

Heft 10 — 1916 (2. Jahrgang)

Einzelheft 10 Pfennig

Viertelj. (13 Mrn.) M. 1,30

11. 12. 1916

Stadt-
bücherei
Elbing

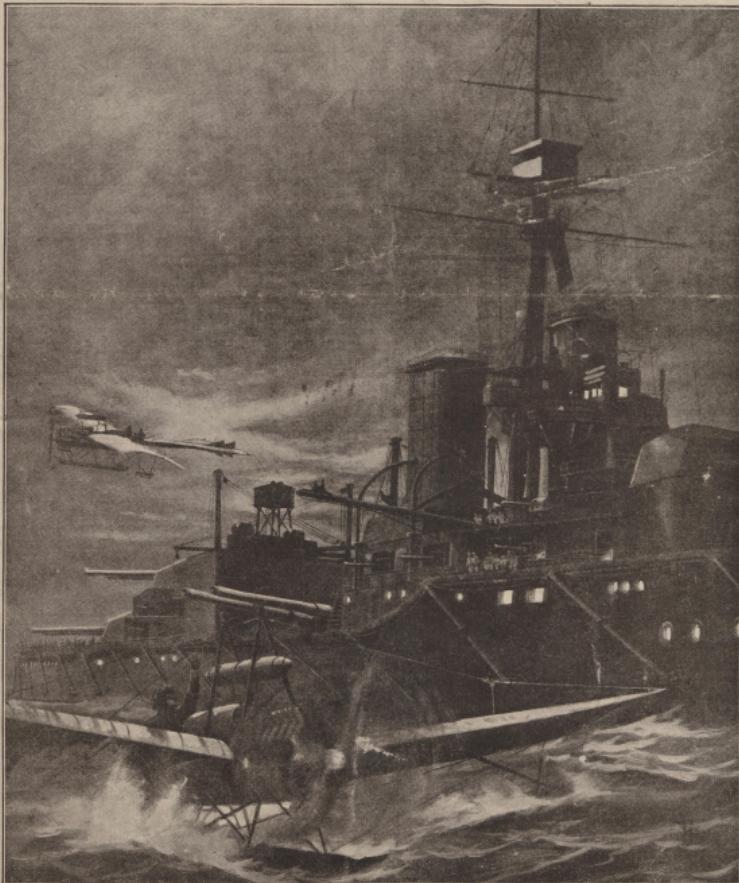
Deutschland zur See

Unabhängige Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des einget. Vereins „Marinedienst“, Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vice-Admiral a. D. Hermann Krichhoff und Rudolf Wagner



Nachtübung englischer Marinesieger



10



Die englische Presse über den Seetkrieg

Von Hermann Kirchhoff,
Vize-Admiral z. D.

Gestern im Herbst in den Monaten September, Oktober, November an vielen Stellen wieder schärfster aufgenommene Kleinkrieg gegen Schiffahrt und Handel unserer Gegner hat in England ein lebhaftes, sagen wir nervöses, Unbehagen in der ganzen Presse ausgelöst, das sich in sehr vielen trüffelhaften Äußerungen über das Ausgünstniss der eigenen Flotte kennlich macht und einen Beweis liefern, wie ernst man im Lande unterst schmähliches Gegners die augenblickliche Lage des Seetkrieges wertet.

Entgegen den Reden des Minister Asquith, Grey, Balfour — vielleicht sind diese, außer für die Neutralen, nur gegen die scharfen Angriffe der englischen Flotte zu gehalten worden —, welche davon handelten, daß die Flotte in der Hauptroute die Transporte des Heeres nach allen Kriegsgebieten und auch die eigenen Küsten gefährdet habe sowie die Meere ganz beherrschte, ist die öffentliche Meinung anderer Ansicht.

Die wohlgelegten Vorhersagen vorheriger Torpedobootsflottile in den Englischen Kanal hinein, und zwar ganz aus der inneren Rucht der Nordsee heraus, also an der englischen Küste entlang, saß vor den Augen der englischen Flotte, die mehrfachen Verlungenen englischer und neutraler Schiffe, die wiederum im Kanal selbst feststanden, vor allen Dingen aber das bereits zu vielen Malen gesetzte Aufbringen feindlicher und neutraler Dampfer, die, aus der Nordsee und dem Skagerrak kommend, auf den Zugängen zur Straße von Dover — Sizilien genommen, den Höhen der beliebten Landecks Rüste zugeschoben wurden, alle diese Umstände haben die englischen Flötter zu dem Urteil gebracht, daß die eigene Flotte mit ihrem Gelehrten nicht auf der Höhe sei.

So körbelte z. B. die "Times" zum letzten Erfolgsgefecht (21. Oktober), daß die Flotte „noch nichts gezeigt habe“; also fünf Monate nach der siegreichen (?) Slagerei schlägt. Die Flotte vergeht sich hinter Werten und Sperren und tute nichts.

Und die „Daily Mail“ körbelte bald darauf: „Explosiv ist gegangen, aber kein West ist geblieben. Der Al-Bootrieg ist in vollem Gange und seit einigen Monaten ganz erheblich verfälscht worden, ohne daß es der englischen Flotte seit langem gelungen ist, auch nur ein einziges feindliches Al-Boot zu vernichten . . . in absehbarer Zeit werden die Deutschen 100 Al-Boote ständig auf hoher See haben, daß bedeutet, daß wir manatisch eine Million Tonnen Zadernraum verlieren würden. Diese Zahl ersehnt übertrieben, ja phantastisch, aber sie wird leider nur zu bald eine nasse Tatfrage sein, und unsere Handelsflotte wird wie Schne in der Sonne dahinschmelzen.“

Der Marineminister des „Times“ greift die britische Admiraltät ferner an mit ihrem Bericht über den läufigen wiederholten Vorhob der deutschen Torpedoboots, der eine Schlappe für die englische Flotte bedeute. Militärisch, jaemännisch, technisch wären die Deutschen, allen amüsanten englischen Angaben entgegen, ebenso aufgeregzt wie Schne vor der Sonne dahinschmelzen.“

Blattes „New Statesman“, das sehr scharfe trüffelhaften Äußerungen gegen die vielen mangelhaften Maßnahmen der Admiraltät losläßt, indem es unter anderem folgendes schreibt: Der Verfasser des betreffenden Auflasses beschreibt die englische Flotte als eine „Rüstung ohne Schwert“. Er fragt dann die Admiraltät, wie es wohl um die Sicherheit der englischen Handelstranspote selbst gewesen wäre, wenn anstatt der Torpedobootsflottilen einige Kreuzer, wie z. B. „Möve“ oder „Greif“, diesen Streitzug in den Kanal unternommen hätten. (Rebenet gelagt, eine ganz unglaubliche Bemerkung, da diese gebrochenen Dampfer eine außerordentlich geringere Geschwindigkeit besaßen als unsere neuen großen Torpedoboots.) Der britischen Admiraltät wird „Gedankenarm“ vorgeworfen. Die gräfe Flotte der Welt beschreibt sich auf eine ausgesprochen verfestigte Haltung, wobei gegen die feindliche, bei weitem schwächeren deutschen Flotte ihre „Lebensfahrt durch füne Taten“ beweise.

Das Blatt fordert „größeres Wagnis“ bei der eigenen Flotte und versteht sich dann zu einer weiteren, festlich klingenden und ebenfalls ganz unheimlichmäßigen Forderung, die man nur als eine Folge der bitteren Verlierungen ansehen kann, ob das Erfolges der Deutschen, nämlich, daß man vielleicht Helgoland von mehreren Seiten angreifen könne!

Wenn sie doch auch an unser rotes Gelände in der Nordsee heranwagen möhren! Aber die Führer des Staates kennen dessen Stärke und das schwierigege Wagnis weit besser als der nervöse Berichterstatter. „New Statesman“ schließt seinen Bericht mit den Worten: „Nicht tun und noch wie vor Schiffen verlieren, während der Feind ruhig seine Vernichtungspolitik gegen die handelsfähige Welt weiterführen kann, ist die denkbar schlechteste Flottilenpolitik und in einer Welt mit den allen englischen Überleiterungen in Slang zu bringen.“ So dies angelebte Blatt, deutlich und trüffig.

Wenn wir Deutschen alle diese und manches früheren Äußerungen englischer führender Zeitungen mit den wüestlichen Tatsachen und der Geländekarte in Slang zu bringen verfügen, so ersehen wir vor allen Dingen klar, daß unser Deutschland zur See bereits durch seine Taten und wagemutigen Handlungen rasch an dem Rahmen der britischen Allmacht zur See, sowohl der alten Kriegs- als handelspolitischer Herumengagi hat, und daß selbst den stolzen Briten eine schwache Ahnung aufzutun beginnen darf, daß es in Zukunft am Ende doch um ihre bläherige unumstrittene Welt-Herrschaft gehen fahrt.

Auch die zahlreichen lächlichen und unloslichen, die geradezu wulfschaubenden Aufsätze, welche die englischen Blätter nach den drei glücklich durchgesetzten Ozeandurchquerungen unseres Handels-Unterseeboots „Al-Deutschland“ in Höhe und Fülle brachten, lassen uns ersehen, wie man nicht nur arg verstimmt und nervös, sondern sogar ernstlich beforgt in Großbritannien geworden ist, ob die eigene Armada das habschärfste Interreich wirklich vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch errettet werden könne.

Auch die italienische Presse wagt schon die englische Flotte anzugreifen und ermt zu tadeln. Schreibt ein Blatt in Neapel, daß die englische Flotte nichts täte, als den Handel nach Deutschland in Englands ungerechtem Interesse zu blödern. Sie ließ durch den infolgedessen herverursachten deutschen Unterseeboot-^zangriffen bereits zu einem „Aberdeben für die Verbündeten“ geworden, für die sie sonst so gut

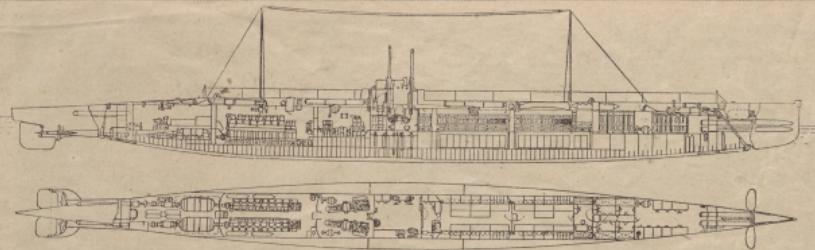
wie in seiner Welle eingetretten sei. So ähnlich erktnt es auch vielfach von andernorts her. Wie werden bald mehr von den Würten unserer wackeren Kriegsmänner zur See zu hören bekommen, denen die Kämpfer der Marine-Flottille sich würdig mit ihren Taten zugesellen.

Eine neue deutsche Seeschiffswerft

Schmberg arbeitet vor für die Zeit nach dem Kriege. Auf dem Gelände einer der vielen Glücksfälle soll eine neue große Werft entstehen. Man darf ohne weiteres annehmen, daß die vorhandenen Schiffbauwerke nach Friedensschluß mit Aufträgen überdrüßt sein werden, denn mit dem Wiederaufblühen des deutschen Seehandels wird eine starke Nachfrage nach Frachtaufträgen unbedingt eingesehen. Eine neue Bauweise ist daher in Aussicht genommen, es sollen in Zukunft auch Frachtdampfer auf rein fabrikationsmäßigen Wege zur Herstellung gelangen. Diese Art des Schiffbaues hat man bisher nie gesezt. Man bauet individuell. Jedes Schiff wurde nach Sonderwünschen und Sonderplänen fertiggestellt, eine Bauweise, die die viel Zeit erfordert und infolgedessen auch recht kostspielig war. Flensburg, Lübeck, Rostock und Bremen sowie die großen Schiffswerften in Hamburg und Stettin bauten so ihre Frachtdampfer, ganz abgesehen von den hochwertigen Spezialschiffen für den Personenverkehr, die beim Vulcan und bei Blohm & Voss entstanden und von denen jeder neue Oceanie den vorbergelagerten etlichen Tonnen Raumvolumen und um etlichen Aufwand an Geschwindigkeit und Kurve übertraf. Es ist selbstverständlich, daß diese Art der deutschen Schiffbauindustrie auch nach den großen Verlierungen weiter und höher geführt werden wird. Aber die Raumvermehrung auf dem deutschen Frachtdampfmarkt zu beschleunigen, ist folgende Aufgabe zu lösen: wie bauen wir am schnellsten und billigsten möglichst viele Frachtdampfer?

Auch am Britisch-Kanal hat man diese Frage bereits erwogen und eine Werft in Aussicht genommen. Um so erfreulicher ist die soeben erfolgt: Gründung der Hamburger Werft A.-G. zu begreifen, die sich ebenfalls lediglich mit dem seitweilen Bau von Frachtdampfern beabsichtigen wird. Sie will auf Doktori im Hamburger Hafengebiet nach Bedarf bald bis sechs Segeln anlegen und dort zunächst eine Reihe von 8000 Tonnen-Dampfern mit je etwa zehn Knoten Geschwindigkeit bauen. Hamburg erhält damit neben Blohm & Voss, Vulcanwerft und Reiherstieg-Schiffswerft die vierte bedeutende Seeschiffswerft. Das Grundkapital der Gesellschaft beträgt 1 Millionen Mark. Vorstandsmitglieder sind Heinrich Oetjen, d. r. als Schiffbauingenieur auch den Betrieb leitet, und Ernst Warenholz. Überhaupt steht das ganze Unternehmen der Hamburg-American-Linie nahe. Generaldirektor Wallin führt den Vorß im Aufsichtsrat. Doch kann selbstverständlich auch jede andere Reederei bei der Hamburger Werft A.-G. Schiff in Auftrag geben. Mit Recht darf man gespannt sein auf die Entwicklung einer Werft, die geziignet ist durch neuzeitliche Bauweise den deutschen Weltfrachtraum mit unbedingt erforderlicher Schnelligkeit wohltuend zu vermehren und also unserer Weltwirtschaft nach dem Kriege in hohem Grade nützlich sein darf.

Dr. Bräutigam, Hamburg.



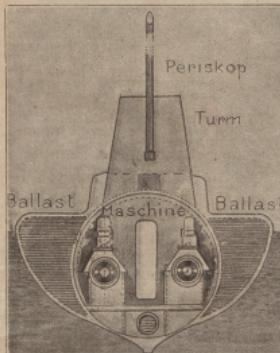
Längsschnitt eines italienischen Unterseebootes Typ „Laurenti“

Unterseebootsmaschinen

Alle Volkschichten haben an der Entwicklung der Unterseeboote und deren Maschinen durch den Krieg ein großes Interesse gewonnen, da

fahrt, von *Affumulatoren* erhielten. Letztere wurden vor der Ausfahrt geladen und gestatteten eine Fahrt von 100—150 Seemellen mit einer Ge-

behalten. Man erhielt dadurch die Möglichkeit, die Akkumulatoren unterwegs zu laden, und der Strom wurde nur bei Tauchfahrt und beim Ma-



Querschnitt des Turmes eines Unterseebootes

diese Waffe unsere Gegner und deren Handel in großer Maße geschädigt hat. Über die Bauweise der Boote aller Länder ist bisher selbst in Fachzeitschriften nur wenig veröffentlicht worden, da die Bauwerften Angaben über die Ausführung aus Geschäftsrätselchen und die Behörden solche im Interesse der Landesverteidigung

Die großen Erfolge der Unterseeboote waren erst möglich durch den Einbau zuverlässig arbeitender Antriebsmaschinen, so daß eine kurze Beschreibung derselben und Angaben über ihre Entwicklung wünschenswert erscheinen.

Die Antriebsmaschine beeinflusst außer der Geschwindigkeit auch den Aktionsradius, die Laufzeit und damit die Bewohnbarkeit und damit die Seeausdauer. Die Boote müssen über und unter Wasser fortbewegt werden, und es wäre daher zweckmäßig, hierfür eine gemeinsame Maschine zu verwenden, was jedoch bisher noch nicht erfolgt ist.

Die ersten in Frankreich gebauten U-Boote erhielten nur kleine Elektromotoren, die ihren Strom, wie auch jetzt noch für Unterwasser-

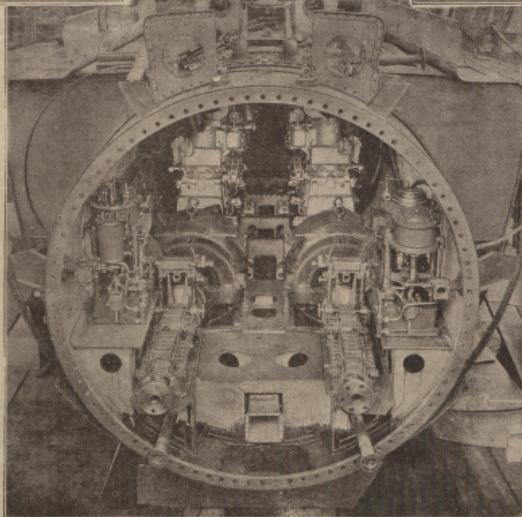


Innere des Turmes eines Unterseebootes

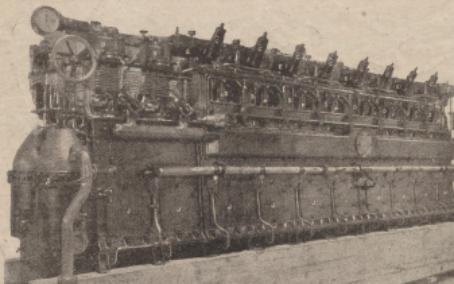
robtieren gebraucht, da besonders die Explosionsmotoren selten direkt umsteuerbar waren, die Elektromotoren aber ohne Schwierigkeiten durch einfache Schaltung in beiden Richtungen laufen

Durch die Dampfmaschinen erhielt man aber lange Tauchzeiten, denn das Ausmachen der Feuer, Abschleifen der Maschinen und Ausblasen des Dampfes nahm vor dem Tauchen fast ebensoviel Zeit in Anspruch als das Dampfmachen nach dem Tauchen.

Die Maschinen arbeiteten zuverlässig und lieber, innerhalb der Brennstoffverbrauchs-
grenzen blieben noch nicht erreicht. Um den Feind durch den Rauch nicht aufzu-
merksam zu machen, wurden die Sessel mit Öl geheizt, jedoch war der Brennstoff-
verbrauch mit etwa 0,4 bis 0,5 Kilogramm pro Person-
stunde recht erheblich, so dass auch auf
dieser Maschine nicht die
Altitionsschwierigkeiten mehr
als 800 Seemeilen betragen.
Die Anlage war sehr schwer,
der große Brennstoff-
verbrauch erzeugte Gewichts-
verhältnisse, die ausgenutzt
werden mussten, und die
Wärmeentwicklung führte



Wird in den **Waiseninstitutum** eines **protestantischen** **Landes** verordnet.



Dieselmotor eines modernen Unterseebootes

einflusste die Bewohnerkraft der Boote. Da bisher Verbrennungsmotoren mit einem gewissen Gewicht, das genügend geringem Gewicht, die ein absolut sicheres Arbeiten gewährleisten, noch nicht gebaut werden können, wurden bei einer fürstlichen Ausstellung von Booten für die amerikanische Marine noch Dampfmaschinen eingesetzt, wobei die gleichen Abwehrmaßnahmen hielten. Um eine schnelle Täuschung zu erreichen, werden besondere Kühlanlagen für die Kessel vorgesehen.

Inzwischen wurden die Explosionsmaschinen ausgemustert und daher an Stelle der bekannten Dampfmaschinen mit Kesseln Benzins, Gasolins- oder Petroleummotoren als Antriebsmaschinen verwandt. Diese Maschinen waren von geringem Gewicht und hatten einen Brennstoffverbrauch von etwa 1000 Kilogramm pro Verbrauch und Stunde. Die Leistung einer Maschine betrug 100–150 Pferdekräfte, so daß ein Boot mit einer Gesamtleistung von 500–600 Pferdekräften ausgestattet werden konnte. Das Gewicht betrug 22–25 Kilogramm pro Pferdekraft. Die Maschinen sahen so aus, daß dieselben nicht oder kompliziert umgesteuert werden können, so daß für das Manövrieren die Elektromotoren verbandt werden mußten. Die Maschinen waren gewöhnliche Dampfturbinen, d. h. bei dem kleinen Dampfdruck erfolgte ein Arbeitszirkel. Die Wirkungsweise ist folgende: Der Brennstoff gelangt in einen Vergaser und wird von einer Flamme durchzündet, die mit hoher Geschwindigkeit vorwärts fließt, mitgerissen. Der nach unten fliegende Flammenkern kann beim ersten Zug das Brennstofftrichterloch in die Zylinder. Beim zweiten Zug – Ausgang des Kessels – wird das Gemisch auf 8–9 Atmopshären verdichtet und in oder eben vor dem oberen Zapfluft mit dem Kessel durch einen elektrischen Motor umgesteuert. Dadurch entsteht eine Zapfluft, welche den Druck auf etwa 25 Atmopshären bringt und den Kessel nach unten treibt, wobei die eigentliche Arbeit geleistet wird. Bei dem dritten Zug werden die Gase durch die Auslassventile aus den Zylindern gehoben, worauf das Dampfturbinen von neuem beginnt. Ein weiterer Nachteil dieser Maschinen ist die Feuergefährlichkeit des Brennstoffes, da die Entzündungstemperatur niedrig liegt, denn bei höherer Entzündungstemperatur ist die Sicherheit, daß der elektrische Funke zündet, geringer, der Brennstoff schlägt leicht wieder und die Jündfeuer Funken leicht entzündet. Durch die leichte, unkontrollierbare Zündung kann die kleinste elektrische Apparatur die Handvorrichtung in Mitleidenschaft gezogen, so daß die Betriebsicherheit der Anlage leidet.

Die weitere Entwicklung der U-Boote und ihre großen Erfolge sind hauptsächlich der Verbrennungsmaschine zu verdanken, welche vor etwa zehn Jahren zuerst eingesetzt wurden und inzwischen sehr verbessert sind. Ein leichtes Gewicht und geringer Raumbedarf verlangen verhältnismäßig hohe Drehzahlen und Kesseln,

gekennzeichnet, daß die Hochdruck- und die Schleuder- und die Betriebsicherheit verminderte. In den deutschen Minenbooten werden schon vor mehreren Jahren Dieselmotoren für den Antrieb von Dampfmaschinen auf Strom- und Elektro- und Einheitsmotoren eingesetzt, wobei in den Vorschiffen und Abnahmestellen bedingungen hohe Anforderungen

der Schweiß und Italien begogen wurden. In den U-Booten und U-Bootsbooten ist die Verbrennung in nur zwei Zylindern. Durch die Verbrennung wird die im Zylinder vorhandene Luft auf 30 bis 35 Atmopshären verdichtet und dadurch so stark erwärmt (500–600 Grad Celsius), daß der im oberen Zapfluft eingesetzte Brennstoff sich entzündet. Wegen eines Teils des Hubes kann der Brennstoff und Luft auf 15 Atmopshären Spannung eingesetzt werden, so daß die Verbrennung allmählich erfolgt. Der Druck im Zylinder bleibt während der Verbrennung nahezu konstant und werden daher die Dieselmotoren auch als Teil der Motorboote und entwirkt. Im Zylinder werden die beiden Zylinder durch den unteren Zapfluft freigehalten, so daß die Abgase ausströmen können und in die Auspuffleitung und den Schalldämpfer gelangen. Auf der einen Seite ist der Zylinder eine Sammelleitung angeordnet, welche mit einzigen Söhlen in Verbindung steht, durch welche der Zapfluft von 0,8 bis 0,8 Atmopshären eingesetzt wird, so daß der Rest der Auspuffleitung herabsteigt. Die Zapfluft wird in besonderen Zapfluftpumpen, die meist von der Kurkurbelwelle angetrieben werden, verdichtet und in die vorgenannte Sammelleitung gegeben. Während des Verbrennungszyklus wird der Zylinder im Zylinder verdichtet, dadurch erwärmt, und wird vor dem oberen Zapfluft wieder abgekühlt und eingestellt, so daß der Rest der Auspuffleitung herabsteigt.

Im Zylinderdeckel sind bei normalen Dampfturbinenmaschinen daher nur ein Brennstoff- und ein Abgasventil eröffnet, während bei Dieselmotorenmaschinen außerdem Gas- und Zapfluftventile vorhanden sind, die den Deckel zu einem komplizierten Schlußstück machen, welches während dem vollen Druck und der Temperatur ausgewichen ist und daher im Betrieb leicht Risse zeigt.

Die Zapfluftpumpen bei den Zweizylindermaschinen bedeuten geringer ist, als beim Vierzylinder und bei schnelllaufenden Motoren, wie sie für U-Boote verwendet werden müssen, nur wenige Hundertstel Sekunden beträgt. In einer schnellen Zapfluftpumpe kann ein Druck von 1000 Kilogramm aufgestellt, so daß im Zylinderdeckel besondere Zapfluftventile eingeschoben werden müssen, durch welche die Zapfluft eintritt und die Abgase vor sich hergetrieben.

Die Zylinder und Deckel, bei grobheren Motoren, werden aus Stahlblechen mit Ölabdichtung verkleidet.

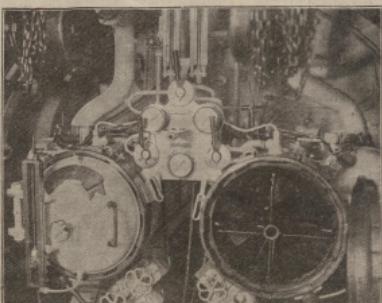
Das Gewicht der Dieselmotoren beträgt 25 bis 30 Kilogramm pro Pferdekraft und ist bei den neuen Dieselmotoren nicht viel höher als bei den Dampfturbinenmaschinen. Das Gewicht der Zapfluftpumpen beträgt 200–220 Gramm für eine Pferdekraft und Stunde, wobei Kessel mit einem Heizwert von 10.000 Wärmeeinheiten pro Kilogramm Verwendung findet. Die Maschinen sind direkt ansteuerbar.

V. Werneke, Feudenheim.

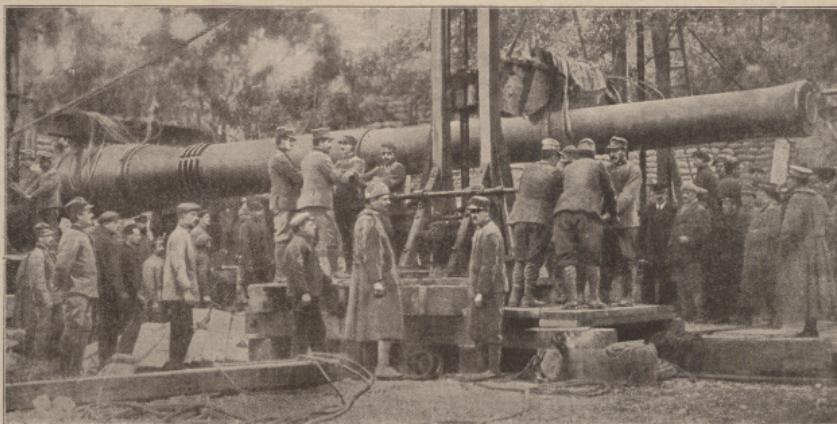


Drähtlose Telegraphie auf dem englischen Unterseeboot

ungen gefüllt wurden, so daß die Maschinen bereits auf dem Werk des Erbauers einem sechzäigigen ununterbrochenen Dauerbetrieb unterzogen wurden. Die deutsche Industrie wurde hierdurch gewungen, das Vorwärtsfahren zu beenden und die notwendigen Verbesserungen einzuführen, und wurde es durch diese Erfahrungen möglich, alle deutschen U-Boote von U 17 ab mit Dieselmotoren auszurüsten.



Blick in die beiden Torpedorohre eines Unterseebootes
In dem geöffneten Rohr sieht man ein Torpedo mit seiner Schrotte. Über die Schrotte mit Sicht, mit dessen End-Torpedo in fest Stellung gehalten wird.



Italienisches Schiffsgeschütz an der Küstenfront

Chronik des Seefrieds

26. November 1916.

Es ist gegenwärtig als ob es keine woh beherrschende englische Flotte gäbe. Sie ist in jedem Falle eine der stärksten an der sogenannten Blockade des Nordsee und des Nordmarmals, denn unsere Küsten können die Engländer nicht blockieren, aus dem einfachen Grunde nicht weil sie sich nicht heranwagen. Die englische Flotte liegt nicht wie vor unzählig im Hafen und hat keine andere Sorge als die vor der aufziehenden U-Boote und Kreuzer zu schützen. Das Geld aber behaupten die deutschen U-Boote. Das macht den Engländern schwere Sorgen. Am 15. November eröffnete im englischen Überbaus Lord Sydenham eine Ansprache über die U-Bootstreitkriege. Er sagte, die Regierung habe schon am 1. August einen Kriegserklärung nicht nur England, sondern aller verbündeten Nationen in Aussicht gestellt, in der sie ihre Politik gegenüber dem ungebührlichen Verfahren der deutschen Unterseeboote festlegen wollten. Aber nichts sei gelungen, und im Lande herrsche ein Gefühl von Unruhe darüber, daß nicht alle Landen bekanntgegeben würden. Er fragte, ob die Regierung einen Plan habe. Wenn dies

der Fall sei, so sollte er ohne jeden Verzug veröffentlicht werden. — Lord Beersford sagte man sei an einem ernsthaften, triftigen Beweise zu glauben, daß die Flottille den Krieg durch einen Glücksfall gewinnen werde; aber alle früheren Kriege seien durch Vorwüschige Energie und Öffentlichkeit geprägt gewesen. Der Redner kritisierte die Admiralsität und erklärte, indem er die Verluste durch den U-Bootkrieg auflistete, daß man in der U-Bootkriegszeit der vorherigen Kriege zur See durch das Unterseeboot in Frage gestellt sei. Er forderte, daß die Bündade Deutschlands mit allen Mitt-

eln verschärft werde, und schloß mit der Aufforderung, er habe fürzlich eine von Deutschland veröffentlichte britische Flotte mit Informations gesellen, die in



Auf einem englischen Wachschiff im Mittelmeer



Der im Mittelmeer versenkte englische Riesendampfer „Britannic“

England niemand außer den führenden Adeligen und den Mitgliedern des Kabinetts befreien könne.

Lord Crewe erwiderte, die englische Regierung halte die Tätigkeit der deutschen Flotte für Seeräuber, aber Deutschland habe England sein Vertrödchen gebrochen, weil es ihm sein Versprechen gegeben habe. Er sagte weiter, man könne ein Denkmal für die gesunkenen U-Boote aufstellen, den sofort zu vernichten angewiesen sei.

Also wie vor erledigen die Engländer und ihre Verbündeten schwere Verluste durch unsere U-Boote und Minen. So ist jüngst der englische Dampfer „Britannic“, der als Hospitalschiff fuhr, aber anscheinend auch für Truppenverbrachte, bei einer Fahrt im Mittelmeer einer Mine zum Untergang gefallen. Die „Britannic“ hatte 47 500 Tonnen Raumgehalt und war demnach fast so groß wie unser „Imperator“. Sie war eines der größten Schiffe der englischen Handelsflotte. Das Entsehen der Engländer kann man sich vorstellen.

Eisbrecher

Wenn es Winter wird und der Frost eintritt, tauchen Schiffe besondere Art auf. Dem Sommer über haben sie irgendwo im Hafen oder auf der Welt gelegen; man hat sie nicht beachtet, oder man hat sie auf ihre wenig gefälligen Reiter geschickt, wenn man etwa im bösen Vergnügungs-dampfer an ihnen vorüberkommt. Jetzt braucht man sie wieder, denn die lämmigen Wellen sollen helfen, wenn die Räthe das Wasser in starre Bände schlägt. Es sind die Eisbrecher, deren Tätigkeit beginnt, und die man nun plötzlich wieder als überaus nützliche Glieder der großen Schiffsfamilie sieht. Die Eisbrecher haben unter anderem die Aufgabe, die Füße freizumachen und so weit offen zu halten, daß sie einzumachen befähigbar bleibent. Desonders wird ihre Arbeit dabei den Unterläufen der Ströme gelten, weil dort oder jenseit dort bedeutende Höhlen liegen, die für den Seetadeln in Betracht kommen. Und überhaupt ist es erwünscht, die Höhlen vor Berichtigung zu schließen. Die offene See schafft sie belannlich wenigstens in unseren Breiten, nicht zu; sind die Höhlen statlich geöffnet, so bleibt der Verkehr über das Meer als möglich. Vielleicht vollzieht sich an unseren Küsten die Arbeit der Eisbrecher in Altlasten und Höhlen. Ein solches Aquarium wird beispielswise von der Unterart gebildet, die schon von Hamburg an seearichtig erweitert ist und auf der die Eisbrecher in fahlen Wintern reichliche Arbeit finden. Stachibildung ist auch an der Weichsel zu beobachten, deren Eisbelag bereits fast kontinuierliches Alma mit harten Wintern zeigt.

Das Eis, das von den Eisbrechern zerstört werden soll, damit es dann in Stücken und Schollen fortchwimme, bezüglich Trümmerwands treibe, nimmt sehr verschiedene Formen an. Eiswölfe bildet es mehr oder weniger ebene Flächen, über die man bequem schreiten kann, und auf denen wohlf auch der flüchtige Schlittschuh seinen Weg findet. Vielleicht sind die Wölfe jedoch auf alle mögliche Weise über-einandergeschoben und zusammengepackt. Man kann dabei häufig ganz eigenartige Gebilde feststellen, die die phantastischen Formen zeigen und fortwährend infolge Verziehungen ein anderes Aussehen gewinnen. Oft bilden sich hohe und tiefe Eisbarren, die sich wie horrende Wälle an dem Wasser oder über niedriger gelegene Massen erheben. Da sind fräßige Angreife und mannigfache Vorbereitung erforderlich, und die Eisbrecher

müssen mit voller Wucht den Sturm beginnen. Daraus wird es auch gelten, dieß bildenden jungen Eisbrecher an einer Berichtigung zu hindern. Interessant sind zum Beispiel die eigenartig ringförmigen Gebilde des Jungesels auf der Unterseite, die wie große Schwimmgürtel aussehen, und die später ein Dangus bilden. Oder es muß den bereit durch Herabstürzung des Eises entstandenen Schollen unumgänglich gemacht werden, wieder zusammenzuwachsen. Daraus er-

folgt entlang der übrigens unter Umständen nicht die ganze Länge des Schiffes einmittig. Es gibt aber auch Eisbrecher, die das Eis nicht zerbrechen, sondern eindrücken, indem sie sich auf dieses schieben, und dann mit dem Gewicht ihres vorn stehenden Kumpfes einen Bruch zu bewirken. So arbeitet unter anderen das Schiff „Dordenga“, und auch der große russische Brecher „Jermal“ gestaltet das Eis, indem er es von oben belastet. Schiffe dieser Art müssen natürlich unten stoch gebaut sein, und sie besitzen dann etwa einen oder mehrere scharfe Grate, die in das Eis einschneiden. Ferner verlangen ihr Schrauben eine geschrägte Lage und sie werden daher in besondere Brunnen oder Tünnel eingebaut. Die

innere Einrichtung eines mittleren Eisbrechdampfers gestaltet sich verhältnismäßig einfach. Hier ist es ja nicht nötig, große Mengen von Provinz mitzuführen, da solche Schiffe sich stets in der Nähe, des Alters beständen so daß Wahrungs-mittel und sonstiger Be- darf leicht ergänzt werden können. Ferner trägt der Brecher außer Hobel seine Fracht für deren Unterbringung

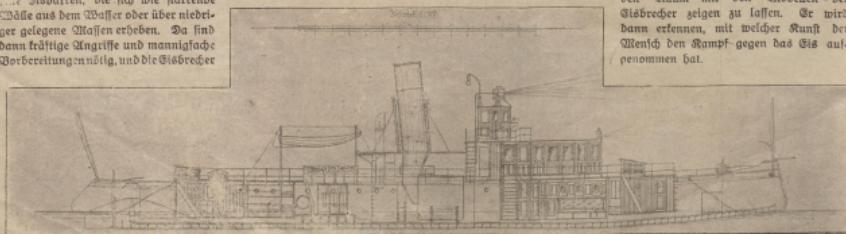
Sorge getragen werden mußte. Auch die Zahl der Mannschaften ist nicht groß, und es sind darum nur wenige Räume zu ihrer Aufnahme nötig. Ein Mannschaftsraum, eine Kästle für den Kapitän, eine solche für den Steuermann, eine kleine Küche u. dgl. genügen wohl. Ein Teil des Kumpfes nimmt die Maschinenanlage ein. Der verhältnismäßig große Rumpf befindet sich etwa mittschiffs, und hinter ihm liegen die eigentlichen Maschinen, welche die Schraubenwellen treiben. Da der Boden solcher Schiffe einer starken Beanspruchung ausgesetzt ist, muß er als doppelter Spannboden ausgebildet werden. Dieser heißt die nötige Festigkeit und gibt auch Gewähr, daß eine Verlegung des unteren Bodens sein Sinken des Schiffes zur Folge hat. Die Decksaufbauten sollen natürlich einen guten Schutz gegen die Witterungsläste bieten, und es ist sehr verstandlich, daß die nötigen Hebe-, Rüst-, Schweißwerke und Rettungsvorrichtungen vorhanden sind.

Wer einmal Gelegenheit findet, das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin am Lehrter Bahnhof zu besuchen, der verläßt nicht, sich den Raum mit den Modellen der Eisbrecher zeigen zu lassen. Er wird dann erkennen, mit welcher Kunst der Mensch den Kampf gegen das Eis aufgenommen hat.



Eisbrecher der Rauten T. W. Mannter, Dordenga

gibt sich eine besondere Aufgabe für die Eisbrecher. Sie schleppen dann wohl ein hölzernes Boot an einem Tau oder Drahtseil hinter sich durch das Wasser, um so die schwimmenden Eismassen zur Seite zu drängen und Lust zu schaffen. Man kann nun zwei grundsätzlich verschiedene Typen von Eisbrechern unterscheiden, je nach der Art, wie die Fortbewegung des Eises angestrebt wird. Der eine wird sich gewöhnlich vorstellen, daß der Eisbrecher vorne ein möglichst scharfes und scharfes Bug habe, und daß er das Eis mit diesem ausschneide, um die durchdringende Welle mit seinem Kumpf zur Seite zu schieben. Zalldachlich kann man auch Eisbrecher nach diesem Prinzip versteht. Der Bug bildet dann zweckmäßig einen Bogen, der, wenigstens annähernd, mit einem Viertelkreis verglichen werden kann, und unter dem Schiffe zieht sich ein sparsamster



Eisbrechdampfer „Dordenga“

Freizeit

On Bord eines Kriegsschiffes regiert der Wille des Kommandanten, und trotzdem darf man behaupten, wie die Verbündten nun einmal liegen, daß die Mannschaft nicht nach seiner Weise, sondern nach der des wachhabenden Bootsmannsmaaten tanzt.

Jeder Befehl an Bord, der die Allgemeinheit betrifft, wird nach Aenderung des wachhabenden Offiziers von den Unteroffizieren der Woche mit der Stimme durch sämtliche Decks weitergegeben, damit er in allen Räumen, Kammern und Winkeln verstanden wird. Um bei dem laufenden Schiffsgeschehe die für das Verleben erforderliche Ruhe herbeizuführen, geht dem Befehl ein den Bootsmannsmaatspfeifen entlastendes Signal voran, das sich, after Überleiterung nach funktionalem Ausdruck und markanten Rhythmus beschleißt und nach Tempo, Länge und Tonfarbe charakteristisch für die Art des kommenden Befehls ist. Häufig wiederkehrende Befehle können daher von fandigen Ohren bereits am Pfeifenignal erkannt werden.



„Bamboo-frau“ an Bord eines Kriegsschiffes

Es gibt kaum ein anderes Signal, daß der Neuling so schnell lernt wie das, welches „Freizeit“ bedeutet. Boden wie Nachttäglichen Schlaf heißt es an, es schwingt sich auf zu jubelnder Höhe und verflingt in zitternder Verlängerung.

„Aar Deet“ heißt der Befehl, der diesem Signale folgt.

Heiliger der Technik, deren größter Erfolg vielleicht der ist, daß sie die Menschheit in größere Unabhängigkeit von den ungebunden-

Ge führt hinüber in eine Welt des Friedens, vom strengen Dienst zum wohlig Sich-selbst-überlassen. — Der Dienst an Bord läuft wie ein Ahrwert, streng gemessen und abgegrenzt, damit Streitverbrauch und Schulung in jedem Verbündnis zuverlässiger seien. Allerdings bisweilen macht das Weiter einen Strich durch die Rechnung. Es schert sich nicht um Ort und Stunde, um Menschenwille und Wunsch. Es ist ein Kind der großen Natur, mit der wir alle rechnen müssen. Zumal an Bord, denn nirgends sonst auf der Welt steht die Menschheit in solch iniger Verbindung und in solcher Abhängigkeit vom Wetter wie draußen auf See, wo die Stimme der Allmacht

Gottes am ungewöhnlichsten schallt — Menschen Freizeitstunde hat das Weiter schon den Garaus gemacht, vor allem in früheren Zeiten, wo Wind statt Dampf und Segel statt Schraube die treibenden Kräfte der Schiffe waren. Im

Ein
Tänzchen
auf Deck

dichten Kräften des Weltalls steht, haben sich diese Verbündnisse geöffnet. Das unvorhergesehene Ereignis spielt nicht mehr die Rolle wie früher. Der Zeiger der Dienstluke wird an Bord dampfbeschleunigter Schiffe nur selten und auch von vorsichtiger Stelle aus höchst ungern verkehrt.

Ordnung ist der Welten Laut. Je strenger die Ordnung wohlt, desto größer wird die Auswirkung geleisteter Arbeit sein!

Drei Freizeiten gibt es täglich an Bord. Die erste, früh morgens, ist kurz und gewohnt nur den Kaffeegegn. Die zweite, um die Mittagsstunde, beschert die Hauptmahlzeit und ein Ausruhen von des Vormittags Last und Arbeit. Die dritte,



Mittagschla-
wohrend

der
Freizeit



Freizeitstunden an Bord eines Kriegsschiffes





Die Seeleute liegen angespannt in Decksgittern. Die eigentlichen Hängematte werden in Erwartung eines Gefechts nicht herangezogen.

nach Beendigung des Dienstes, gibt das Abendbrot und ist der Herstellung gewidmet.

Auch dem Mittagessen nimmt, wer kann, ein „Auge voll“. So lautet die poetische Umschreibung für das bürgerlich-simphe Schafott. Kommt es einem aber darauf an, heimannisch-herb zu bezeichnen, was er vorhat, so spricht er kurzweg von „muslichen“, wenn er die mittagsfauulen Glieder auf das Holzbord strecth. Eine Unterlage ist höchst gefunden. Jugend und Gesundheit sind genügsam, und die Durcharbeit des Körpers im Dienst tut ein übriges, um das Hinkübergreiten in Morpheus' Arme selbst auf härtestem Lager nicht zu erschweren.

Nach dem Abendbrot spielen Unterhaltung und Rauchen die Hauptrolle. Man spielt Kartenspiel und pläppert durcheinander von Dienst und jenem, vom Dienst und Vergnügen, und wer es versteht, „spinn sein Garn“ als Geschichtenerzähler und Berichterstatter. Graublaue Rauchwölfe umlagern die Gruppen der Zuhörer „Sichteten“ tun nur die wenigsten noch, nur die die auch im Dienst den Zabalgeschmack nicht mögen wollen. Der Seemann von heute raucht Pfeife, Zigarette und Zigarette. Er raucht sogar leidenschaftlich gern. In der Einigkeit auf See ist das Rauchen einer der wenigen Genüsse, die man nicht zu entbehren braucht.

Doch hoch — jetzt klingt Muß. Die Bord-

kapelle hat sich zusammengedrängt. Es sind nicht Künstler von Beruf, sondern nur von Neigung. Über die Melodie hat sich zudem gekämpft, daß sie stark, daß sie schwach, daß sie Kavalle in die Orientalliebe wagt. Und jedem macht sie Freude, der ihre Weisen hört. Bleibt auch die Reinheit der Stimme nicht immer streng gewahrt, es ist Schwung und Schmied in Spiel, und die Umgebung liegt dafür, daß ein dankbarer Jubelkreis beiderseits zusammen bleibt, der sich ergibt will und das Kritisieren höchstens aus Spott betreibt.



Schweizerpazieren, Reulenschwingen, „Schintenflöppen“ auf der Schanze (Schierdeck)

Seee sowohl wie den schweren Borddienst gründlich kennt. —

Ein harmloses Friedensbild ist vornehm in sternen Etichen gezeichnet worden. Der Krieg hat auch an Bord die Menschen gewandelt. Der Wert der Freizeit ist gefunden. Das Pflichtgefühl läßt auch den einfachen Mann erkennen, daß es höherstehende Dinge gibt als die Befriedigung von Wünschen des eigenen Ichs.

Aber der Frieden ist darum von Bord nicht gewichen. Er ist legten Endes ein Ausfluh von Gesundheit und Juwelsicht. Und beides sind Schätze unserer „blauen Jungen“, die man wohl zu hüten weiß.

Schweigend und gewissenhaft tut unsere Flotte tagaus, tagein ihre Pflicht. In den Flussmündungen und vor den Häfen der deutschen Küsten hält sie unermüdlich treue und schlaue Wacht als ein starker Schild über Deutschlands Wiedemark. Es liegt in der Natur des Seetriebs, daß er sich nicht aus einer vorlaulenden Reihe von Ereignissen und Taten zusammenfiebt. Die Geschichten tauchen vielmehr einzeln auf, meterhoch, wie aus dem Dunkeln, dem auf der See sind die Feinde nicht in ständiger Fühlung und Verständigung mit einander, wie es am Lande der Fall ist. Sie trennen sich nach jedem Treffen, um die heimtückische Bosch als Bruststule für neuen Kampf aufzufuchen.

H. Wdt.



Bordkapelle



Aus der Zeit des Großen Kurfürsten: Rückkehr Karls II. nach England

Der Platz an der Sonne

Historischer Roman aus Kurbrandenburgs See- und Kolonialgeschichte von Georg Lehfels

„un, Kornett," sagte schmunzelnd der Marschall, denn er liebte den tapferen Jungling und Neffen des Staatsministers, „ich hoffe, Ihr sucht dort nicht den Feind im Mond, denn der steht dort.“ „... mit wies der Feldherr in die Ferne, „und nun geht und schaftet Euch aus.“

Ein kurzer Grus, und die beiden Heerführer gingen weiter, Christian den Einschluss des Mondes fernher überlassend.

Aber noch ein anderes Wesen hatte der Glanz des Vollmondes zum Hause herausgelockt und zu einem kleinen Spaziergang verleitet.

Elisabeth von Wangenheim hatte nach Beendigung ihres Dienstes bei der Kurfürstin Dorothea, die ihren Gemahlt auf allen seinen Feldzügen begleitete, das Wohnhaus verlassen und promeniert in dessen Nähe. Auch sie befand sich durch die schönen Sommernächte in einer eigenwilligen Stimmung, gemischt aus Wehmutter und Drang nach Zärtlichkeit. Sie war ja noch so jung, wie sollte da ein Menschenherz, noch dazu das eines jungen schönen Weibes, für immer den Drang nach Liebe und Hingabe entflagen können. Die lange Luft, die helle Pracht des Mondes, der alles in ein silbernes Zauberfeld hüllte, das Siryen der Grillen, die fernern Klänge der Muß aus dem Trostlager, das alles mußte selbst bei der kühlen Natur eine eigene Stimmung hervorbringen. Und Elisabeth war keine kalte Natur. Aber in diesem Drang nach Liebe und Zärtlichkeit weiteten ihre Gedanken ganz bei einem lieben Toten. Sie hörte nicht das Schnauben der Rossie des umfangreichen kurfürstlichen Wagenparks, die die hohen Herrschaften, sels im Fels, begleitete, noch achtete sie die des Räuberkommens eines Mannes, dessen Schritte allerdings der welche Wiesengrund dämpfte. Es war Größen. Er hatte Elisabeth schon von weitem bemerkt. Schnell trat er auf sie zu und begrüßte sie

mit einem „Guten Abend. Gnädiges Fräulein gefallen.“

„Ah!“ kam es erschrocken über die Lippen Elisabeths — so wie sie überprahlt.

„Herr von Buch sagte mir.“

„Ah ja — ja wohl — aber —“

„Verzeihung, ich schen Euch zu hören“, sagte darauf Größen, als er Elisabeths Verstreuung bemerkte.

„Ah nein — Nein, Herr von der Gröben, ich dachte sogar an Euch. Bleibt.“

„Was!“ entfuhr es freudig Größen.

„Ja, ich musste an das denken, was Euch in Konstantinopel widerfahren, dort bei dem Magier.“

„Ich würde alles hingeben, wenn ich erfahren könnte, welches der lezte Gedanke, das lezte Wort meines Verlobten war,

als er bei Gröben starb.“

„Aber gnädiges Fräulein —“ fiel er schroden über sein Gedanken Gröben.

„Sprach Ihr etwa nicht wahr, als Ihr das erzähltest?“ entgegnete Elisabeth.

„O ja — gewiß,“ antwortete Gröben zägernd.

„Ich zweifle auch nicht daran,“ sagte Elisabeth, „denn es soll doch möglich sein, die Geister der Abgeschiedenen zu rufen.“

„Aber warum wolltet Ihr durchaus den Toten nicht rufen lassen?“ fragte Gröben.

„Kann es Euch nicht genügen, daß er auf dem Felde der Ehre an der Seite seines Fürsten starb?“

„Ihr wartet sein Freund,“ sagte sie.

„Habt er nicht zu Euch von anderen Frauen gesprochen? Würde er, wenn ich vor ihm gestorben, auch mir die Treue über das Grab hinaus gehalten haben? Ja, biest er stets diese Treue?“

Gröben fühlte, welche eisfräsigsten Gedanken Elisabeth quälten, wenn er sich auch in dieses weibliche Seelenland nicht völlig hineinjeducken vermochte. Nach einem kurzen Schweigen entgegnete er: „Er sprach von Euch immer nur allein und in der anbetungs-

würdigsten Weise.“

„O laget mir alles, redet von ihm,“ und Elisabeth griff blitzend nach der Hand Gröbens. Als dieser den Drud dieser kleinen warmen Hand spürte, da fühlte er, wie seine ganze verhaltene Liebe zu Elisabeth in ihm emporstieg. Er sah sie lebend, und er wollte ihr eine Verhügung, einen Trost geben.

„Bitte, redet,“ flehte nochmals Elisabeth und sah ihn in die Augen.

Da war's ihm, als müsse er von seiner Freude zu Elisabeth im Namen des toten Gröben, sondern Gröben zu sein. Er wünschte sich in der schönen Zinnacht allein mit der Geliebten. Seine Phantasie ward so rege.

Noch fühlte er den Drud dieser kleinen warmen Hand und sah diese feuchten Augen im Mondlicht schimmern. „Eimal, entflinne ich mich —“ kam es erst zögernd, gleichsam tastend, über seine Lippen.

„Was sagte er Euch?“ sprach sie fast tonlos und laufende gehaunzt.

„Wir waren nicht am Feind. Es war eine Nacht wie diese, da sprach er vom Leben und vom Sterben. Daß er liebte Euch so sehr —“

„Sonst nichts?“ erwiderte sie fast enttäuscht.

„O doch. — Er liebte Euch wie je kaum ein Mann und mehr als je zuvor. Er schien von Zauber dieser Nacht berauscht und sprach, als läge er Euch zum erstenmal vor sich stehen. Was sein Sinneres je ersehnt und je erhofft, das läßt er zusammen in dem einen Wort: Elisabeth! Toll von Liebe, verrückt von Sinnen warb er um Euch. Sein Herz machte Ihr zum Glücksspiel, und jeder Herzklan: Ich liebe Dich! Ich zu stürmen, Hiller Dual trug er's lange schon, doch zu jener Stunde, die ihn bald vielleicht enttrüte für immer Eurem Angesicht, daß bradys hervor, wie ein allzünd Feuer aus einem Berg: Deine Die auf Erden gleicht.“

Und diese Liebe, die mich bis jetzt voller Leidenschaft ist, wahrlich Liebe. Sie hat die Kraft und Qual der Liebe und verlangt doch nichts für sich. Mein Leben geht für das Deine und bleibt. Die auch meine Tat stets verschweigt. Leben will ich nur für Dich, wenn Du nur glücklich. Und wenn eine Angel mich trifft, so führe die Liebe und das Glück, so kann das Leben blühen."

Elisabeth war durch diese sich allmählich bis zur Verzerrung liegenden Worte Grubens ganz blasser. Das war eine Sprache, wie sie Freuden so nie zu ihr gesprochen. Aber wenn es auch nicht seine Worte waren, so war es doch wohl der Sinn. Sie riefen in ihr ein wohnbürtiges Entzücken hervor an längst entwundene Stunden, von denen ihr Herz im Augenblick so voll Berauscht, besoffen von diesen Worten schlief sie die Augen und preiste mit ihren Händen die Hand Grubens.

Grubens war sie in einem Rauch. Und angeschlosst des Todes, wenn ich als Soldat vielleicht in wenig Stunden gemeint bin, ist es mir eine Erleichterung, zuvor von meiner Liebe gesprochen zu haben. Und tausend Tode wolle ich gern sterben, berührte mich nur einmal dein roter Mund — "

Wie erschrocken über dieses füne Wort hielt er inne.

"Geliebter!" flüsterte Elisabeth, entzückt den ganzen Umgebung, und bot ihm ihren Mund.

Zwei Lippenpaare berührten sich. Ein läches Gemurmel. Ein leichter Aufschlag Elisa- beits, die sich aus den Armen Grubens wendete: "Was tut ich — " Dann stürzte sie verzweigt, schnell in das Haus zurück.

Grubens blieb stehen, als wäre er jetzt allmählich von ihm dieser süße Liebesraus. Dann wurde er sich klar, was vorgefallen. Das töte dieser Kuss ihm gegolten, sondern den toten Geliebten. Sein verderbter Mund, seine glühende Phantasie hatte den Freund für wenige Augenblitze wieder erischen lassen. Und bei aller Selbstigkeit, die in ihm über den Druck dieser roten Mädchenschnüppchen noch nachzitterte, behielt ihn doch ein bitteres, trauriges Gefühl. Da hatte ihm die Macht seiner Phantasie wieder einmal einen Streich gespielt und ihm Worte verliehen, die nie gefallen und durch die er ein Mädchen getäuscht.

Aber noch ein anderer konnte sich von der stillen Mondnacht nicht lösen. Es war Christian von Schwerin. Troh der Mahnung des Feldmarschalls hatte er das Lager noch nicht aufgezucht. Er stand noch immer am Welenbad und trümmte. Was war das seit einiger Zeit mit ihm? Ein solch Gefühl hatte ihn noch nie befallen. Seine Sinne waren so erregt, bald traurig, bald heiter. Da läßte er plötzlich etwas hart seinen Armet streifen, wie sich dieses warm an seinem Körper schmeigte. Erwacht ist er aus seinen Träumen. Schnell zog die Hand an seinen Degen, aber ebenso schnell fand sie zurück.

Ein schwarzer, kraushaariger Mädchenskopf mit blindesten Minuten auf der Stirn und im Haar, sah ihn lächelnd an. Zwei Augen leuchteten glühend und verheißend. Ein leidenschaftliches, junges Weib drängte sich mit ihrem warmen Körper, das wegenden Brust, an ihn.

Beßföhlt mich, Herr Junfer!"

"Wer bist du?" fragte er erschauend.

"Ja, fürcht mich so — allein," antwortete sie sanft und preßte sich noch inniger an sein Bein. Und er fühlte, wie die Wärme dieses blühenden, wollen Körpers auf ihn überging. So nah hatte ihn noch nie ein Weib berührte. Wohl hatte er in dem Kriege aus dem Lauen von den Soldaten oft manch derbste Wort gehört, und gespült, wie sie die Weiber beim Durstmarsch paddten. Aber das hatte ihm mehr belustigt, ohne ihn sonst zum Nachdenken zu bringen oder zu erregen.

Unto wärte er zum erstenmal die unmittelbare Nähe dieser Alzemerin, und ein ganz neues Gefühl regte sich in ihm.

"Habt Ihr, Herr Junfer, schon eine Braut?" lachte der verliehnbares Mund. "Oder habt Ihr noch nie geliebter?" Hier flüsterte es übermütig bei ihr. "Ich glaub' ja,

der Herr Junfer habt noch nie geliebter." flang etwas wie Spott ihm in den Ohren.

Da rief er das blühende, drängende Mädel an sich. O er war ein Mann! — Sie soll's spüren! Und dann, wer weiß, was morgen sein wird!

Eine Angel aus eines Schweden Mustete nicht wahrheitlich. Ob Graf, ob gemeine Mann.

"Ol' entfuhr ihren Lippen ein schmerzhafter Ausruf. "O Blut!" sagte sie plötzlich däster und zeigte ihm einen Mann an ihrem Arm.

"Bon meinem Amulett!" rief Christian. Und plötzlich sah er Julian vor sich, wie sie damals in Berlin Abend nach ihm und ihm als Andenken die alberne Nadel mit dem Bild übergab. Da war es ihm, als ob er ihre Stimme hörte, wie sie erzählte und die Mutter zu ihr gesagt: "Bleib' ein Kind!"

Verlogen war die Beschreibung — Unwillig stieß er das Alzemerinmädel zurück: "Geb — marf!"

"Was tut ich Euch, Herr Junfer?" fragte sie schmeichelhaft und verschüte wieder, wie ein schmeckend Kästchen, ihm näher zu kommen.

"Hier hast du — nun geh," sagte sanfter Christian und holte aus seiner silberdurchwirkten Brust ein Goldstück.

Gloria ergriff sie es. "Die heilige Mutter Gottes schützt Euch. Läßt Eure Hand sehen, was Euch das Schätzchen befiehlt."

Da ließ er ihr seine Rechte hin.

"Nein, die Linke, zum Herzigen führt," sagte sie und ergriff die, die Innenfläche eine Weile sanftwollig betrachtend.

"Was wußt du?" fragte er gespannt.

"Doch — " Und ihre Augen sahen ihn teils mißleidig, teils bewundernd an.

"Sprich weiter, sagte er barsch, um seine Weisheit zu verbrennen.

"Ihr befehlet mich, Herr Junfer. Ich sehe Euch, Ihr werdet weinen. Ich sehe aber auch den Rubin, viel Rubin, an Euren Nüssen. O wie weiß! Ich sehe eine Faune. Einer trägt die Fahne — sehr Ihr. Ich kann's nicht erkennen. Aber es ist Blut, das an dieser Fahne steht. — Haltet Euch vor der Fahne, Herr Junfer, in Ihr ranzt der Tod. Der Tod."

Umstößig entriß er ihr die Hand. "Unsinn! Ein Schwerin fürchtet nicht den Tod. Ich will die Fahne holen mit meinem Blut."

Damit ließ sie sie sehen und ging raschen Schrittes zum Lager im Mondenschein. Und das Klingen seiner Sporen verlangte leise in den Nacht.

Der große Seesieg

Verlogen war das Mondes Zauber. Der junge Tag brach an. Die Lärche stieg trillernd in den sich rotenden Morgenhimmler. Trompetenruhe medierten noch kleine Schläfer. Aus den Zelten kamen sie, redeten und dehnten sich, doch bald ergriffen sie die lärmenden Waffen. Nur eine stand noch wie im Traum, während er die Nacht sein Blau geschlossen: Größen.

Die Reihen der Zelte verschwanden, und Kompanie auf Kompanie, Eskadron auf Eskadron formte sich als ein Heerwurm zu Regimenten. In schweren, gleichmäßigen Schritten kamen sie angerückt, getroffen von den ersten Schüssen der aufgehenden Sonne. Sie blieb und hunkerte in den Eichenhauben, in den Kürbisen und in den Alfen. Doch wurden die wiederkehrenden Röste nicht bestimmen. In dichten, geschlossenen Mägen marschierten lärmend die Reiter zu Fuß und bildeten mit der Infanterie ein großes, waffenstarkend Briesel.

In diesem war ein Altar, gebildet aus Trommeln und sotlietnen kleinzischen Ge- rät. Zwei umgaben die Träger der Fahnen und Standarten, und hinter ihnen war ein Trompeterkorps. Zunftschieße, gefüllte Tücher wehten von den blauem Fanfaren, die schon so oft zum Angriff geblasen.

So stand das Heer bereit zum Morgen- gebet und in Erwartung seines Führers, ehe es gegen den Feind ging.

Langsam, festen Schrittes, angetan mit

den hochsägtigen Reiterstiecken, den Degen von Feuerbällen zur Seite und den Federputz, mit dessen Feder der Morgenwind spielete, auf dem Haupt, nahte Friedrich Wilhelm.

Und folgte seine nähere Umgebung aus dem Hauptquartier und die dort wessenden Standarten der Verbündeten.

Beim Eingang des von den Truppen gebildeten Briesels hatten sich die Generale unter der Führung Dörflingers und des Generalen von Homberg eingefunden, um ihren Füllchen und Höchstkommandierenden zu empfangen.

Friedrich Wilhelm schritt, auf seinen Stiefel hin und wieder stolzend, daher. Die sichtlichen Schmerzen plagten ihn heute weniger als an den rauhen, fahlen Untertagen. In seiner Nähe befand sich der Dienstmeister Kammerherr und Kellermann von Busch.

Kommandorufe, als der Kurfürst das Briesel betrat. Trommeln wirbelten. Von den vielen Männerklippen ein Ruf: "Guten Morgen, Eure Kurfürstliche Durchlaucht!"

Pausa, gerett von unzähligen, fratzvollen Armen stiegen hoch und funkelten in der Sonne. Hülle, geschworen von den Fußtruppen, die mit hartem Aufschlag den roten Füllchen seitwärts sahen. Sich sendende Fahnen und Standarten.

Sunnen des Briesels blieb der Kurfürst stehen. Kraftvoll rägte er mit seinen energischen Augen, der gebogenen Nase und der Falte zwischen den Brauen. Seine Augen überlogen prahlend, wie die eines Adlers, die Reihen seiner Truppen. Seine Stulpenschnabelschnute Rechte erhob sich zum Hut, und ein kräftig, weithin vernehmbares: "Guten Morgen, Soldaten!" drang bis in ihre Reihen.

Nach braunes, durchmarbes Soldatenleib leuchtete auf, als es seinen Füllchen sah, den Sieger so mancher Schlacht, wo er unter ihnen, mit dem Degen sie in den Kampf und zum Sieg geführt, vom Rhein bis zum Abn.

Friedrich Wilhelm schritt zum Feldaltar. Er nahm seinen Hut ab, um sich in Demut dem Herrn der Schlachten und Geschichte im Gebet zu biegen, wie er das jeden Morgen tat. Und mit ihm beugte sich sein Heer.

Die Trompeten und Fanfaren sehten ein, und das altniederländische Danzgete rauschte in feierlichen Allorfern über den weißen Raum unter dem Himmelsdom.

"Wir treten zum Beten
Vor Gott den Gerechten.
Er mästet und schaftet
Ein fröhiges Gericht.
Er läßt von den Schlechten
Nicht die Guten trecken.
Sein Name sei gelobt,
Er vergißt nicht uns."

So fiel dann der Sang aus den rauhen Soldatenstiefen. —

Nach dem Gottesdienst verschieden Meldungen beim Kurfürsten. Alle Generale und Obersten um ihn, den ragenden Hohenpöllern, zu der neuen Heil gegen den Schweden, zur Befreiung deutschen Landes, ausschönen will.

Eine marstige Ansprache des Fürsten. Dann plötzlich durchflog die noch immer in Reih und Glied stehenden Truppen ein Ruf: "Der Kornett Schwerin zu Seiner Durchlaucht!"

Graf Christian vernahm den Befehl. Silenden, sporenklirrenden Schritten kam er über die von den Truppen begrenzte Fläche. Schnell atmend stand er vor seinem Fürsten und machte diesem die militärische Ehrenbezeugung.

Boblaßkäppi blieb Friedrich Wilhelm auf die Junglingsgestalt, die fortgerade mit geröteten Wangen und blühenden Augen vor ihm stand.

"Schwerin," redete Friedrich Wilhelm ihn an. "Du wirst mir bei Febril ein brauer Leibpage und für deine bemitleide Brauner ernannte ich dich zum Kornett. Du schiedest mit dieser Charge aus meiner Umgebung. Du wirst nun als Mann, in Reih und Glied, mit den anderen für Brandenburg und deinen Fürsten fechten.

(Fortsetzung folgt.)

