Gerüst. Dann wanderte der erste Lichtkegel suchend weiter, bis er den nächsten Feind gepackt hatte. Der zweite blendende Strom rückte nach, und wieder sangen die Geschütze an zu brüllen.

Scharfschießübungen sind die schönsten Schaustücke einer in Bereitschaft liegenden Flotte. Aber der unscheinbare Dienst wurde nicht minder ernst gehandhabt. In den Kasematten mit den 10,5 cm-Geschützen wurden die neuen Gasmasken ausprobiert. In einer Ecke lag ein großer Pulverbeutel. Durch dessen Explosion wird eine einschlagende Granate mit giftigen Gasen markiert. Eine Viertelstunde lang stand ich mit der Gasmaske mitten im Qualm, in dem alles ruhig weiterarbeitete, und spürte nichts von Atembeschwerden. Dutzende von solchen Manövern, in denen alle Möglichkeiten des Ernstfalls ausgedacht waren, füllten den Tag aus. Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat wurde mit stummer Entschlossenheit Dienst gemacht. Ehrlicher, harter Dienst!

Nur die schwarze, schmutzige Schiffsfastnacht des Kohlentrimmens mit all ihrem erlaubten Ulk und mit den abenteuerlich gekleideten Musikanten der Schiffskapelle brachte so etwas wie Stimmung an Bord. Die Musik, bei der die große Pauke nicht die geringste Rolle spielte, hielt die Kohlenkörbe schleppenden Mannschaften, unter denen sich die Diplomaten aller feindlichen Mächte, von Herrn Poincaré bis zu dem würdigen Botha befanden, in gutem Humor bei ihrer schwarzen, schweißigen Arbeit. Wenn aber mit Spritzen und Besen klar Deck gemacht war, lag es wieder über den Masten und Kaminen, den Aufbauten und Niedergängen wie der Atem einer Pflicht, die nur noch als eine eiserne, aber schon lange als keine freudige mehr erfüllt wurde.

Mein mir zugeteilter Bursche, der treffliche Pfarrer in seinem kleinen stahlenen Pfarrhaus, der liebenswürdige Flaggleutnant und der immer so wohlgelaunte erste Artillerieoffizier, der nachdenkliche Stabsingenieur und der Kommandant selbst, dieses Vorbild eines Soldaten gut preußischer Prägung, warum redeten sie alle so gerne vom 24. Januar 1915? Dort hatten sie sich an der Doggerbank wenigstens einmal für Monate Luft machen können. Aber seither war's wieder ein stilles, zähneknirschendes Warten und nur ein Heldentum der Geduld gewesen.

„S i e" kamen ja nicht!

Den Granatsplitter von 30 Kilo Gewicht, der jetzt die Sofaecke in der Offiziersmesse ziert, die Brandspuren auf Deck, die Beulen am Kommandostand, das alles wurde mir dutzendemale gezeigt. Und wie oft habe ich mir mit ehrfürchtiger Nachsicht von dieser Feuerprobe des tatenlosen Aushaltens erzählen lassen.

Die Tischgespräche bei den Mahlzeiten in der Admiralsmesse waren verhalten und streng. Das Essen stand unter einem so kategorischen Imperativ mehr der Pflicht als der Not, so daß ich es immer dankbar begrüßte, wenn mir vor dem Mittagsmahl in der Admiralsmesse die Essensprobe der weit mehr mundfüllenden und schmackhaften Mannschaftskost auf die Kammer gebracht wurde. Der alte Fritz ging um in der Admiralsmesse. Je länger gewartet werden mußte, desto weniger durfte auch nur ein Hauch von Schlaffheit in diese fast erschöpfende Kriegsbereitschaft ohne Krieg hineinkommen.

Aber eines Abends klopfte der Flaggleutnant bei mir an, als ich schon in der Koje lag:

„Herr Fendrich, wir fahren heute nacht! Sie fahren doch mit?"

„Selbstverständlich!"

„Dann darf ich Ihnen vielleicht eine Schwimmweste geben; es ist ja nur für alle Fälle."

Er überreichte mir einen flachen Gumminsack mit einem Band zum Umhängen und einen Schlauch zum Aufblasen und schloß:

„Dann meinte der Herr Admiral noch, Sie müßten doch, komme, was wolle, eine Bescheinigung darüber haben, daß Sie ohne Waffen an einem etwaigen Gefecht teilgenommen haben. Sonst hängen die Engländer Sie noch als Franktireur auf. Edelmut ist nicht ihre stärkste Seite."

Ich nahm die Karte in Empfang und steckte sie in meine Brieftasche.

3. Dem Feind entgegen.

„Acht Glas!" hörte ich im Halbschlaf den Burschen sagen. Ich hinzelte ein wenig. Die Kammer war hell erleuchtet und vor mir stand mein Posener, der immer halb sonnig, halb verschmitzt lächelte.

„Acht Glas?" fragte ich verdutzt. Ich erinnerte mich nicht, daß . . .

„Mitternacht!" erklärte mir der Bursche. Denn der Seemann teilt den Tag ein nach Wachen und nach dem Rinnen des Sands in den nur noch in Museen und alten Schifferkneipen träumenden Sanduhren. Alle 4 Stunden ist's acht Glas!

„Ach so!"

„Der Kommandant läßt bitten, auf die Brücke zu kommen. Wir lichten bald Anker!"

Ich wollte mit einem Satz aus der Koje springen, aber die Eisenbarre, die man gegen alle Unfälle bei schlechtem Wetter vor dem Einschlafen vor sich einhakt, bat dringend, mich seemännisch zu benehmen. Das Lüftungsrohr, das die ganze Kammer ebenso wie alle Schiffsräume bis in den tiefsten Kielwinkel mit frischer Seeluft versorgt, blies mir kühl ins Gesicht, und endlich begriff ich: Es geht hinaus!

Neben Schlafenden, die wie große Fledermäuse in den dunkeln Gängen hingen, ging es vorbei, und wenn ich die Hängematten mit ihrer Menschenlast auf die Seite drückte, dann fuhr mir mancher im Dämmerzustand gebrummte Seemannsfluch nach: „Verdammtes Swin!"

Die Hauptsache ist, daß man zum Ganzen gehört, und daran konnte ich nach solchen Lieblichkeiten, auf die ich stolz war, nicht mehr zweifeln.

Als ich aus dem Luk auf Deck stieg, mußte ich doch einen Augenblick stehen bleiben. Die Mastspitzen ragten in die Sterne hinein, und ihr zuckendes Licht malte auf die Kanten der Türme und auf die Geschützrohre mattschimmernde Linien. Die Trommeln des Gangspills, die Türme und Aufbauten, alles war im flimmernden Sternenglanz unwahrscheinlich groß geworden. Ganze Meere roter Funken, die in den breiten Rauchflaggen der Kamine tanzten, wollten es den Sternen gleich tun. Kein lautes Kommandowort störte die zauberhafte Stille.

Ueber Treppen und Ketten, vorbei an kalten Stahlwänden, und zum Schluß über eine fast freischwebende steile Stiege, auf der die Arme fast noch mehr zu ziehen als die Beine zu drücken hatten, tastete ich mich durch bis zur Brücke, wo mir der Kommandant mit seinem hellen, unbeweglichen Gesicht, das so viel Ruhe gab, „Guten Morgen" wünschte. Vor uns ragte mannshoch das mit Segeltuch überspannte Geländer auf. Die Wachen sahen mit aufgelegten Armen darüber hinaus, und hinter uns, auf dem gepanzerten Kommandostand mit den Sehschlitzen, begann die nun auch aufgehende Mondsichel zu spiegeln. Mittschiffs voraus funkelten die Lichter eines Vorpostenboots. Das war der Lotse, der uns durch die schmale Lücke der Sperrkette hindurchzubringen hatte. Am Mast des Lotsenschiffs stieg eine rote Laterne hoch. Die sagte: „Ich habe Anker gelichtet!" Bald funkelte die rote Scheibe auch im Vortopp des nächsten und dann des übernächsten Panzerkreuzers hinter uns. Der Kommandant stand mit dem Rücken gegen den dicken Nickelstahlpanzer des Kommandostands, ruhig wie eine Bildsäule.

„Kleine Fahrt voraus!" sagte er still und ohne allen Befehlsaufwand in der Stimme. Der wachhabende Offizier mit dem großen Doppelglas vor der Brust gab das Kommando an den Mann mit dem Telephonbügel über dem Kopf; der rief's in den Schalltrichter, vernahm es aus der Maschinenzentrale im nächsten Augenblick wieder in dem Hörer und gab den Befehl auf demselben Weg zurück. Dann kam ein Ruck, ein Zittern, ein Rauschen, und wir gerieten langsam in Bewegung.

Ich weiß nicht, ob ich's einmal im Leben wiedersehe, aber vergessen kann ich's nie: Nur mit wenigen spärlichen Laternen in den Masten, dunkel und stolz und doch ruhig und leise, glitten die Kolosse langsam hintereinander durch die Nacht dahin, eins im schäumenden Kielwasser des andern. So stahlen wir uns durch die rechts und links sich in die Finsternis verlierenden dunkeln Boote der Sperre, und dann ging's immer weiter hinaus, am Feuerschiff vorbei, bis die Nacht die letzten Vorpostenschiffe verschluckt hatte. Der Kommandant sagte:

„Wissen Sie, die Vorpostenboote, das ist auch noch so ein Dienst seit eindreiviertel Jahren! In jedem Wetter, die Mannschaft oft naß bis auf die Knochen und das Schiff manchmal mit Eis überzogen bis zum Krähennest!" Und dann fragt der Herr Schwepphäuser am Stammtisch: „Was treibt eigentlich unsere Flotte?"

„Herr Kapitän, im Krieg läßt sich der Herr Schwepphäuser noch ertragen, denn da hat er nichts zu sagen; im Frieden aber ist er Deutschlands Unglück. Da wiegt sein pflaumenweicher, aus jedem Knopfloch lächelnder Patriotismus mehr als die verborgene, störrische Vaterlandsliebe von tausend aufrechten Arbeiterherzen!"

„Sie haben recht, Herr Fendrich, aber jetzt wollen wir den Herrn Schwepphäuser schlafen lassen. Ich muß für mein Schiff sorgen."

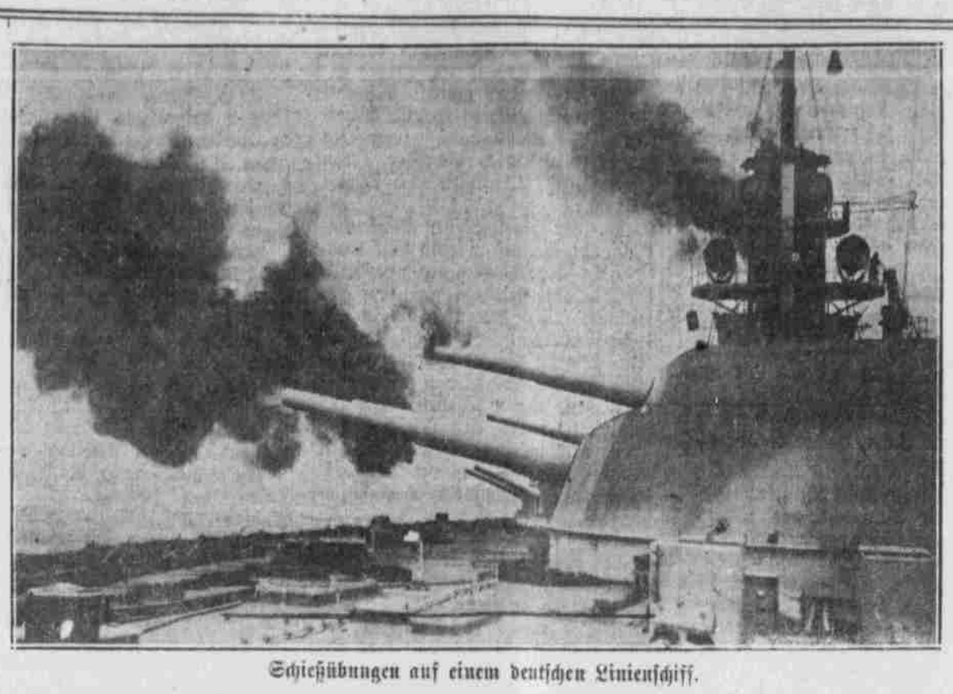
„Gerne, Herr Kapitän! Wieviel Meilen fahren wir jetzt?"

„Gerade zwozehn."

Das ist in der Seemannssprache die Zahl für zwölf, um bei der Befehlsverteilung Verwechslungen mit elf auszuschließen. Aber bald war's vorbei mit dem vorsichtigen Fahren zwischen den Sandbänken der deutschen Bucht.

„Backbord 20!" befahl der Kommandant, der immer in der gleich ruhigen Stellung mit den Händen auf dem Rücken an der Panzerwand lehnte. Der Rudergänger sah auf die Rose im Kreiselkompaß vor sich und drehte das Rad. Nach wenigen Sekunden kam beruhigend der Befehlsabschluß: „Mittschiffs! Recht so!"

Nun wird der geneigte Leser ungeduldig. Was heißt überhaupt Backbord und Steuerbord, und wie wird eigentlich gesteuert, wenn der Magnetkompaß zum alten Eisen geworfen ist?



Schießübungen auf einem deutschen Linienschiff.

Auf die erste Frage weiß ich einen alten Seemannsvers, der heißt:

„Up Backbord is dat rote Licht,
Up Stüerbord dat greun,
Und wer't nich weet, dem soll man glick
Dat Achtergatt verbläun."

Zum zweiten aber muß ich den Leser bitten, mit mir einmal in den Kommandostand zu treten. Die Sehschlitze sind abgeblendet. Denn niemand weiß, ob nicht irgendwo feindliche Unterseeboote oder Torpedoboote lauern. Bevor man eintritt, drückt man zur Anmeldung auf eine Klingel. Dann gehen drinnen alle Lichter aus. Durch die dicke Panzerwand und einen dichten Vorhang gelangt man in einen völlig dunkeln Raum. Man sieht nichts und ahnt doch tastend die Enge. Zwölf Mann können hier stehen, Achsel an Achsel. Der Vorhang fällt wieder zurück, und die Lampen glühen wieder auf. Auf einem Tisch liegen große Karten. Darüber ist der Navigationsoffizier gebeugt. Mitten im Raum aber, auf einem starken Eisenfuß, steht ein seltsam Gerät: der Kreiselkompaß.

Die Herzen des Kommandanten, der blauen Jungen, und diese in einem Quecksilberbad schwimmende Windrose, diese drei bilden zusammen die Seele des Schiffs. Die Nadel unter dem Glas weiß immer ihren, den einen Weg. Den nach Norden. Den anderen, den unseren, wissen der Kommandant und der Rudergänger. Er ist eine getreue Seele, der Kreiselkompaß, und läßt die Schiffsleute nicht im Stich. Von der Magnetnadel konnte man das nicht ohne weiteres sagen. Besonders nicht, seit die Kriegsschiffe schwimmende Burgen aus Eisen geworden sind. Erstens zeigte sie gar nicht nach dem eigentlichen geographischen Nordpol, sondern nach dem magnetischen. Da mußte der Fehlbetrag immer abgerechnet werden. Zweitens aber legte sie eine äußerst verwerfliche Neigung zu allen größeren Eisenmassen an den Tag. Wurde eines der großen Geschützrohre in einem Turm geschwenkt, dann schielte sie gleich verliebt in jene Richtung. Solche Seitensprünge gehen aber weit über das Maß des Erlaubten auf einem Kriegsschiff hinaus, wo alles seine genaue Ordnung haben muß. So hat denn ein Gelehrter, Anschütz mit Namen, sich auf seine deutschen Hosen gesetzt und hat nicht geruht, bis er einen zuverlässigeren Weiser nach dem Nordpol fand. Dazu hat er just ein Menschenalter gebraucht. In Tausenden von Tag- und Nachtstunden hat er's erlückert, daß, wenn man die Schwungmasse eines Kreises zweiundvierzigtausendmal in der Minute in Umdrehung bringt, diesem Schnurrer derart alles vergeht, was Schwerkraft, Magnetismus und sonstige Gesetze des Weltalls in ihm an Neigungen hervorgerufen haben könnten, daß er sich nur noch parallel zur Achse unserer alten gemeinsamen Mutter Erde einstellt. Die von ihm abhängige Nadel auf der Rose, die in zweiundvierzig Striche eingeteilt ist, verrät dem Seefahrer getreulich, wo Nord und Süd ist. Der weiß dann Ost und West und alle Feinheiten und Halbheiten der Himmelsrichtungen von selber.

Nun ist aber, was hier vor uns steht, genau so wie der Kreiselkompaß auf der Brücke nur eine Tochter. Das Mutterinstrument ist unten in der Befehlszentrale des Maschinenraums eingebaut, und wenn sie einmal mit ihren fünfhundertdreiunddreißig Umdrehungen in der Sekunde leise zu singen anfängt, dann singen die mit ihr elektrisch verbundenen Töchter im Kommandoturm, auf der Brücke und im Ruderraum gehorsam mit, und sind ebenso unfehlbar in ihrem Drang von Süd nach Nord, wie die Mutter selbst.

Das war also der Kreiselkompaß! Als ich mit aller Vorsicht, damit ja kein Lichtstrahl hinausdrang, wieder auf die Brücke trat, meldete eine Wache einen Luftkreuzer. Im Nordosten glitt am Himmel der Schatten eines der getreuen Etteharde der Flotte hin. Der große Zeppelin überholte uns bald. Der Telephonist meldete aus der F. T.-Bude den Funkspruch des Luftkreuzers: „Nichts Besonderes zu sehen." Nun konnten wir losfahren, was das Zeug hielt. Der da droben würde uns schon weiter melden, was draußen kreuchte und fleuchte. Es wehte scharf und der Nachtwind knatterte im Segeltuch vor der Brücke. Ein Läufer brachte eine Kanne mit heißer Schokolade und Tassen. Man wurde wieder ein anderer Mensch.

„Und der st-st-steife Grog?" fragt eine der Leserinnen verschämt und neugierig.

Der gehört zu den Märchen, die über die deutsche Kriegsmarine umgehen, Verehrteste! Den gibt's kaum einmal im Hafen, aber schon gar nicht auf der Fahrt an den Feind.

Da meldete sich ein anderer Läufer. Der Herr Stabsingenieur ließe bitten, ob ich nicht einmal zu den Heizern kommen wolle. Das Schiff stampfte, und die hohe Treppe hinab auf Deck schwankte in einer eigentümlich leisen und doch sehr eindringlichen Bewegung. Aber Wetter für Sturzwellen war das doch nicht. Als ich aber um eine Kasematte herumtanzte, erwischte mich die Nordsee doch und unterwarf mich einer kurzen, aber eindringlichen Wasserkur. Sie wußte offenbar, daß ich jetzt dahin ging, wo man sich wieder trocknen konnte. In blendend weißer Bordjacke empfing mich der Stabsingenieur mit der lachenden Frische seines breitstirnigen Gesichts. In der fast grellbeleuchteten Zentrale mit den Schaltbrettern und Zeigerblättern nahm gerade ein Maschinenmaat einen langen, dünnen Stahlstab, riß irgendwo in einer Ecke einen Deckel auf, steckte die Stange hinein, bis sie an einem unsichtbaren Widerstand aufstieß, und legte das Ohr an das andere Ende.

„Das ist unsere Horchkontrolle, ob die Turbinen klar laufen," erklärte mir der Stabsingenieur.

„Klar!" Das ist das schönste Wort der Seemannssprache! Ordnung, die heilige Himmelstochter; Reinheit, das Zeichen alles Vornehmen; Kraft, das Ehrenmal gesunder Jugend; alles das ist beschlossen in dem kleinen Schrein des Wortes: klar.

Durch zwei, drei Schotten, deren ovale Doppeltüren hinter uns immer sorgsam geschlossen und mit Hebeln dicht gemacht wurden, treppauf und treppab, über den Verbandsplatz mit den bereitstehenden Operationstischen und Bahren, ging's auf einmal in einen Raum, wo uns schon beim Eintreten eine dicke Hitzewelle entgegenschlug. Hier spiegelte sich keine Glühlampe im blankgeputzten Messing. Ein runder Schacht führte mitten in dem niederen, aber breiten Viereck fast bis über den mit Eisenplatten belegten Boden. Ein kleiner Junge hätte auf den Knien noch gerade unter dem Schacht durchkriechen können. Da erfüllt ein Poltern das Rohr, und eine Last Kohlen stürzt durch den Schlund und breitete sich mitten im Raum. Rußige Gesellen mit weißschimmernden Augen im schwarzen Gesicht, die Hosen um die nackten, schwitzenden Hüften geschnallt, eilen herbei und schaufeln das Fressen für die zwölf Feuerbüchsen vor die runden Türen, hinter denen die Glut wohnt. Einer reißt mit seinem Hacken eine der Türen auf. Ein breites Beet schmelzweißer Kohlen verzehrt sich da in rötlicher Pracht, und bläuliche Gase schweben zitternd darüber. Da ist nichts Schwarzes mehr. Alles ist rein geworden wie blühende Glut. Der Heizer hebt aus zwei Haken an der Decke eine gewaltige Eisenstange, sticht mit den Armen, an denen die Muskeln hart und mager, wie aus Eichenholz geschnitzt, hervortreten, hinein, hebt und lockert und wirft dann in wuchtigen Schwüngen neuen schwarzen Fraß in die gierige Lohe.

Da schreit schrill eine Glocke an der Wand. Der Oberheizer macht drei Sätze an den Telephonapparat und brüllt dann durch den Raum: „Aeußerste Kraft!"

Dunkle Menschenknäuel, die auf dem kohlenstaubbedeckten Boden in Winkeln geschlafen haben, springen auf. Alle Türen vor den Feuerbüchsen schlagen zurück, und einen Augenblick stehen die schwarzen sehnigen Gestalten mit den nackten Oberkörpern in der roten Feuersglut, wie in einer Glorie der Flammenwelt, die sie selbst erschaffen haben und beherrschen.

„Fünf Millimeter Wind!" ruft's irgendwoher aus dem blendenden Lichtschein. Und ein Wehen und ein Sausen beginnt, als ob neue Welten in den Raum geschwungen würden. Die große Lüftungsmaschine, die das ganze Schiff mit Atem versorgt, ist auch der Blasbalg des Feuerraums, und wie mit einem riesenhaft knisternden Lachen und Krachen empfangen die Höllen die schwarzen Lasten, die ihnen ein Dutzend Paar starke Arme in den Rachen werfen.

Das Schiff zittert und bebt in allen Fugen. Mit „kleiner Fahrt" hatten wir angefangen und waren über die langsame" und die „halbe" und „große" zur „Alleefahrt" gekommen. Das heißt natürlich eigentlich „alle Fahrt", aber da die Ohren auch „halbe Fahrt" verstehen können, so wird der Ton auf die letzte Silbe gelegt und so ward die Alleefahrt daraus. Jetzt aber fuhr das Schiff im vollen Jubelsturm seiner höchsten Schnelligkeit, und das heißt: „äußerste Kraft". Jetzt nichts als hinauf auf die Brücke!

Unter dem Druck der Turbinen hatte sich das Vorschiff hochgehoben und die See brandete in einem Kranz von Schaum und Gischt hoch um die Schanze. Wir waren längst über die Höhe von Helgoland hinaus und fuhren mit Kurs . . .

„Der B. d. A. läßt bitten!" sagte eine Ordonanz, die mir unterwegs begegnete. „Befehlshaber des Aufklärungsgeschwaders" heißt das auf deutsch. Mein Posener sagte immer: „Der Admirohl!"

Admiral Böhder, der in Vertretung des Admirals Hipper das Geschwader führte, ist ein freundlicher, kurzangebundener Plauderer, dem man seinen lebensgefährlichen Beruf gar nicht ansieht. Er spazierte droben auf der Admiralsbrücke, die noch höher im Aufbau des Vorschiffes als die Kommandantenbrücke liegt, mit aufgeschlagenem Kragen hin und her, gerade als ob wir auf einer Badefahrt begriffen wären.

„Sie haben doch Ihre Karte bekommen, ich meine „die für alle Fälle"?"

„Jawohl, danke, Herr Admiral."

„Aber passieren wird ja kaum etwas. Die Gesellschaft traut sich ja nicht ran. Die haben am 24. Januar letzten Jahres die Nase vollbekommen."

Auch hier die Segeltuchwände, über die man gerade noch hinaussah. Auch hier die Wachen, die in die Nacht hinausstarrten. Auf was? Auf Minen, Periskope, Rauchflaggen und ähnliche interessante Dinge!

Ja, kann man das nachts sehen?

Nicht eben sehr gut, aber man versucht's doch. Minen werden gar nicht geschätzt. Hier oben lagen gar keine Sperren, aber die Nordsee reißt sie los und treibt einem die Bescherung entgegen. Wir fahren eben gegen den Feind!

England, enges Land mit deinem weiten Räubermagen, wann wird dein Tag kommen?!

Einmal — letzte Woche war's — stand ich in einer Kasematte. Es war: „Klar Schiff zum Gefecht!" angeschlagen worden. Die Granaten und Kartuschen lagen bereit, jeder Muskel der Mannschaften war gespannt, der Leutnant sah durchs Glas und rief: „Engländer!" Noch nie hab ich's gesehen, daß ein einziges Wort so alles Leben im Menschen zu einer fast feierlich gemeinsamen, ingrimmerfüllten, hinreißend unheimlichen Kriegsarbeit aufrief wie durch einen Blitz.

Weit fuhren wir hinaus, dem Feind entgegen. Er kam nicht. Es war eine dreistellige Zahl von Seemeilen nördlich von Helgoland, als wir mitten in einem wundersamen Meerleuchten, das die See weithin versilberte, drehten. Ich mußte irgend etwas beginnen in dieser seltsamen Nacht, in der „nichts geschah," wie mir Offiziere und Mannschaften immer bedauernd versicherten, und in der ich Dinge erlebte, die mir fast die Seele sprengten. Da ging ich hinunter in die Offiziersmesse und spielte dort, so gut es ging, das Schwerste und Abgründigste, was ich von Beethoven kannte. Für mich allein. Allein in der Messe und mitten in der Nordsee. Wer's nicht verstehen kann, soll's bleiben lassen!

Dann stattete ich dem Pfarrer, dem kleinen Prachtmenschen, einen Besuch ab. Er saß am Schreibtisch und dichtete:

„Zwei Meter breit, drei Meter lang
Und kaum drei Ellen tief,
Zwischen Koje und Schrank ein schmaler Gang —
Das ist mein Pfarrhaus im Schiff.

Nur Stahl und Eisen um mich her,
Fahl Licht von oben herein,
Und drinnen die Luft oft drückend schwer, —
Das Ganze: ein eherner Schrein.

Möcht dennoch dich nicht tauschen
Mit dem schönsten Pfarrhaus der Welt,
Du Kammer, umbrandet vom Rauschen
Des Lebens, das mir gefällt."

Die Sonne ging grün und rot im Osten auf, als wir unsere nächtlichen Reden abbrachen. Reden, so unbekümmert hoch und so waghalsig tief, wie man sie nur geführt hat, wenn man als Student in der ersten Frühe des Tages mit der überklaren Nüchternheit der Jugend nach durchredeten und durchrungenen Nächten morgens beim Jubel der erwachenden Vögel seiner Bude zusteuerte.

Wir sahen Helgolands rote Felsen im Meer im Westen liegen, als es längst Tag geworden war. Die Luftaufklärung hatte zwei englische Unterseeboote gemeldet. Da weichen kluge Panzerkreuzer aus. Wie wir auf unseren alten Ankerplatz im Jadebusen gekommen sind, weiß ich nicht. Ich schlief in meiner Koje ein sehr großes Loch in den Tag hinein.

Nach einigen Tagen fuhren wir wieder. Noch höher ging's diesmal in den Norden. Nur ein englisches Vorpostenboot wurde gesichtet. Das verschwand, als wir kamen. Treibende Minen wurden immer noch zur rechten Zeit gesichtet und dann abgeschossen. Ohne Explosion sanken die tanzenden schwarzen Hexenkessel unter, und nur Luftblasen zeigten, wo sie verschwunden waren. Diesmal hatten zwei Marineflugzeuge die Luftaufklärung übernommen. Eines von ihnen kam nicht mehr zurück. Die Torpedoboote suchten zwei Tage lang. Dann stand in irgend einer kleinen Zeitung drinnen im Lande eine Todesanzeige mit einem eisernen Kreuz für einen gefallenen Helden mehr.

Das drittemal ging geradewegs hinüber auf Englands Küste zu. Unterwegs bekam unser Panzerkreuzer Befehl zum Umkehren. Aber die andern, die ganz mit drüben waren bis vor Yarmouth und Lowestoft, erzählten mit leuchtenden Augen, wie gerade im Augenblick, wo ein englischer Schnellzug der Küste entlang fuhr, die Kanonen anfingen zu brüllen nach Albion hinüber.

Aber „sie" kamen dennoch nicht.

4. Bei den Luftkreuzern.

Als ich nach so manchem großen Tag in der Jade und draußen auf Vorposten am Feind eines Morgens vor dem Kommandanten am Fallreep stand und drunten im Boot mein fröhlicher Posener mit meinen Koffern schon wartete, da wurde es mir etwas sonderbar unter dem linken Brusttuch. Ich hatte ein Stück meines Herzens bei den Leuten des . . . gelassen. Werd' ich dich jemals wiedersehen, stolzes Schiff aus Stahl und todbereiten Menschenseelen? Denn die schwarze Ledermappe war zuletzt immer häufiger gekommen und gegangen, und die Zeit schien sich erfüllen zu wollen.

Aber hinweg mit allen dunkeln Gedanken! Da oben irgendwo, wo weißer Dünensand und grünes Heidekraut und perlmutrig schimmernder Feuerstein, geschliffen und geglättet durch hunderttausendjähriges Wogenspiel, den Wanderer eher zum Liegen als zum Gehen einladen, da wohnen die Mariner, die das Meer mit dem Himmel und die schweren Panzerkolosse mit den luftigen Kreuzern aus Aluminium und Leinwand vertauscht und es auf neuen Wegen England schon beigebracht haben, daß es keine Insel mehr ist. Der Abend brach über Watt und Deiche herein, als ich mit dem Auto gegen eine Gruppe von Gebäuden zufuhr. Hier hoben sich mit den großen Linien der modernen Eisenbautechnik die dunkeln Luftschiffhallen vom hellen Abendgewölke ab.

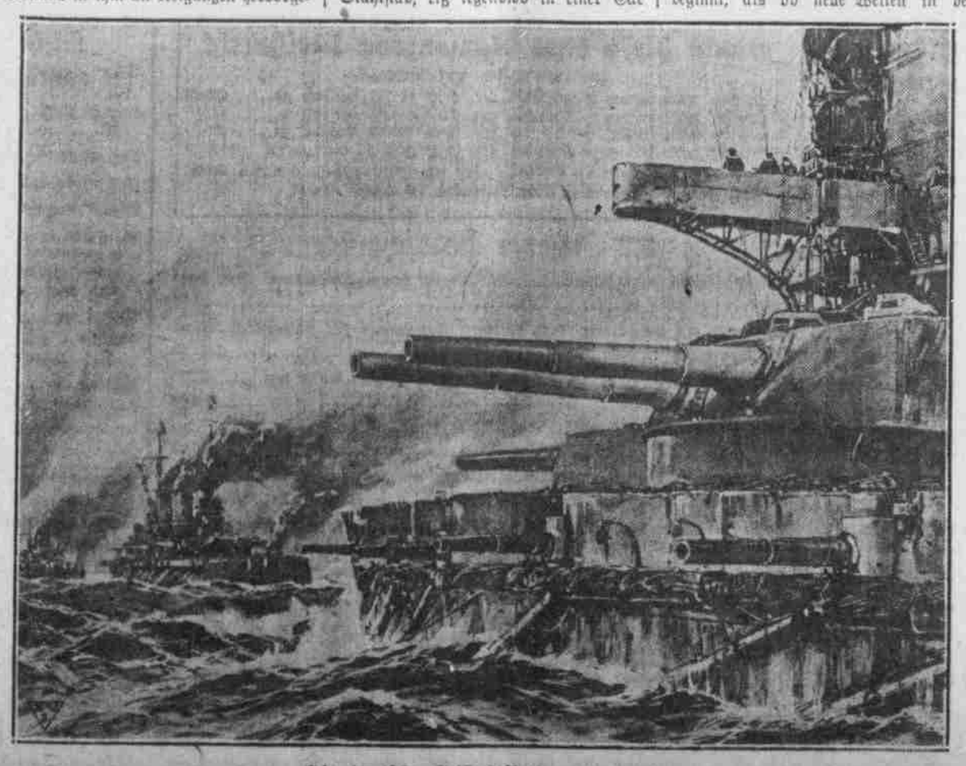
„Wieviele?" höre ich fragen.

Eine ganz beruhigende Anzahl!

Die Kommandanten saßen am blumengeschmückten Hufeisentisch gerade beim Abendessen. Es waren nicht alle. Einige befanden sich „unterwegs". Von der Wand herab grüßte der schwäbische Graf, der zähe Aushalter, ohne dessen jahrzehntelanges Ringen das alles hier nicht bestände. Diese Männer, zumeist zwischen dreißig und vierzig, hatten schon manchesmal die wilde Jagd über England zwischen den suchenden Scheinwerfern und den platzenden Granaten hindurch mitgemacht. Obwohl sie hier friedlich in der Heide wohnten, leuchtete der feste Jägerblick, wie er die Gesichter der Leute an der Front erhellt, unter ihren Stirnen. Mitten im Gespräch erhob sich einer der Kommandanten, hochgewachsen und glattrasiert. Es sei höchste Zeit für ihn, meinte er, er müsse heute nacht fahren; ob ich mitkommen wolle zur Halle?

Es ging auf Mitternacht zu, als wir einem dunkeln Bau entgegenschritten. Mit seinen hellerleuchteten Fenstern lag er unter dem kühlen Sternenhimmel da, wie eine Kirche bei der Frühmette am Weihnachtsmorgen. Aber die Fenster, die zuerst breit und rot in die Nacht hinausgeschienen hatten, schoben sich zu schmalen, blitzenden Schlitzen zusammen. Die Halle drehte sich, um das Luftschiff vor den Wind zu bekommen. Durch eine Seitentür traten wir in den Bau ein. Das Kreisen einer einzigen Schraube an dem ockergelben Rumpf des Luftkreuzers, der sich, unübersehbar aus der Nähe, nach vorn und hinten streckte, erfüllte den nach allen vier Seiten geschlossenen Riesenraum mit dem Brausen und Heulen eines Sturmwinds. Vor den unwahrscheinlich dünnen Stahlstangen der Schraubenverfestigung, daran die Luftschraube einen zuckenden, blendenden Sonnenwirbel malte, stand ein hohes Fahrgestell aus Holz. Darauf hockten die Maschinisten und beobachteten den Gang der Flügel. Aus dem schimmernden Lichtkreis lösten sich langsam die mannshohen Holzflügel wieder heraus, drehten noch ein paarmal schwer und unbeholfen und standen dann still. Die Arbeiter stiegen in das Gestänge, zogen da noch einige Schrauben an, hämmerten dort ein paar Nieten fest, und dann begannen die schlanken, dünnen Hölzer wieder zu rasen. Die Leute auf dem Holzgestell horchten genau hin. Der Mechaniker entdeckt die Fehler seiner Maschinen zuerst immer mit den Ohren und dann erst mit den Augen. Jetzt war's der richtige Ton!

(Fortsetzung folgt.)



Die deutsche Schlachtflotte unterwegs.

Leiche des Hessenprinzen.

Die Leiche des am 15. Sept. in der Dobrudscha gefallenen Prinzen Friedrich Wilhelm von Hessen traf Ende September in Kronberg ein und wurde nach der Johanniskirche gebracht, wo sie bis zur Errichtung einer Familiengruft verbleiben wird.

* * *

Deutsche in Rußland.

Laut „Russkoje Slowo" sind große Trupps deutscher Kolonisten, die aus dem Südwesten Rußlands ausgesiedelt wurden, in Tomsk eingetroffen. Insgesamt sollen im dortigen Gouvernement 4000 deutsche Kolonisten angesiedelt werden.