

Wo mag er ruh'n?



Wo mag er ruh'n? Im Wiesengrund?
Den Rasen zerstampfte der Kofse Fuß —
Doch schmückt er sich wieder mit Blumen bunt,
Wenn über die Aue laßt sich kund's
Narzweilendhaft in die Lüfte quillt,
Die Sonne durch überne Wolken bricht,
Goldfelig lächelnd aufs Lenzgefilde —
Wird er dort ruh'n? —
Ich weiß es nicht.

Wo mag er ruh'n? Am Waldesjaun,
Wo Schatten die Blumen nicht sprächen läßt?
Wölbt über ihm hoch sich ein Buchenbaum,
Wo ein Finkenpärchen gebaut sein Nest,
Wo, wenn in die Lande der Sommer zieht,
Das kleine Gelege erwacht vom Licht,
Zubelt dann über ihm ein Lied von Luft und Leben? —
Ich weiß es nicht.

Wo mag er ruh'n? Am Wegestrand?
In einem Garten, wo Rosen steh'n?
— Unendlich dehnt sich des Feindes Land,
Ich werde nie seinen Grabhügel seh'n.
Wollt' ich ihn jagen, wo fänd ich ein Ziel?
Ich weiß es nicht! Doch ich weiß, er ruht
Im Herzen des Volkes, für das er fiel.
Da ist seine Stätte. —

Da schläft er gut.
Max Gruber.

Flieger-Landungen

Schwierigste Aufgabe im Vorn der Luftfahrer.

Eine der häufigsten Fragen, die der Flieger zu hören bekommt, lautet: „Wie hoch gehen Sie?“ Und wenn er dann etwa erwidert: „1000 Meter!“ so klingt der Schredenkurs zurück: „So hoch?“ Und doch fühlt sich der Flieger im Grunde genommen am wohlsten, wenn er sich recht hoch in sein Element hinaufschraubt, denn



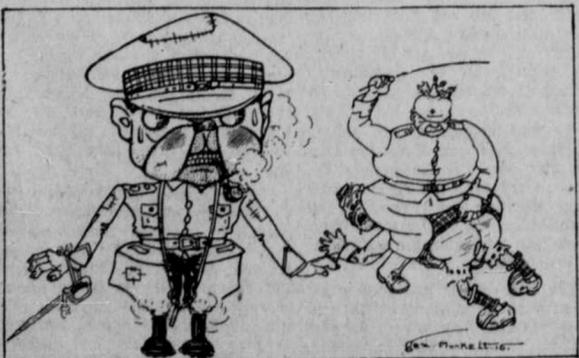
Erzählen von Flug, General der Pioniere bei einer Armee an der Westfront.

aus großer Höhe kann er am besten das Stüd seiner Arbeit vorbereiten und ausführen, das auch für den geübten Flugzeugführer seine Tüden nie verliert: die Landung. Von den Wechselfällen und Gefahren der Fliegerlandungen erzählt ein interessanter Aufsatz das in Berlin erscheinenden „Motor“:

„Es ist unglaublich, wie schwer es

für den Flieger oft hält, den Boden wieder zu erreichen, zumal, wenn die Landschaft, über der die Maschine des Fliegers schwebt, von kleineren, durch Lichtungen und Wiesen voneinander getrennten Waldstücken beherrscht wird. Solche Waldstücke gehören zu den unangenehmsten Klippen, denen der Luftseger begegnen kann. Zusammenhängende große Wälder sind weit weniger gefährlich; wiederholt ist es vorgekommen, daß ein Flugzeug sich unter Verlust unwesentlicher Glieder auf die dichten Kronen des Waldes sanft aufgesetzt hat. Galten die Zweige nicht, so wird der Sturz, wenn das Flugzeug nicht schnell niederging, jedenfalls wesentlich gemildert, und der Flieger kann seinen Führer sich unverfehrt verlassen. Damit soll natürlich nicht gesagt werden, daß eine Waldlandung zu den unbedingten Annehmlichkeiten des Fliegerlebens gehört; will es das Mißgeschick, so sieht das Flugzeug in den Kronen hoher Baumstämme fest, die man erst dann zu verlassen vermag, wenn es gelingt, Hilfe herbeizurufen. Besonders häufig erfolgen seltsame Landungen natürlich dort, wo sich der Flieger mit der Luft und ihren ungewohnten Wegen noch nicht genügend vertraut gemacht hat — in der Flugschule. Da kommt es denn oft zu einer Landung, ehe der Flug überhaupt begonnen hat. Einem Flugschüler passierte es z. B. kurz hintereinander zweimal, daß er seine Maschine keine hundert Meter vor dem Start betätigt auf den Kopf stellte, daß sie beträchtliche Löcher in den Boden bohrte. Natürlich wurde der glückliche Flieger alsbald mit dem Spitznamen „Maulwurfs-Flieger“ bedacht.

Der Augenzeuger.



Churchill (an der Front): Zeufler, so sehen also die englische Ziege aus!

Erfahrenere Flieger gelingt gewöhnlich der Abflug, aber auch für sie gilt die alte Flieger-Regel, daß Gegenstände, die sich auf dem Landungsplatz befinden, den landenden Apparat anziehen. Dazu gehören auch Fremde, die den Flugplatz besichtigen. Auf jedem Flugplatz-Landungsplatz gibt es Stellen, auf die wochenlang keine Maschine kommt. Wird aber dort einmal eine Gruppe von Besuchern hingestellt, so will es gewiß der tödliche Zufall, daß nach vollzogener glatter Landung der Apparat beim Ausrollen eine ungewollte Schwentung macht und in toller Fahrt auf die Neugierigen zuraht, denen nichts anderes übrigbleibt, als schleunigst Reißaus zu nehmen. Gegenstände sind überhaupt beliebige Zielobjekte. Auf einem großen Flugplatz, der etwa 2000 Meter lang und mehr als 1200 Meter breit ist, stand ein etwas invalides Flugzeug, das am Abend zur Reparatur in einen Schuppen geschafft werden sollte. Obwohl es in einen ganz bescheidenen Winkel gerückt worden war, setzte sich ein unartiges Flugzeug ausgerechnet auf diesen Invaliden. Ein anderes Flugzeug sah sich wegen eines unbedeutenden Motorschadens zu einer vorübergehenden Landung gezwungen, konnte weiter fliegen, erlitt aber in der Luft einen neuen Defekt und mußte daher niedergehen. Die Landung erfolgte — auf einem Haus-

Soldatenbetten.

Ein Feldgrauer schreibt:

Es wird und es soll auch keine Apotheose des Bettes sein. Und man wird auch nicht mit den Worten Heinrich Lautensacks anfangen, der die „Apotheose des Bettes“ also beginnt: „Laßt uns vom Sprud, ausgehen, der sagt: das Bett laßt.“ Denn den Soldaten laßt das Bett höchst selten an. Viel eher er selbst, wenn er nach stundenlangem Marsch in irgendeiner Ecke irgendeinen Sod sieht, der so etwas Ähnliches wie ein Bett vorstellen könnte. Man weiß nichts mehr von Sprungfedermatratzen, man weiß nichts mehr von Daunenkissen, man ist etwas beschämender geworden. Und es geht auch so.

Wenn man die „bettliche“ Erfahrung einiger Wochen hinter sich hat, ist man sich allgemein in dem einen Urteil einig: der Strohsack ist das beste Lager. Ihn, den man früher vielleicht höchstens einmal in einer Sommerfrische für ein paar Tage mit seiner Leichtigkeit beehrte, mehr aus einer Sensation, mehr aus dem Reiz eines kuriosen Zustandes heraus, weiß man jetzt in den höchsten Tönen des Lobes zu preisen. Es gibt keinen Halbmehr, der unangenehm sticht. Das Rascheln, das einem früher den schönsten Traum zerstören konnte,

kurze Nacht unter sich gehabt hat. Man ist wie erschlagen, obgleich man es gar nicht mit einem Feinde zu tun gehabt hat; es sei denn, daß man annimmt: der ehemalige ganz russische oder händrische Fichtenstamm füge sich trampfhaft in Hof-

Stunde — auf der Erde. . . Erste Nacht unseres Armierungsbatallions in Rußland. Keiner von uns wird sie vergessen. Die Nacht vorher im Eisenbahnzug, fest zusammengepackt, selbstständig ohne Schlaf. Noch uneingeteidet. Unser



Nach der vernichtenden Niederlage des serbischen Heeres am Umsfeld flüchten König Peter und die Mitglieder der serbischen Regierung in die albanische Berge, um nach Stutari zu gelangen.

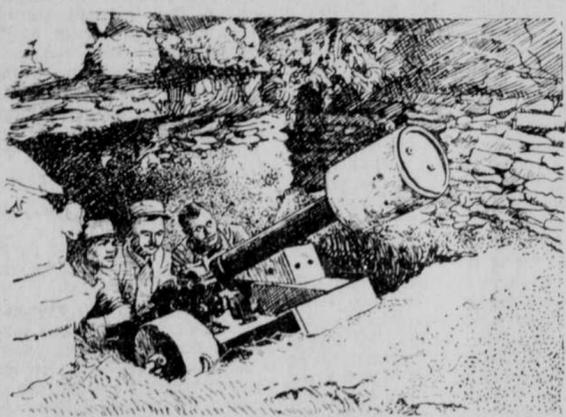


Feldmäßiger Unterstand österreichischer Truppen an der Styrfront.

gen, der eben mit Futter hoch beladen nach Hause fuhr. Ein drittes Fahrzeug mußte mit starkem Rückenwind landen. Dabei rollte es über das glatte Feld, auf dem es aufsetzte, hinaus; erst die sanfte Böschung eines Grabens brachte es zum Halten. Der Propeller tauchte in den Graben ein, das Flugzeug tippte weiter und legte sich schließlich jenseits des Grabens auf den Rücken, ohne daß ihm etwas gefehlt wäre. Der Führer, der sich nicht angeknallt hatte, stand festrecht auf seinem Sturzhelm, trabbelte aber mit einiger Schwierigkeit heraus und war ebenso wohlbehalten wie seine Maschine. Diese wurde mit einiger Mühe herumgedreht und flog am anderen Tage wieder über den Feind. Am unangenehmsten gestaltet sich die

ward heute Ruft, ward heute zu einer wohligen Schlummermelodie. Die Zeiten ändern sich. Und ob da nun wirklich auch ein Sack für das Stroh vorhanden ist, das fastlose Stroh tut's ebenfogut. Man wickelt sich in seine Dede und läßt Sack Sack sein.

Aber nicht immer gibt es Stroh. Nicht immer darf das Stroh, wenn es vielleicht solches gibt, als Lagerstroh verwandt werden; es muß vielmehr als Futter dienen, als teilweiser Ersatz der Heurration für unsere Pferde. Zergend etwas aber braucht man doch für Untertunftsziwe, und da ist man denn rechtzeitig auf die Gewinnung von Streuerzmitteln bedacht gewesen. Da hat man in erster Linie Torfstreu, sodann Säge-



Fransösische 80-Millimeter-Gebirgsartone, die als Minenwerfer dient.

Landung dann, wenn sich beim Start ein Rad vom Fahrgestell, das zum Abrollen vom Boden wie zum Ausrollen nach der Landung unentbehrlich ist, ablöst. Gewöhnlich geht die Maschine selbst, wenn die Landung gelingt, dabei in Stücke. Nur wenige werden so viel Glück haben wie jener junge Leutnant, der rechtzeitig auf das Fehlen seines einen Rades aufmerksam gemacht werden konnte. Es gelang ihm, auf einem durchweichigen Ader, und zwar mit dem hinteren Teil des Apparates zuerst, n'oberzugehen, sodah sich dieser tief in den Boden einbohrte und der vordere Teil ganz sanft stehen blieb. Der glückliche Pilot vertief seinen Sitz so bequem, als hätte seiner Maschine nie etwas gefehlt.

— Gefangen in König's. Er rück. Ein Russe hat seiner Ehefrau beim Abmarsche erzählt, daß er sich bald die Sehenswürdigkeiten von Berlin ansehen werde. Da er nach längerer Gefangenschaft dieser nur immer schreibt, daß er sich in König'sbrück befinde, fragt diese endlich ungeduldig bei ihm an, ob denn die König'sbrück gesprengt worden sei, weil er noch nicht in Berlin sei.

span. Holzwohle und zuletzt und dennoch nicht zuletzt Papier, Papierschneid. Da ist irgendwo in Rußland oder in Flandern ein Sägewert. Da ist es selbstverständlich, daß man in diesem Sägewert eine Holzwohlemaschine aufstellt oder auch eine Hobelmaschine. Die Truppen in den Unterpäben der nahen Schützengräben werden demzufolge niemals ein ganz hartes Lager haben und vor allen Dingen Gelegenheit eines verhältnismäßig häufigen Ersatzes. Aha, denkt der behaglich am Ofenschmünzelnde Leier, da ist so'n Holzwohle ganz einfach wie ein Strohsack wieder aufzukütteln. Mitnichten! Was sich der Strohsack gern und schnell gefallen läßt, bringt einen Holzwohle noch lange nicht zu seinem ersten halbwegs bettlichen Zustand zurück, mag man auch noch so oft frühmorgens und spätabends Luft zwischen seine einzelnen, immer dichter ineinanderdrückenden, knisternden und wispelnden Bestandteile bringen. Der Holzwohle sackt bei jeder die Eigentümlichkeit, langsam wieder Holz zu werden, langsam wieder das Bett zu werden, aus dem er einst mit Hilfe einer sinnreichen Maschine entstanden ist. Und der Rücken fühlt es am anderen Morgen gar sehr, was er die lange oder auch öfters

langsam zu seiner einstigen Einheit und Härte wieder zusammen, um die deutschen Soldaten nicht zu einem erquidenden Schlaf kommen zu lassen. Man hat ein festes Rückrad, das erst ein stundenlanges Marsch, mit wohlgepadtem Affen, wieder geschmeidig machen soll. Soll. Ob er's wirklich fertigbringt, ist eine andere Frage, die nicht zum Thema gehört.

Die Sägespäne und die Torfstreu haben die Eigentümlichkeit, auch wenig von Weichheit wissen zu wollen. Auch sie kriechen wieder schnell ineinander. Aber in ihnen erhält sich doch wenigstens die Form, das mehr oder weniger tief eingeprägte Negativ des Schlafers, der am Abend stets darauf bedacht sein muß, genau dasselbe Loch genau dieselbe hügelige Landschaft mit seinem Postivo wieder auszufüllen, was nicht immer ganz leicht ist, wenn der Schläfer getrennt ein Flügelmann der Garde war, heute aber aus der letzten Gruppe eines Infanterie-Ersatz-Batallions kommt, von dem man fast annehmen könnte, daß er aus der Provinz Vitiupitanien herkommt.

Bleibt das Papier, dieses Allerweltsmittel, auf das man auch im Kriege, wo man auf so vieles verzichten muß, am allerwenigsten verzichten kann. Der Sekretär einer Etappen-Intendantur kann es an seinem Schreibtisch nicht verstehen, warum allmonatlich von den einzelnen Armeekorps so ungewöhnlich zahlreiche Waggons Zeitungspapier telegraphisch angefordert werden. Die an der Front wissen genau, weshalb und wofür. Zeitungspapier ersetzt den ganzen „Komfort“ eines Haushalts. Unterstände können damit austapeziert werden, Stiefel werden damit gewischt, und vor allen Dingen: Betten werden daraus hergestellt. Mancher „Kesthe“ weiß nichts davon, daß er die letzte Nacht ganz froh auf einem Feuilleton eines Kollegs schlief, den er sonst nicht „riechen“ kann. Er riecht überhaupt nichts mehr. Aber das Ungeziefer hat seine feine Nase behalten. Es kann seinerseits Zeitungspapier nicht riechen und meidet es ängstlich, sehr zur Freude der Schlafbedürftigen.

Wie oft aber kommt es vor, daß diese Schlafbedürftigen für Tage, für Wochen, in der ständigen Verfolgung des Feindes, nichts anderes unter ihrem müden Rücken haben können als die nackte kalte Erde! Man hat nur noch den einen Gedanken: schlafen, schlafen, schlafen, sei es auch nur für vier Stunden, drei Stunden, zwei Stunden oder selbst nur für eine einzige, eine lange, eine kurze

ganzes Gepäd: eine dünne Dede, ein Kommißbrot, zwei Verbandpäckchen. Keiner weiß, wohin die Fahrt geht. Nach 24 Stunden aussteigen. Einige Kilometer Marsch. Endlich das Städtchen Z. . . Wir Zreitausend werden in der Zuderfabrik untergebracht. Irgeuwohin auf eiserne Matten, die hier den Fußboden bilden. Als Kopfstücken das Kommißbrot. Die Dede muß Matratze und Federbett vorstellen. Die Motoren laufen die ganze Nacht. Es ist taghell durch die singenden Bogenlampen. Es ist eine große Ruft um uns. Diejenigen sind glücklich, die ihren Kopf auf ein Bündel Laue legen können. Das ist nicht ganz so hart wie das Kommißbrot. Möglich ein Schrei. Ein Poltern. Ein Raseln. Einer ist eine schmale, steile Eisentreppe hinuntergefallen und hat den Arm zweifach gebrochen. Schlafen. Die Motoren trommeln. Schlafen. Die Knochen lösen sich aus ihren Gelenken. Sie drücken sich durch

Angeschmiert.



Sie glauben zu leimen und sind gelemmt.

das immer weicher werdende Fleisch. Wenn doch bloß erst der Morgen da wäre! Es wird einem gar nicht bewußt, daß es sehr kalt ist. Man hat die Augen geschlossen und denkt ganz heiß an das letzte, wichtige, weiche Bett. Wann wird man einmal wieder in einem richtigen Bett liegen? Kleider anziehen? Sich dehnen? Schlafen? Schlafen? Vielleicht auch träumen!



Strasentampf in Klatjowo mit Serben.