Zeppeline über England.

Aus der Feder eines Luftkreuzer-Kommandanten.

(Copyright 1916 by Ullstein & Co., Berlin. — Copyright by John N. Wheeler, New York.)

(Fortsetzung.)

Es dunkelt. Oben strahlt die Sonne noch, während violette Abendschatten unten schon alles decken. Leipzig wird überflogen. In der Ferne schimmern die Leuchtfeuer des Dresdner Luftschiffhafens.

Die Nacht ist da. Stille überall. Kein Laut dringt von unten in die klare Höhe. Ballast wird abgegeben, die Wache gewechselt. Tagsüber war alles auf den Beinen. Auch jetzt denkt kein Mensch an Schlummer. Eintönig summen und brausen die Schrauben, ruhig, unbeirrt zieht das Schiff dahin. Nicht der kleinste Fehler hat sich ergeben. Alles klappt. Wieder gleiten die dunkeln Wälder Thüringens vorbei. Westfalen und Rheinland werden angesteuert. Dunkelrot flammt die Glut der Hochöfen empor. Blitzende Lichter verraten, daß hier im Herzen Deutschlands auch nachts die Arbeit nicht ruht.

Um Mitternacht steht der Luftkreuzer über Köln. Nordnordost geht es weiter nach Düsseldorf, mit Nordoststurs nach Münster und Osnabrück. Dort ruht das Oldenburger Land. Weiter strebt das Schiff nach Bremen zurück in großem Bogen über Hannover und dann wieder hinauf nach Norden. Im Morgengrauen kommen Hamburg und die Elbe, die ihre grauen Wasser träge seewärts wälzt, in Sicht.

Die Abnahmefahrt ist beendet. Noch aber ist so reichlich Betriebsstoff vorhanden, daß das Abnahmekommando schließt, die Fahrt weiter auszudehnen. Höher steigt das Schiff unter den Strahlen der Sonne, weiter zieht es dahin. Stunde auf Stunde verrinnt, es wird Mittag, Nachmittag, Abend. Dann tauchen voraus die Hallen auf, in denen das Schiff seine neue Heimat finden soll. Abwärts senkt es sich, den wartenden Fäusten der Mannschaften entgegen, die es ergreifen und nach dem neuen Lager geleiten.

Die Abnahmekommission beglückwünscht den Führer zu seinem schönen Schiffe. Das Ergebnis ist über alles Erwarten gut. An die vorgesetzte Dienststelle geht die Meldung:

„L 150' frontbereit!"

Harte Tage.

Die nächste Angriffsperiode naht heran. Längst sind alle Pläne bis in die kleinste Einzelheit ausgearbeitet, jedes Schiff hat seine genaue Gefechtsanweisung. Die Kommandanten haben mit ihren Offizieren alle Angriffsmöglichkeiten durchgesprochen. Die Mannschaften, die auf Urlaub waren, sind längst zur Stelle. Auch sie wissen, was bevorsteht. Keine Silbe, kein Laut dringt über den Hafen hinaus, nichts verrät die geplante Unternehmung.

Besorgte Blicke spähten himmelwärts. Seit vier Tagen schon bläst der Nordwest von Schottland herüber. Statt abzuflauen, wird er von Stunde zu Stunde steifer, böiger. Kein Flugwetter, keine Aussicht auf baldige Besserung. Draußen auf See muß es hart hergehen.

Ununterbrochen treffen die Meldungen der Vorpostengefechte ein. Nur auf wenige Stunden ist es einigermaßen sichtig. Dicht lastet der Himmel über der See, dann wieder jagt eine Schneebö nach der andern heran. Dabei eine Kälte, die durch Mark und Bein geht. Alles an Deck ist vereist und glitschig, lange Eiszapfen hängen von Aufbauten, Geländern und Stagen, der Schornstein ist grau von Salz. Nur ein Niedergang ist passierbar, alles andere ist dicht verschalkt. Die Boote schlingern und stampfen, ein Brecher nach dem andern steigt steil empor, stürzt sich an Deck und leckt zur Brücke hoch. Alles, was nicht niet- und nagelfest oder gründlich seefest gezurrt ist, wird fortgerissen. Die braven alten Boote müssen teilweise einlaufen, um ihre Schäden auszubessern, und durch andere ersetzt werden.

Trotz aller Wachsamkeit ist vom Feinde nichts zu sehen. Vielleicht liegt er ruhig in seinen Häfen, vielleicht streift er in unmittelbarer Nähe umher. Die schlechte Sichtigkeit verhindert jede Beobachtung. Und gerade die ist unumgänglich nötig.

Der Engländer kennt die Rührigkeit der „Ratten", er weiß ganz genau, daß die am letzten die Gewohnheit haben, in ihren Löchern zu bleiben, daß kein Teufel sie abhält, draußen nach dem Feinde zu streifen, wo immer nur sich eine Gelegenheit bietet, mit scharfen Zähnen in seinen Bereich einzufallen. Worauf sinnt er, was plant er? Die scharfen Späheraugen, deren Blick sonst weit über See dringt, die den geheimsten Schlupfwinkel durchstöbern, sind bei solchem Wetter machtlos.

Ein ungemütlicher Zustand ist es. Dem Flottenchef ist es dringend erwünscht, zu wissen, wie es drüben aussieht, ob der Feind irgend etwas unternimmt, ob er überhaupt in der Nordsee zu sehen ist. Uns Luftaufklärung ist unter diesen Umständen nicht möglich! Ununterbrochen hält das Wetter an. Grau und düster wird es Tag. Die Nebelwand will und will nicht weichen, oder der Sturm kommt herangeflogen. In wildem Treiben wirbelt er den Schnee vor sich her, daß nicht die Hand vor den Augen zu sehen ist. Kaum daran zu denken, bei solchem Wetter aufzusteigen. Nicht einmal aus der bergenden Halle kämen die Schiffe.

Von Tag zu Tag, von Stunde zu Stunde wächst die Ungeduld in den Häfen und Stationen. Längst ist alles klar. Nur Gas und Proviant wären nachzufüllen. In kurzer Zeit könnte es losgehen.

Wieder endet ein Tag, die Dunkelheit fällt ein. Eintönig rieselt der Schnee vom Himmel herab, dann wieder stäubt er unter den peitschenden Schlägen des Windes wild durcheinander. Verkurrt läuft der Posten vor der Halle auf und ab. Noch zwei Stunden bis zur Ablösung. Unendlich langsam verrinnt die Zeit der Untätigkeit.

Nicht viel anders sieht es im Kasino aus. Die beiden Kommandanten der Luftkreuzer sitzen mit ihren Offizieren zusammen, erzählen einander von den Erfahrungen, die sie beim letzten Angriffe gemacht haben, tauschen Meinungen aus. Kapitänleutnant Kottlitz berichtet von seinem neuen Schiffe, das drüben in der Halle liegt, von der Abnahmefahrt, von der Freude und dem Stolze, mit der er den neuen Riesen übernahm. Die Stimmung ist nicht gerade rosig. Jeden Augenblick rüttelt der Sturm draußen an den Fensterläden, pfeift und dröhnt um das Haus. Den vierten Tag schon dieses S . . wetter.

Mißmutig erwacht der Kommandant zu einem neuen, tatenlosen Tage. Lauschend erhebt er sich, draußen scheint alles ruhig. Sollte der Sturm abgeflaut haben? Mit einem Sprung ist er am Fenster, stößt es auf. Ein eiskalter Luftstrom dringt herein, aber klar und blau dehnt sich der Himmel. Das herrlichste Fliegerwetter! Mit einem Ruck schnellt das Barometer der Laune hoch empor. Wie ausgetauscht ist alles im Hafen. Fröhliche Gesichter überall, wo gestern noch mürrische, vergrämte Laune herrschte.

Eitel Freude und Leben auch in den Hallen. Wie leises Flüstern geht es durch den Leib der Riesen, die dort ruhen, als schöpften sie Atem zu neuem Tun. Die Leute sind vollzählig zur Stelle. Ueberall wird gearbeitet. Die dort hantieren an den Motoren, Schrauben werden angezogen. Andere wieder arbeiten an den Geschützen.

Kottlitz erklärt seinem Kameraden von „L 61" die Vorzüge des neuen Kreuzers.

„Ist das ein feiner Bursche!" Fast neiderfüllt geht Körte um den Riesen herum.

Eine halbe Stunde verrinnt. Immer klarer und besser wird das Wetter draußen. Höher steigt die Sonne. Seit langen Tagen zum erstenmal wieder leuchtet sie in tausend Farben und Reflexen auf der weißen Schneedecke. Vor den Toren schaufeln Leute den Weg frei.

„Ob wir heute noch fahren?"

Unschlüssig blicken die Kommandanten einander an. Noch aber ist das letzte Wort nicht ausgesprochen, als das Telephon läutet.

„Hier Kommando Hochseeflotte, Eins Asto (1. Admiralstabsoffizier). Wann sind Sie fahrtbereit?"

Ohne Zögern kommt die Antwort: „Spätestens in einer halben Stunde!"

Drüben am Apparat lacht es.

„Sie freuen sich wohl mächtig, daß es mal wieder soweit ist? Wir haben gute Weitermeldungen. ‚L 150' klärt nach Westen bis Tscherling Bank auf, ‚L 61' nach Norden bis zur Jammerbucht!"

Kottlitz wiederholt den Befehl und hängt den Hörer ab. Sein Kamerad verschwindet sofort mit einem heftigen Satze in der Tür.

„Mensch, laufen Sie doch nicht so. Sie sollen ja ohnedies zuerst losgehen!" —

„Bitte klarmachen!"

Ein eilendes Wettlaufen erhebt sich unter der Mannschaft. Ein jeder will der erste im Ankleideraum und in seinem Lederfrack sein.

Schlag auf Schlag folgen die Befehle. Wie in einem Ameisenhaufen wirbelt alles durcheinander, planlos und ziellos anscheinend. Ein jeder aber weiß genau, was ihm obliegt.

Brüllend sausen die Motoren los, donnernd, daß das mächtige Schiff und die Halle zu zittern beginnen.

Der Ingenieur lauscht ununterbrochen. Alles in Ordnung.

Hier werden Sandsäcke angeschleppt, Wasserballast eingefüllt, dort Proviant und Munition genannt.

„Motoren klar."

„F. T. klar."

„Geschütze klar."

„Wurfvorrichtungen klar."

„Haltemannschaft klar."

„Schiff fahrtklar."

Grell schrillt das Pfeifensignal durch den Raum, selbst im knatternden Donner der Motoren deutlich auszunehmen.

„Abwiegen!"

Rauschend und plätschernd strömt in dickem Schwalle das Wasser auf den Boden und fließt nach den Seiten ab. Die schweren Eichenlager zittern, der Luftkreuzer hebt sich: „L 150" schwebt. Die Haltemannschaften ergreifen die Taue.

Ein Ruck am Maschinentelegraphen, ein helles Klingeln. Alles, bis auf den Kommandanten, ist auf Stationen.

„Halle auf!"

Langsam klaffen die ungeheuren Tore auseinander, eine blendende Lichtfülle schießt herein. Der Kamerad drüben ist ebenfalls klar. Soeben gleitet sein Schiff aus der Halle.

Prüfend schweift noch einmal der Blick des Führers über „L 150". Nicht die kleinste Einzelheit entgeht ihm. Alles in Ordnung.

„Na, dann wollen wir losgehen!"

Rasch ist er über die Leiter im Führerstand.

„Luftschiff marsch!"

Langsam streckt der graue Riese die Nase in die Luft. Vorsichtig, als sähe er sich sein Element noch erst an, bevor er sich ihm überläßt. Dann wird er ganz herausgebracht.

„Ausschlippen!"

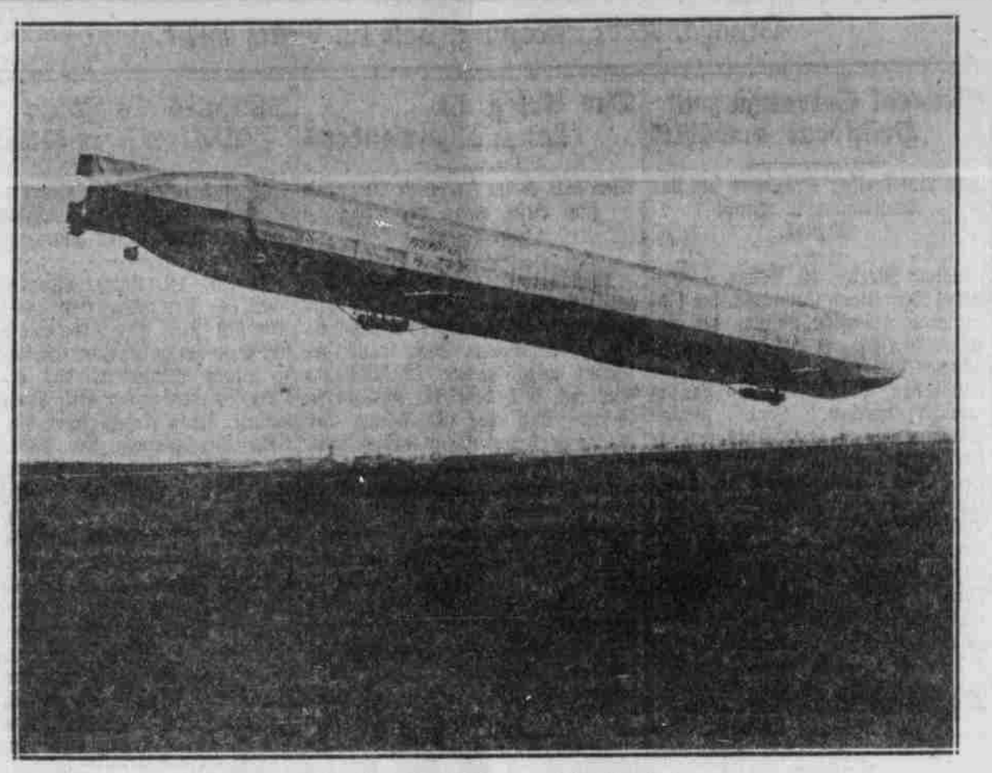
Mit einem Ruck gleiten alle Fäuste von den Tauen.

„Achtung! .... Los!"

Heulend beginnen die Luftschrauben ihr Lied, schneller, immer schneller drehen sie sich, bis statt ihrer nur schimmernde Kreise die Luft zu durchrasen scheinen.

„Große Fahrt voraus!"

Die Ruder- und weitere Maschinenkommandos folgen. „L 150" setzt sich in Bewegung, steigt. In der Ferne, kaum fünfzig Hektometer vom Hafen entfernt, saust der graue Körper von „L 61" vor ihm dahin. Jetzt wendet er nach Norden, steigt höher und höher. Wie ein silbern schimmernder Strich noch wirkt er einen Augenblick, dann verschwindet er....



Ein Zeppelin-Luftkreuzer beim Landen.

Kleinkrieg.

Auf geradem Kurse zieht „L 150" seewärts, kaum hundert Meter über Land. Alle Einzelheiten unten sind deutlich auszumachen: die kahlen Bäume, die wie dürftiges Unterholz aus der Schneedecke herausspießen scheinen, ein vereistes Flüßchen, der erhöhte Bahndamm mit den glitzernden und in der Sonne funkelnden Gleisen. Aus strohgedeckten Häusern eines Dorfes wirbelt dünner Rauch kerzengerade in die stille, klare Winterluft. In der Ferne taucht an Steuerbordseite ein Städtchen auf. Wie eine glitzernde Nadel strebt der schlanke Kirchturm aus dem Häusergewirr, das sich um ihn drängt, heraus. Auf dem Hauptplatze wird anscheinend gerade Markt abgehalten. Als wäre eine Riesenhand plötzlich in Kinderspielzeug hineingefahren, so quirlt und wirbelt alles durcheinander. Käufer und Verkäufer lassen liegen und stehen, was sie gerade in Händen hielten, und starren dem mächtigen, bläulich schimmernden Luftriesen, dessen dröhnendes Atmen schon von fernher vernehmbar war, entgegen. Mützen und Tücher werden geschwenkt. Kaum aber sieht es die Besatzung, schon ist sie weit weg über den Deichen, auf denen Landsturmposten auf und ab patrouillieren.

Der Schaumstreifen der Brandung kommt voraus in Sicht, wohl mehr als hundert Meter breit. — Die Dünung ist noch schwer, mächtige Brecher heben sich aus der dunkelgrünen Fläche. Wie Schafe sieht es aus, die auf grüner Wiese weiden. Kein Laut vom dumpfen Donnern der Brandungswellen aber dringt zu dem Schiff, das jetzt höher emporstrebt, auf die See hinaus. Dort, wo das Wasser an der Kimm hochzuklettern scheint, taucht ein braunes Segel auf. Ein Fischkutter. Mit vollem Zeuge kommt er heran. H. F. 235 trägt er als Erkennungszeichen.

Wieder der verwegene Kerl, der Finkenwärder. Tagaus, tagein graft er die See ab. Mag der Nordwest noch so steif wehen, die Dünung noch so schwer gehen, sein Segel ist immer auszumachen. Das ist das Material, mit dem man den Teufel aus der Hölle holt, das sind die Leute, denen draußen keine Arbeit zu schwer ist. Immer ist er der erste draußen, der letzte, der einläuft. Bis weit hinaus segelt er. Minen kümmern ihn ebensowenig wie feindliche Fahrzeuge. Kaum daß er sich Zeit gönnt, mit vollem Bünn ein- oder weseraufwärts zu ziehen, um seine Schollen, Zungen und Knurrhähne loszuschlagen, um die sich die Fischfrauen und Kötschen in Altona und Bremen schlagen. Kaum aber ist er den Fang los, so geht er mit der Ebbe wieder hinaus, ein kleiner König auf seinem Schiff, von dessen Gaffel die schwarz-weiß-rote Flagge weht. Einer der wenigen noch, die der Segelschiffahrt treugeblieben sind. Alte und viele der Jungen sind geblieben da draußen, und die Neumodischen heuern auf Dampfern an.

Tief nach Steuerbord überliegend, unter Vollzeug bei der frischen Brise jagt er dahin. Scharf fegen die Spritzer über Deck. Der Rudersmann winkt fröhlich hinauf, dann dippt der Führer die Flagge zum Gruße.

Das Land bleibt zurück. Vier Strich backbord voraus wird Helgoland gemeldet. An Steuerbord kommen dann die Halligen, Amrum, bald auch die langgestreckten Dünen von Sylt, die in der warmen Sonne gleißen und leuchten, in Sicht.

Schwerer ist der Seegang hier draußen, frei vom Lande. Wie ein einziger weißer Schaumstreifen scheint noch die See, auf jeder Welle reiten die weißen Schaumkämme zu Tal.

Der Güriel der Vorpostenboote wird überflogen. Mit langsamer Fahrt pendeln sie ihren Stropp ab. Ununterbrochen spähen scharfe Augen hinaus auf See, ob der Feind sich nicht zeigt. Freilich, nur eng begrenzt ist ihr Gesichtskreis, nicht zu vergleichen mit dem Ausblick, der sich der Mannschaft oben von dem Luftkreuzer aus bietet. Dem bedeuten Seegang, Gischt und Dünung kein Hindernis. Ruhig zieht er seinen Weg, in gleichmäßigem Takte treiben ihn die Luftschrauben vorwärts gegen den Wind.

„Tiefensteuer!"

Kaum vierzig Meter über der Oberfläche streicht der Riese über eins der kleinen Fahrzeuge dahin.

„Nichts Neues?"

Mit voller Kraft dröhnt der Schall durch den Sprachtrichter zu den Aufhorchenden hinunter. Das Brüllen der Motoren übertönt ihn. So winkt ein Signalmast die Frage, und auf gleichem Wege wird geantwortet. Nichts Neues!

Höher steigt „L 150 wieder zur Weiterfahrt. Fast unbegrenzt öffnet sich die Weite dem Blick. Drüben ist das dänische Land, dort kommt Fanö mit dem dahinter liegenden Esbjerg, dann Hanstholm und bald hinterher die Jammerbucht in Sicht. Verschwommen, in bläulichen Dunst getaucht, dunkeln voraus die Linien der norwegischen Küste. Auf dem ganzen Seegebiete, das der Luftriese abstreift, zeigt sich nicht das geringste Verdächtige.

Ein kleiner Dampfer nur wird gesichtet, der auf Skagen zuhält. Dicker Qualm wälzt sich aus dem Schornstein, schwer stampft und schlingert er mit langsamer Fahrt dahin. Fast nichts ist vom Kielwasser zu sehen. Schäumend wälzt sich die See gegen das Heck heran, stößt es mit wuchtigen Schlägen vorwärts.

Der Dampfer sieht harmlos aus. Aber traue einer mal dem Frieden! Neutrale Farben decken oft britische Schurkerei und Feigheit. Die schönste Bannware birgt vielleicht der Laderaum.

Wieder werden die Steuer in Tätigkeit gesetzt, die Luftschrauben wirbeln mit äußerster Kraft blitzende Kreise. Näher und näher kommt das Schiff, bis der Luftkreuzer dicht neben ihm auf gleicher Höhe steht. Ein Schwede, wie die aufgemalten Farben und der Name am Heck „Gunar Linders, Norrköping" zeigen.

Ein scharfes Klingeln tönt durch die Gondeln und Laufgänge von „L 150". Die Motoren stoppen, das Sausen und Dröhnen verstummt. Jetzt ist Verständigung möglich.

Nach Abgangs- und Bestimmungsort wird gefragt, nach der Ladung. Kapitän und Mannschaft sind über die Störung alles eher als böse; bringt sie doch nur willkommene Abwechslung und Stoff zu Erzählungen in der Heimat.

Von Hull ist „Gunar Linders" unterwegs nach Gotenburg. Weizen für die schwedische Regierung hat er geladen. Die Auskunft ist befriedigend. Unaufgefordert noch erzählt der Schwede weiter, daß er in schwerem Wetter fünf Tage bereits auf See sei. So hart war der Sturm, daß er zwei Tage beigedreht liegenbleiben mußte. Ein freundliches Winken noch, der Wunsch „Glückliche Fahrt!" schallt herüber und hinüber, dann setzt der Schwede seine Fahrt fort. Der deutsche Luftkreuzer steigt hoch und holt zu weitem Bogen aus. Nichts zu sehen. Mit Weststurs geht es nach der Doggerbank.

Backbord voraus scheint einer der Signalmaaten etwas gefunden zu haben. Er deutet nach einem dunkeln Gegenstande, der scharf ins Auge gefaßt wird. Eine Treibmine. Bald hoch oben auf einem Wellenberge, von Gischt und Schaum umsprüht, dann wieder im Tal treibt sie langsam vor dem Winde dahin. Sie wird angesteuert.

„Maschinengewehr klar. Feuer eröffnen, achthundert Meter!"

Im nächsten Augenblick bellt das trockene Knattern auf, die Geschosse zischen dem Ziele zu. Dicht neben der schwarzen Kugel schlagen sie ein. Ein Treffer, noch einer, ein dritter. Eine dumpfe Detonation erfolgt, ein Wasserberg hebt sich, dann ist die Gefahr beseitigt, die Mine gesunken.

An das Flottenkommando geht F. T.-Meldung:

„Vom Feinde nichts gesehen. — Ein schwedischer Dampfer angehalten, unverdächtig. Auf sechsundfünfzig Grad zwölf Minuten Mine abgeschossen." — — —

„L 61" ist inzwischen auf Nordwest-, dann auf Weststurs gefahren. Nach dem Ueberfliegen der Weser- und Jademündung steht er nun nördlich der friesischen Inseln. Gegen elf Uhr liegt Borkum querab, kurz darauf kommt die Emsmündung in Sicht. Die See ist hier bedeutend ruhiger. Die holländische Küste taucht auf. Backbord, nur wenige Seemeilen ab, liegt Terschelling. Weiter westlich soll die Aufklärung nicht gehen. So wendet „L 61" dennauf nördlichem Kurse der Doggerbank zu.

Von allen Stationen wird scharfer Ausguck gehalten; umsonst. Fast scheint es, als sollte der Luftkreuzer ergebnislos von der Aufklärungsfahrt zurückkehren.

An der Backbordnock des Kommandostandes sieht ein junger Maat mit besonders scharfen Augen. Seit einigen Minuten schon starrt er angestrengt voraus. Jetzt ist er seiner Sache sicher. Hastig aufgeregt wendet er sich zum Kommandanten:

„Herr Kapitänleutnant, ein U-Boot!"

Die Gläser fliegen an die Augen, der angedeuteten Stelle zu. Tatsächlich, aus der dunkelgrünen Oberfläche der See taucht soeben ein grauer Turm empor. Anscheinend sind sie da unten ahnungslos, wissen nicht, daß der Feind in den Lüften naht.

Höher und höher steigt das Unterseeboot. Noch ist Vor- und Achterschiff von den Wellen leicht umspült, jetzt hebt sich der Bug aus dem Wasser.

„Ein Boot aus der E-Klasse!"

„Hart Steuerbord; a. K. voraus!"

In rasendem Wirbel drehen die Luftschrauben, in sausender Fahrt geht es auf den ahnungslosen Feind zu. Der ist inzwischen völlig aufgetaucht. Mit seinem Sehrohr hat er vorher wohl nur die Wasseroberfläche abgesucht. So ist ihm entgangen, daß die Gefahr über ihm schwebt.

Der Deckel wird hochgeklappt, ein Kopf und Schultern werden sichtbar. Jetzt ist der Engländer oben, späht umher. Im selben Augenblick aber dröhnt das Brausen der Motoren an sein Ohr, sieht er den grauen Leib des Luftriesen auf sich zukommen. Der Kopf verschwindet, der Deckel fällt. Am Heck quirlen die Schrauben das Wasser. Mit äußerster Kraft jagt er voraus. Jetzt versucht er zu tauchen.

Schon überspülen die Wellen wieder das Vorschiff — eine Sekunde zu spät. Im gleichen Augenblick ist „L 61" über ihm.

Ein Kommando oben, die erste Bombe saust herab. Hart neben dem Boote schlägt sie auf das Wasser. Gischt und Schaum sprühen auf.

Zusehends sackt der Engländer weg. Auch das Achterschiff ist jetzt im Wasser verschwunden. Mehr und mehr sinkt der Turm ein, nur die Kuppel und die Sehrohre sind noch zu sehen. Da naht das Verhängnis.

Die zweite Bombe saust herab. Haarscharf trifft sie auf, mitten auf die Kuppel. Rot lodert Feuerschein, ein dumpfer Krach ertönt. Treffer!

Ein gähnendes Loch klafft an Stelle des Turmes. Zwei, drei, vier Granaten hageln in schneller Folge nach. Stahlfetzen fliegen hoch. Ein kleiner Wirbel — dann Ruhe. — — —

In engem Bogen umfährt der Luftkreuzer die Stelle.

Langsam, träge quillt aus der Tiefe Oel empor. Ein dunkler Fleck inmitten der aufgeregten Wasserfläche. Weiter und weiter breitet er sich, wird größer und mächtiger, lastet über dem, was unter ihm ruht, wie ein dunkles Leichentuch. — Ein Feind vernichtet.

Noch eine halbe Stunde kreuzt „L 61" über der Stelle, dann zieht er heimwärts und vor ihm die Meldung:

„Feindliches U-Boot, anscheinend E-Klasse, dreißig Meilen nördlich Terschelling durch Bombenwurf vernichtet."

Nach England.

Neumondszeit. Dunkel und kalt steigen wieder die Nächte herauf. Nur die Sterne blinken und flimmern in mattem Schimmer. Fieberhafte Tätigkeit herrscht in den Luftschiffhäfen; ist doch die Zeit angebrochen, in der jede Minute der Befehl zum Angriff kommen kann. Seit mehreren Tagen schon ist das Wetter beständig. Heller Sonnenschein während der kurzen Tage, ruhige, klare Nächte, die der leichte nordwestliche Wind noch verlockender scheinen läßt.

Die Urlauber sind aus der Heimat eingerückt. Sie alle wissen, daß es jetzt jederzeit losgehen kann, und bei jedem steht fest, daß er unbedingt dabei sein muß.

Längst ist hier alles klar und zum soundso vielten Male nachgesehen. Sorgsam sind die Motoren erprobt, jede Feder, jede Schraube und Niete ist geprüft. Keine Stelle am Schiffskörper, die dem prüfenden Blick entgangen wäre.

„Binnen un buten allens klaar!"

Auch Gefechtsbestimmung und Angriffsplan jedes einzelnen Schiffes liegen fest. Der Kommandant weiß, welchen Weg er zu wählen, was er anzusteuern hat. Nur noch der Befehl muß eintreffen. Prall wölben sich die Gaszellen; Betriebsmaterial ist übergenommen, Proviant und Munition so weit vorbereitet, daß sie in weniger als einer Stunde an Bord genommen sein können.

Es geht los. Endlich einmal wieder ist es so weit.

Hell lodert die Begeisterung. Um die Wette wird in den Hallen gearbeitet. Ein jeder will zuerst betriebsklar melden. Aus Kasino und Küche werden die Körbe mit Proviant herbeigeschleift, Thermosflaschen mit heißem Kaffee und Tee folgen ihnen. Der Alkohol ist ausgeschaltet. Nur die Medizinkiste birgt eine Flasche Kognak für den Notfall. Da oben heißt es klaren Kopf und eisern ruhige Nerven behalten, soll das Ziel erreicht werden. Wie in einem Ameisenhaufen wirbelt alles durcheinander. Die letzten Vorbereitungen. Keuchend schleppt hier ein Mann Ballast heran, drüben wird die Munition in den Aufhängevorrichtungen befestigt, zischend strömt noch Gas ein. Dann sprudelt und quirlt plantschend das Wasser aus den Ballasthosen, die Leinen werden zum Herausschleppen klargelegt.

In der vorderen Gondel kauern in ihren wohlgeölten Päckchen die Obermaschinistenmaate an den Motoren, ölen, ziehen hier eine Schraube an und lockern dort eine andere. Dann springt eines der hundertpferdigen Ungetüme an, erfüllt die Luft mit dröhnendem Sausen und Donnern, daß den in der Nähe Befindlichen Hören und Sehen vergeht. Ein wirbelnder Luftdruck braust durch den ragenden Bau, stürzt sich auf die klarstehende Haltemannschaft und reißt ihnen die Mützen von den Köpfen, sofern das Sturmband fehlt. Die seemännischen Unteroffiziere prüfen die Steuervorrichtungen, legen die Karten und die sonstigen Navigationsmittel klar.

Kaum eine halbe Stunde ist vergangen, als auch schon Ordnung in dies kaum entwirrbar scheinende Durcheinander kommt. Alles ist bereit. Dann gehen die Meldungen aus allen Teilen des Luftkreuzers an den Kommandanten. Nochmals schreitet er durch das ganze Schiff. Sein forschender Blick dringt in die verborgensten Tiefen. Er weiß, daß er sich unbedingt auf seine brave Mannschaft verlassen kann.... aber noch niemals hat übergroße Sorgfalt geschadet.

„Abwiegen!"

Neuerlich wird Ballast abgegeben, bis auf ein Pfund genau wird das Gewicht ausgeglichen. Wie ein leichtes Zittern geht es durch den riesenhaften Schiffskörper, kaum wahrnehmbar erst hebt er sich gleichmäßig von den Lagerböcken empor. Er schwimmt in seinem Element.

Alles ist an Bord.

„Ist da unten alles klar?"

Nur mit dem größten Stimmenaufwande vermag der Kommandant sich in dem Höllenlärm mit dem Offizier der Haltemannschaft zu verständigen. Der hebt zur Bejahung die Hand. Nur des Kommandos noch bedarf es, und die Tore öffnen sich und entlassen den Kreuzer hinaus auf See.

Der Führer begibt sich nach vorn.

„Tore auf!"

Schrill schlägt der Maschinentelegraph an. Kommandorufe. Der Tag schimmert herein.

Wenige Minuten darauf braust das erste Luftschiff mit äußerster Kraft davon. Eben auch hebt sich „L 51", dicht hinter ihm folgt „L 58.".

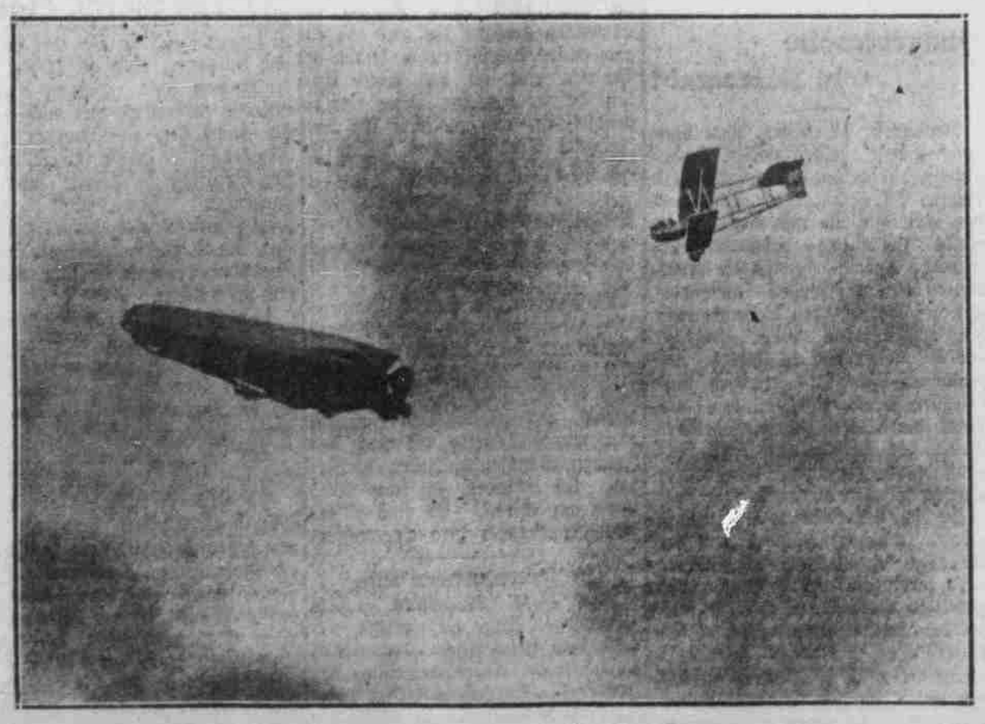
Sehnsüchtig blicken die Zurückbleibenden ihnen nach, bis die grauen Körper über der See verschwinden, das Dröhnen der Luftschrauben im Winde verweht. Nur einige, die beim letzten Ballastabgeben eine unfreiwillige kalte Dusche abbekommen haben, sausen mit voller Fahrt an ihre Kleiderspinde, um den kühlen Hauch „am Gebein", der sich allmählich recht unangenehm bemerkbar macht, durch trockenes Zeug zu vertreiben. Noch aber ist nicht Feierabend. Genügend Arbeit ist zu tun. Die Halle wird aufgeklart und alles zum Empfange der Heimkehrenden vorbereitet. Dann erst wird ein Garn gesponnen. Diejenigen, die schon früher „mit" waren, haben das Wort. Gierig und sehnsuchtsvoll lauschen die anderen.

„Donnerwetter ja, hier sitzen müssen, während die Kameraden vielleicht gerade England in Sicht bekommen und die dicken Bobbies als deutschen Gruß hinabsenden!"

Zur selben Zeit sind inzwischen auch in den andern Lufthäfen die Luftkreuzer zu gleicher Fahrt aufgestiegen. Scharf spähen von den Schiffen die Augen nach den Anflugswegen, wo sie die Kameraden vermuten.

Auf gleicher Höhe ungefähr sausen „L 51", L 150" und „L 58", die alle in einem Hafen beheimatet sind, dahin. Geraume Zeit behalten sie sich in Sicht. Die Stimmung an Bord kann gar nicht besser sein. Sind doch alle Vorbedingungen zu glücklichem Gelingen heute gegeben. Uebereinstimmend haben Wetterstation und meteorologische Beobachtungsposten günstiges Wetter vorausgesagt. Die Luft ist kühl. Auch dieser Umstand fällt schwer ins Gewicht. Können die Magazine doch bedeutend mehr Munition aufnehmen.

(Fortsetzung folgt.)



Zeppelin und Flugzeug im Kampf.

Dieses Bild wurde von einem deutschen Fliegeroffizier aufgenommen.

Goldhamster — in Frankreich.

Um all die schlechten Patrioten, die ihre Vorräte an Goldmünzen verborgen halten, zu strafen und unschädlich zu machen, erwägt man jetzt in Frankreich eine Maßnahme, die diesen Hamstern in der Tat eine peinliche Verlegenheit bereiten würde. Zwei Milliarden Gold sind seit Kriegsbeginn in die Kassen der Bank von Frankreich geflossen. Aber man darf annehmen, daß ungefähr vier Milliarden in Sparstrümpfen oder an sonstigen sicheren Orten zurückbehalten werden. Mehrere Abgeordnete haben der Kammer jetzt einen Antrag angemeldet, der zu der gesetzlichen Bestimmung führen soll, daß neue Münzen, von verändertem Aussehen, aus Gold geprägt und die bisherigen außer Kurs gesetzt werden sollen. Ob der Antrag Aussicht auf Annahme hat, bleibt abzuwarten.