

11. 12. 1916



Deutschland zur See

Unabhängige  Wochenschrift

zur Förderung der deutschen Seegeltung und der deutschen Flottenpolitik

Zeitschrift des Eingetr. Vereins „Marinedank“, Berlin SW 68, Kochstr. 28/29

Herausgeber: Vize-Admiral a. D. Hermann Kirchhoff und Rudolf Wagner



Nachtübung englischer Marinesieger



10



Die englische Presse über den Seekrieg

Von Hermann Kirchhoff,
Vize-Admiral z. B.

Der im Herbst in den Monaten September, Oktober, November an vielen Stellen wieder schärfer aufgenommene Meinungs gegen Schiffsahrt und Handel unserer Gegner hat in England ein sehr starkes, sagen wir nervöses Anheben in der ganzen Presse ausgelöst, das sich in sehr vielen kritischen Äußerungen über das Nichtstun der eigenen Flotte kennlich macht und einen Beweis liefert, wie ernst man im Lande unserer Schiffsahrt des Gegners die augenblickliche Lage des Seekrieges wertet.

Ungelegen den Reden der Minister Asquith, Owen, Balfour — vielleicht sind diese, außer für die Neutralen, nur gegen die heftigen Angriffe der englischen Blätter zu gehalten worden —, welche davon handelten, daß die Flotte in der Hauptlage die Transports des Meeres nach allen Kriegsschauplätzen und auch die eigenen Küsten gesichert habe sowie die Meere ganz beherrsche, ist die öffentliche Meinung anderer Ansicht.

Die wohlgeordneten Vorhände unserer Torpedobootflotten in den Englischen Kanal hinein, und zwar ganz aus der inneren Sicht der Meeres heraus, also an der englischen Küste entlang, fast vor den Augen der englischen Flotte, die mehrfachen Verankerungen englischer und neutraler Schiffe, die wiederum im Kanal selbst stattfinden, vor allen Dingen aber das bereits zu vielen Malen geschilderte Aufbringen feindlicher und neutraler Dampfer, die aus der Meeres- und dem Elagerrall fortgenommen, aus den Häfen der besetzten Handelsküste zugeführt wurden, alle diese Umstände haben die englischen Blätter zu dem Urteil gebracht, daß die eigene Flotte mit ihren Zeitungen nicht auf der Höhe sei.

So schrieb z. B. die „Times“ zum letzten Trafalgarstage (21. Oktober), daß die Flotte „noch nichts geleistet habe“, also fünf Monate nach der Siegesschlacht! Elagerrall! Die Flotte bringe sich hinter Werken und Sperren und tiefe nicht.

Auch die „Daily Mail“ schrieb bald darauf: „Bislang ist genug n. aber kein Welt ist geliebt. Der A-Booster ist in vollem Wange und seit einigen Monaten ganz erheblich vergrößert worden, ohne daß es der englischen Flotte viel langen gebracht ist, auch nur ein einziges feindliches A-Boot zu vernichten. . . in absehbarer Zeit werden die Deutschen 100 A-Boote ständig auf hoher See haben, das bedeutet, daß wir monatlich eine Million Tonnen Kaderum verlieren würden. Diese Zahl erscheint übertrieben, ist phantastisch, aber sie wird leider nur zu bald eine nade Tatsache sein, und unsere Handelsflotte wird wie Schnee vor der Sonne dahin-schmelzen.“

Der Marineintendant der „Times“ greift die britische Admiralität ferner an mit ihrem Bericht über den kühnen wiederholten Vorstoß der deutschen Torpedoboots, der eine Schlaube für die englische Flotte bewerte. Mithin, kennzeichnend, daß die Deutschen, allen militärischen englischen Angaben entgegen, ebenau-

ausser feld sind die Betrachtungen des

Blattes „New Statesman“, das sehr scharfe kritische Äußerungen gegen die vielen mangelhaften Maßnahmen der Admiralität losläßt, indem es unter anderem folgendes schreibt: Der Verfasser des betreffenden Aufsatze bezeichnet die englische Flotte als eine „Rüstung ohne Schwert“. Er fragt dann die Admiralität, wie es wohl um die Oberhand der englischen Kanaltransporte bestellt gemeldet wäre, wenn anstatt der Torpedoboots-kraftillen einige Kreuzer, wie z. B. „Albatros“ oder „Orion“, diesen Streifzug in den Kanal unternehmen könnten. (Wiederholte gesagt, eine ganz unbedeutende Bemerkung, da diese größeren Dampfer eine außerordentlich geringere Geschwindigkeit besitzen als unsere neuesten großen Torpedoboots.)

Der britischen Admiralität wird „Bedanken-antwort“ vorgeworfen. Die größte Flotte der Welt beschränkt sich auf eine ausgefprohen verteilende Haltung, wohingegen die feindliche, bei weitem schwächere deutsche Flotte ihre Lebenskraft durch kühne Taten beweist.

Das Blatt fordert „größeren Wagemut“ bei der eigenen Flotte und verleiht sich dann zu einer weiteren, selbstm. klingenden und ebenfalls sehr unbedeutenden Forderung, die man nur als eine Folge der bitteren Verärgierungen ansehen kann, ob des Erfolges der Deutschen, nämlich, daß man vielleicht Gelände von mehreren Seiten angreifen könne!

Wenn sie doch einmal sich an unter rotes Feuerschiff in der Meeres vorantreiben müßten! Aber die Führer der Flotte kennen diesen Stille und das schwerwiegende Wagnis weit besser als der nervöse Berichtsführer.

„New Statesman“ schließt seinen Bericht mit den Worten: „Nichts tun und nach wie vor Schiffe verlieren, während der Feind trotz seiner Vernichtungspolitik gegen die Handelsflotte weiterfahren kann, sei die denkbar schlechteste Flottenpolitik und in keiner Weise mit der alten englischen Überlieferung im Einklang zu bringen.“

So dies angelegene Blatt, deutlich und kräftig. Wenn wir Deutschen alle diese und manche früheren Äußerungen englischer führender Zeitungen mit den wirklichen Tatsachen und der Gesamtlage in Einklang zu bringen versuchen, so erleben wir vor allen Dingen klar, daß unter Deutschland zur See bereits durch seine Taten und wagemutigen Handlungen tatlos an dem Abwärt der britischen Admiralität zur See, so wohl an besten Bedingungen als Handhabung, vor ungenügen hat, und daß selbst den letzten Briten eine kühne Äußerung aufzukommen beginnt, daß es in Zukunft am Ende doch um ihre bläherige unumchränkte Welt-Zwangsherrschaft getan sei.

Auch die zahlreichen taglichen und unbedeutenden, oft geradezu wulstigen Aufsatze, welche die englischen Blätter nach den drei glücklichen durchgeführten Ozeandurchquerungen unseres Handels-Unterseebootes „A-Deutschland“ in Gütle und Gülle brachten, lassen uns erleben, wie man nicht nur arg verstimmt und nervös, sondern sogar ernstlich beklümmert in Großbritannien geworden ist, ob die eigene Armada das höchst-wichtige Aufsteck wirtlich vor dem wirtschaftlichen Zusammenbruch retten könne.

Auch die italienische Presse magt schon die englische Flotte anzugreifen und ernst zu tadeln. So schreibt ein Blatt in Neapel, daß die englische Flotte nicht mehr, als den Handel nach Deutschland in England weitergeben Interesse zu verlieren. Sie sei durch den infolge des hervorgerufenen deutschen Unterseebootes- nachdränge bereits zu einem „Verderben für die Verbündeten“ geworden, für die sie sonst so gut

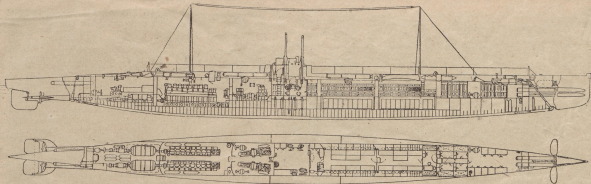
wie in keiner Weise eingetreten sei. So ähnlich erlöst es auch vielfach von anderwärts. Wir werden bald mehr von dem Wirken unserer modernen Kriegsmannern zur See zu hören bekommen, denen die Kämpfer der Marine-Ausflotte sich würdig mit ihren Taten zu stellen.

Eine neue deutsche Seeschiffswerft

Hamburg arbeitet vor für die Zeit nach dem Kriege. Auf dem Gelände einer der vielen Albinen soll eine neue große Werft entstehen. Man darf ohne weiteres annehmen, daß die vorhandenen Schiffbauwerke nach Friedensschluß mit Aufträgen überhäuft sein werden, denn mit dem Wiederaufblühen des deutschen Seehandels wird eine starke Nachfrage nach Frachtdampfern unbedingt einhergehen. Eine neue Baumeiße ist daher in Aussicht genommen, es sollen in Zukunft aus Frachtdampfer auf rein fabrikmäßigen Wege zur Herstellung gelangen. Viele der Schiffbauwerke hat man bisher nicht gegliedert. Man baute individuell. Jedes Schiff wurde nach Sonderwünschen und Sonderplänen fertiggestellt, eine Baumeiße, die viel Zeit erforderte und den Schiffbau auch recht kostspielig machte. Hierdurch, durch Aufschub und Verzug sowie die großen Schiffbauwerke in Hamburg und Stettin haben zu ihre Frachtdampfer, ganz abgesehen von den hochveredelten Spezialschiffen für den Personenverkehr, die beim Vulkan und bei Blohm & Voß entstanden und von denen jeder seine eigene Ökonomie der vorbereitenden am eifrigsten Raumhalt und um eifrigsten Aufwand an Zweckmäßigkeit und Luxus übertrat. Es ist selbstverständlich, daß die Zeit der deutschen Schiffbauindustrie auch nach dem großen Wiederaufleben weiter- und höhergeführt werden wird. Am aber die Raumvermehrung auf dem deutschen Frachtdampfermarkt 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 erörtern und eine Werft in Aussicht genommen. Um so erfreulicher ist die besten erfolg: Gründung der Hamburger Werft A.-G. zu berichten, die sich ebenfalls lediglich mit den fernestehenden Bau von Frachtdampfern beschäftigen wird. Es will auf Tollerort in Hamburger Gegendelag nach Bedarf drei bis sechs Segel anlegen und dort zunächst eine Reihe von 8000 Tonnen-Dampfern mit je etwa zehn Knoten Geschwindigkeit bauen. Hamburg erhält damit neben Blohm & Voß, Vulcanwerk und Kaiserwerft-Schiffswerft die vierte bedeutende Seeschiffswerft. Das Grundkapital der Werft beträgt 1 Million Mark. Vorstandsmitglieder sind Heinrich Wessels, d. r. als Schiffbauingenieur aus dem Vertriebs leitend, und Ernst Warnhoff. Überhaupt steht das ganze Unternehmen der Hamburg-Amerika-Linie nahe, Generaldirektor Vallin führt den Vertriebs in Aussicht. Doch kann selbstverständlich auch jede andere Reederei bei der Hamburger Werft A.-G. Schiffe in Auftrag geben. Mit Recht darf man gespannt sein auf die Entwicklung einer Werft, die geeignet ist, durch neugestaltete Baumeiße den deutschen Volksschiffbau mit unbedeutend vorübergehender Schnellkraft teilweise zu verdrängen und also unserer Volkswirtschaft nach dem Kriege in diesem Grade nützlich sein dürfte.

H. Wessels, Hamburg.



Längsschnitt eines italienischen Unterseebootes Typ „Laurenti“

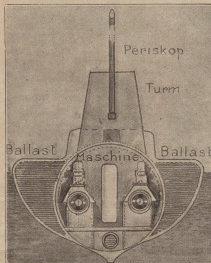
Unterseebootsmaschinen

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

fahrt, von Akkumulatoren erhalten. Zentere wurden vor der Ausfahrt geladen und getankt, eine Fahrt von 100–150 Seemeilen mit einer Geschwindigkeit von 7–10 Knoten. So daß sich die Boote nur zur Küstenverteidigung eigneten. Der Einbau einer größeren Anzahl Akkumulatoren war nicht zulässig, da das Gewicht derselben zu groß ist und für 100 PS Leistung circa 10 Tonnen betrug. Die Benennung des Elektromotors gewährte den großen Vorteil der Einheitsmaschine für Ober- und Unterwasserfahrt, die Boote waren schnell klar zum Tauchen, die Maschinen arbeiten fast geräuschlos, brauchen keine Wärme aus und verbrauchen keine Luft. Die Geschwindigkeit und der Aktionsradius waren jedoch sehr gering, die Akkumulatoren konnten nur im Hafen oder bei gutem Wetter von einem größeren Schiff aus und verbrachten seine Luft. Die Schwefelsäure derselben verdunkelte besonders bei schwerem Wetter, verbleibende die Luft der Wohnräume und erforderte besondere Abgasbohrer.

Die nächsten Boote erhielten für die Unterwasserfahrt Dampfmaschinen oder Explosionsmotoren, für Unterwasserfahrt wurden die Elektromotoren, die auch jetzt noch vorhanden sind, be-

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



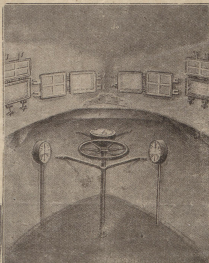
Querschnitt des Turmes eines Unterseebootes

diese Boote unsere Gegner und deren Handel in großem Maße geschädigt hat. Aber die Bauteile der Boote oder Ränder ist bisher selbst in Fachzeitschriften nur wenig veröffentlicht worden, da die Bauverträge Angaben über die Ausführung aus Geschäftsgründen und die Behörden solche im Interesse der Landesverteidigung geheimhalten.

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 höchstwert erscheinen.

Die Antriebsmaschine besteht aus der Geschwindigkeit auch den Aktionsradius, die Tauchzeit und damit die Seemannsdauer. Die Boote müssen über ihre Unterwasserfortbewegung verfügen, und es wäre daher zweckmäßig, hierfür eine gemeinsame Maschine zu verwenden, was jedoch bisher noch nicht erreicht ist.

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



Inneres des Turmes eines Unterseebootes

fahrt gebrauch, da besonders die Explosionsmotoren selten direkt umfuehrbar waren. Die Elektromotoren aber ohne Schwierigkeiten durch einfache Schaltung in beiden Richtungen laufen können.

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

Die Maschinen arbeiteten zuverlässig und leicht, wie es bei Verdrängungsmechanismen bisher noch nicht erreicht ist. Um den Feind durch den Rauch nicht aufmerken zu machen, wurden die Kessel mit Öl befüllt, jedoch war der Brennstoffverbrauch mit etwa 0,4 bis 0,6 Kilogramm pro Pferdekraft und Stunde recht erheblich, so daß auch bei dieser Maschinenart der Aktionsradius sehr niedrig als 60 Seemeilen betrug. Die Anlage war sehr schwer, der große Brennstoffverbrauch erzeugte gewaltige Verschleibungen, die ausgeglichen werden mußten, und die Wärmeabfuhrung be-

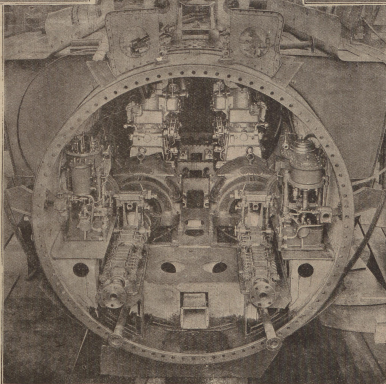
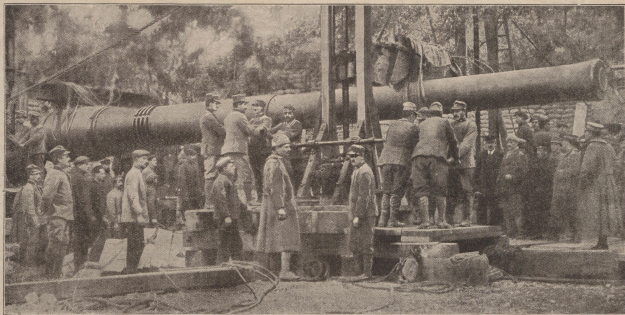


Bild in den Maschinenraum eines neuzeitlichen Tauchbootes



Italienisches Küstengeschütz an der Küstenfront

Chronik des Seekriegs

Es ist gegenwärtig als ob es keine weltbeherrschende englische Flotte gäbe. Wohlgegenspielen wir ihre Griffling höchstens an der sogenannten Blockade der Nordsee und des Armeelands, denn unsere Küsten können die Engländer nicht blockieren, aus dem einfachen Grunde nicht, weil sie sich nicht heranzuwagen. Die englische Flotte liegt nach wie vor untätig im Hafen und hat keine andere Sorge als die, sich vor deutschen U-Booten und Luftschiffen zu sichern. Das Feld aber behaupten die deutschen U-Boote. Das macht den Engländern schwere Sorgen. Am 15. November erstieg im englischen Oberhaus Lord Spidenham eine Ausssprache über die U-Bootsfrage und sagte, die Regierung habe schon am 15. August eine endgültige Erklärung nicht nur Englands, sondern aller verbündeten Regierungen in Aussicht gestellt, in der sie ihre Politik gegenüber dem ungeheuerlichen Verfahren der deutschen Unterseeboote festlegen wollten. Aber nichts sei geschehen, und im Lande herrsche ein Gefühl von Unruhe darüber, daß nicht alle Tatsachen bekanntgegeben würden. Er fragte, ob die Regierung einen Plan habe. Wenn dies

der Fall sei, so sollte er ohne jeden Verzug veröffentlicht werden. — Lord Brierford sagt, man sei an einem ernsthaften kritischen Punkt angelangt. Die Regierung scheine zu glauben, daß sie den Krieg durch einen Glücksfall gewinnen werde; aber alle früheren Kriege seien durch Voraussicht, Energie und Offenherzigkeit gewonnen worden. Der Redner feilschte die Admiralität und erklärte, indem er die Verluste durch den U-Bootskrieg zusammenstellte, daß die britische Vorherrschaft zur See durch das U-Bootboot in Frage gestellt sei. Er forderte, daß die „Blockade“ Deutschlands mit allen Mit-

teln verstärkt werde, und schloß mit der Mitteilung, er habe kürzlich eine von Deutschland veröffentlichte Note der britischen Flotte mit Informationen gelesen, die in



Auf einem englischen Wachtschiff im Mittelmeer



Der im Mittelmeer verantrieb englische Riesendampfer „Britannic“

England niemand außer den führenden Ministern und den Mitgliedern des Kabinetts befehlen könne.

Lord Crewe erwiderte, die englische Regierung habe die Zügel der deutschen Flotte für Gerüchte, aber Deutschland habe England kein Versprechen gegeben, weil es ihm kein Versprechen gegeben habe. Er sagte weiter, man könne ein deutsches U-Boot nur als einen Feind betrachten, den sofort zu vernichten angestrebt sei.

Nach wie vor erleiden 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 anstehenden auch für Truppentransporte benutzt wurde, im Mittelmeere einer Mine zum Opfer 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 Entsetzen der Engländer kann man sich vorstellen.

Eisbrecher

E wenn es Winter wird und der Frost eintritt, tauchen Schiffe besonderer Art auf. Den Sommer über haben sie irgendwo in Baten oder auf der Werft gelegen; man hat sie nicht beachtet, oder man hat sich auf ihre wenig gefälligen Köpfe geschaut; wenn man etwa in ihren Vergnügungsdampfern zu ihnen vorbeifährt. Jetzt kommt man sie wieder, denn die klümmigen Geleiten sollen helfen, wenn die Kälte das Wasser in harte Dande schlägt. Es sind die Eisbrecher, deren Tätigkeit beginnt, und die man nun pischlich wieder als überaus nützliche Wesen der großen Schiffsfamilie schätzt.

Die Eisbrecher haben unter anderem die Aufgabe, die Häfen freizumachen und so weit offen zu halten, daß sie einigermassen befahrbar bleiben. Besonders wird ihre Arbeit dabei den Unterläufen der Ströme gelten, weil dort oder sofern dort bedeutende Häfen liegen, die für den Seeverkehr in Betracht kommen. Und überhaupt ist es erwünscht, die Häfen vor Vereisung zu schützen. Die offene Seefahrt ist bekanntlich wenigstens in unseren Breiten, nicht zu: sind die Häfen nämlich geöffnet, so fließt der Verkehr über das Meer also möglich. Dieser vollzieht sich an unseren Küsten die Arbeit der Eisbrecher in Alueen und Gassen. Ein solches Alueen wird beispielsweise von der Antarktis gebildet, die schon von Hamburg an fessant erweitert ist und auf der die Brecher in kalten Wintern reichliche Arbeit finden. Starke Eisebildung ist auch auf der Weichsel zu bemerken, deren Uebel bereits stark kontinentales Klima mit harten Wintern zeigt.

Das Eis, das von den Brechern zerhackt werden soll, damit es dann in Stücken und Schollen fortzuschwimmen, bezüglich Stromabwärts treibt, nimmt sehr verschiedene Formen an. Eiseiseln bildet es mehr oder weniger ebene Flächen, über die man bequem schreiten kann, und auf denen wohl auch der klügliche Schlittschuh seinen Weg findet. Meistens sind die Massen jedoch aus alle mögliche Weise übereinandergehoben und zusammengepackt. Man kann dabei häufig ganz eigenartige Gebilde feststellen, die die phantasievollsten Formen zeigen und fortwährend infolge Überschiebungen ein anderes Aussehen gewinnen. Oft bilden sich hohe und steile Zäbarten, die sich wie starrere Wälle aus dem Wasser oder über niedriger gelegene Massen erheben. Da sind dann kräftige Angriffe und mannigfache Vorbereitungen nötig, und die Eisbrecher

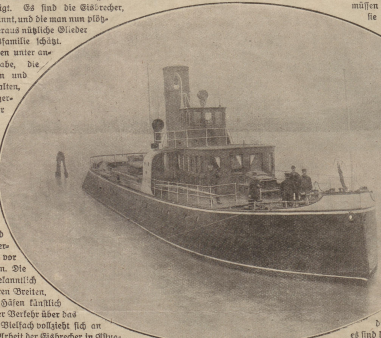
müssen mit voller Wucht den Sturm beginnen. Daneben wird es auch gelten, die sich bildenden jenen Eisdröber an einer Vereinigung zu hindern. Interessant sind zum Beispiel die eigenartlich ringförmigen Eiseiseln des Jungfelles auf der Antarktis, die wie große Schwimmgürtel aussehend, und die später ein Banges bilden. Oder es muß den bereits durch Zerkleinerung des Eises entstandenen Schollen unmöglich gemacht werden, wieder zusammenzuwachsen. Daraus er-

hiel entlang, der übrigens unter Umständen die ganze Länge des Schiffes einnimmt. Es gibt aber auch Eisbrecher, die das Eis nicht zerhacken, sondern einbrechen, indem sie sich auf die Eiseiseln setzen, um dann mit dem Gewicht ihres vorn stark belasteten Rumpfes einen Druck zu bewirken. So arbeitet unter anderen das Schiff „Gardenga“, und auch der große russische Brecher „Germat“ zerhackt das Eis, indem er es von oben belastet. Schiffe dieser Art müssen natürlich unten flach gebaut sein, und sie besitzen dann etwa einen oder mehrere

scharfe Grate, die in das Eis einschneiden. Ferner verlangen ihre Schrauben eine geschützte Lage und sie werden daher in besonderen Brunnen oder Tunnel eingebaut. — Die innere Einrichtung eines mittleren Eisbrechdampfers gestaltet sich verhältnismäßig einfach. Hier ist es ja nicht nötig, große Mengen von Proviant mitzuführen, da solche Schiffe sich fast in der Nähe des Ufers befinden, so daß Vorratungsmittel und sonstiger Bedarf leicht ergänzt werden können. Ferner trägt der Brecher außer Rosten keine 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 Mannschiffsraum, eine Kabine für den Kapitän, eine solche für den Steuermann, eine kleine Küche u. dgl. genügen wohl. Einen Teil des Rumpfes nimmt die Maschinenanlage ein. Der verhältnismäßig große Kessel befindet sich etwa mittschiffs, und hinter ihm liegen die eigentlichen Maschinen, welche die Schrauben treiben. Da der Boden solcher Schiffe einer starken Beanspruchung ausgesetzt ist, muß er als doppelter Spantenboden ausgebildet werden. Dieser stellt die nötige Festigkeit und gibt auch Gewähr, daß eine Verletzung des unteren Wobens kein Sinken des Schiffes zur Folge hat. Die Decksaufbauten sollen natürlich einen guten Schutz gegen die Winterkälte bieten, und es ist selbstverständlich, daß die nötigen Heiz-, Licht-, Schmelzeisener- und Rettungsrichtungen vorhanden sind.

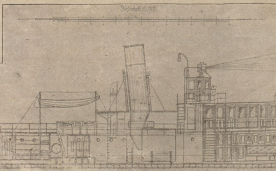
Der einmal Gelegenheit findet, das Verkehrs- und Baumuseum in Berlin am Reiter Bahnhof zu besuchen, der verläumde nicht, sich den Raum mit den Modellen der Eisbrecher zeigen zu lassen. Er wird dann erkennen, mit welcher Kunst der Mensch den Kampf gegen das Eis aufgenommen hat.



Eisbrecher der Firma T. M. Schneider, Hamburg

gibt sich eine besondere Aufgabe für die Eisbrecher. Sie schleppen dann wohl ein hölzernes Floß an einem Tau oder Drahtseil hinter sich durch das Wasser, um so die schwimmenden Eismassen zur Seite zu drängen und Luft zu schaffen.

Man kann nun zwei grundsätzlich verschiedene Typen von Eisbrechern unterscheiden, je nach der Art, wie die Zerkleinerung des Eises angestrebt wird. Der eine wird sich gewiß vorstellen, daß der Eisbrecher vorn einen möglichst scharfen und festen Bug habe, und daß er das Eis mit diesem aufschneide, um die Druckkräfte soeben mit seinem Rumpfe zur Seite zu schieben. Tatsächlich baut man auch Eisbrecher nach diesem Prinzip, das beispielsweise durch die „Berlin“ vertreten wird. Der Bug bildet dann gewöhnlich einen Vogen, der wenigstens annähernd, mit einem Vögelfreie verglichen werden kann, und unter dem Schiffe zieht sich ein spitzförmiger

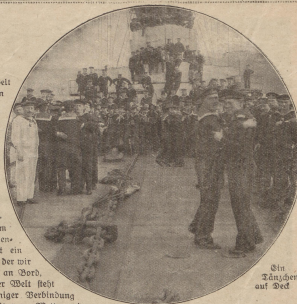


Eisbrechdampfer „Gardenga“

Freizeit

An Bord eines Kriegsschiffes regiert der Wille des Kommandanten, und trotzdem darf man behaupten, wie die Verhältnisse nun einmal liegen, daß die Mannschafft nicht nach seiner Weise, sondern nach der des wachhabenden Bootsmannschaftsmaatens tangt. Jeder Befehl an Bord, der die Allgemeinheit betrifft, wird nach Anordnung des wachhabenden Offiziers von den Unteroffizieren der Wachposten mit der Stimme durch sämtliche Deck weilergergeben, damit er in allen Räumen, Kammern und Winkeln verstanden wird. Um bei dem laufenden Schiffsgetriebe die für das Verfehen erforderliche Ruhe herbeiführen, geht dem Befehl ein den Bootsmannschaftsmaatfeifen einlaffendes Signal voran, das sich, alter Ueberlieferung nach, funktvollen Ausdrucks und markanten Rhythmus befeißigt und nach Tempo, Länge und Konfärte charakteristifch für die Art des kommenden Befehls ist. Häufig wiederkehrende Befehle können daher von kundigen Offizieren bereits am Weifensignal erkannt werden.

Er führt hinüber in eine Welt des Friedens, vom strengen Dienst zum wohligen Selbstüberlassenfein. — Der Blick an Bord läuft wie ein Ahnert, streng gemessen und abgegrenzt, damit Kräfteverbrauch und Befähigung in geludem Verhältnis zueinander stehen. Allerdings — bisweilen macht das Weiter einen Schritt durch die Rechnung. Es geht 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 nirgend sonst auf der Welt steht die Menschheit in solch inniger Verbindung und in solcher Abhängigkeit vom Wetter wie draußen auf See, wo die Stimme der Allmacht Gottes am urgewaltigsten schallt. — Mander Freizeitkunde hat das Weiter schon den Veranda gemacht, vor allem in fröhlichen Zeiten, wo Wind statt Dampf und Segel statt Schraube die treibenden Kräfte der Schiffe waren. Im



Ein Zänchen auf Deck

digten Kräften des Weltalls steht, haben sich diese Verhältnisse gebessert. Das Unvorhergesehene Ereignis spielt nicht mehr die Rolle wie früher. Der Zeiger der Dienstuhr wird an Bord dampfbewegter Schiffe nur selten und auch von vorgefehter Stelle aus leicht ungern verfeilt. Ordnung ist der Wille laut. Je besser man die Ordnung wahrt, desto größer wird die Auswirkung geleisteter Arbeit sein!

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



„Bumboo-frau“ an Bord eines Kriegsschiffs

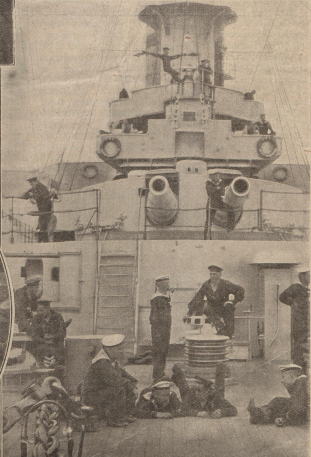
Es gibt kaum ein anderes Signal, das der Meinung so schnell fenn wie das, welches „Freizeit“ bedeutet. Sobald wie Nachtigallenfchlag hebt es an, es schwingt sich auf zu jubelnder Höhe und verflingt in gitzender Verklärung. „Klar-See“ heißt der Befehl, der diesem Signale folgt.

Zeitalter der Technik, deren größter Erfolg vielleicht der ist, daß sie die Menschheit in größere Unabhängigkeit von den ungenügenden



Mittagsfchl während

der Freizeit



Freizeiten an Bord eines Kriegsschiffs



Auf Klarschiffstation

Die Leute liegen ausgezogen in Liegebännmatten. Die eigentlichen Bännmatten werden in Erwartung eines Besuchs nicht herausgeholt.

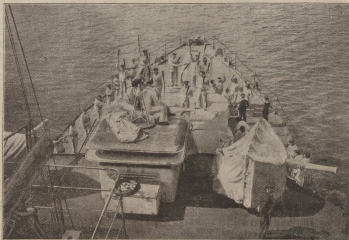
nach Beendigung des Dienstes, gibt das Abendbrot und ist der Zerstreuung gewidmet.

Was dem Mittagessen nimmt, wer kann, ein „Muge voll“. So lautet an Bord die poetische Umschreibung für das bürgerlich-simple Schlafen. Kommt es einem aber darauf an, feemännlich-durc zu bezeichnen, was er vorhat, so spricht er fernerweg von „muffhen“, wenn er die mittagsfüulen Glieder auf das Holzbett freckt. Eine Unterlage ist schnell gefunden. Tugend und Gesundheit sind genügsam, und die Durcharbeit des Körpers im Dienst tut ein übriges, um das Hinfübergleiten in Morpheus' Arme selbst auf härtestem Lager nicht zu erschweren.

Nach dem Abendbrot spielen Unterhaltung und Rauchen die Hauptrolle. Man spielt Kartenschwatz und plappert durcheinander von diesem und jenem, vom Dienst und Vergnügen, und wer es versteht, „spinnt sein Darn“ als Geschichtserzähler und Berichtersteller. Graublaue Rauchwolken umlagern die Gruppen der Zuhörer. „Priemen“ tun nur die wenigsten noch, nur die auch im Dienst den Zabałgtschmack nicht missen wollen. Der Seemann von heute raucht Pfeife, Zigarete und Zigarett. Er raucht gegen leidenschaftlich gern. In der Einsamkeit auf See ist das Rauchen einer der wenigen Genüsse, die man nicht zu entbehren braucht.

Doch horch — jetzt klingt Musik. Die Bord-

kapelle hat sich zusammengefunden. Es sind nicht Künstler von Beruf, sondern nur von Neigung.



Gewehrezerzieren, Reulenschwingen, „Schintenkloppen“ auf der Schenke (Hinterbein)

ergähren will und das Kritifizieren See sowohl wie den schweren Borddienst gründlich kennt. —



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 Lehfeld (9. Heft.)

„Un, Kornett,“ sagte schmunzelnd der Marschall, denn er liebte den tapferen Singling und Hefen 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 schlafet Euch aus.“

Ein kurzer Gruß, und die beiden Heerführer gingen wollet, Christian den Einschlüssen des Mondes fern 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 Prinzessin Dorothäa, die ihren Gemahl auf allen seinen Feldzügen begleitete, das Wohnhaus verlassen und promenierte in dessen Nähe. Auch sie befand sich durch die schöne Sommernacht in einer eigentümlichen Stimmung, gemischt aus Wehmut und Drang nach Zärtlichkeit. Sie war ja noch so jung, wie sollte da ein Menschenberg, noch dazu das eines jungen schönen Weibes, für immer dem Drang nach Liebe und Hingabe entzogen können. Die laue Luft, die helle Pracht des Mondes, der alles in ein silbernes Zauberfeld hüllte, das Zieren der Gräben, die fernen Klänge der Musik aus dem Trostlager, das alles mußte selbst bei der klüftigen Natur eine eigene Stimmung hervorbringen. Und Elisabeth war keine kalte Natur. Aber in diesem Drang nach Liebe und Zärtlichkeit weichen ihre Gedanken ganz bei einem lieben Toten. Sie hörte nicht das Schnauben der Kofse des umfangreichen kurfürstlichen Wagenpferdes, der die boben Herbschaften stets ins Feld begleitete, noch adrette sie des Überkommens eines Mannes, dessen Schritte allerdings der weiche Wiesengrund dämpfte. Es war Gröben. Er hatte Elisabeth schon von weitem bemerkt. Schnell trat er auf sie zu und begrüßte sie

mit einem „Guten Abend. Gnädiges Fräulein beschauen.“

„Ach!“ kam es erschrocken über die Lippen Elisabeths — so war sie überrast.

„Herr von Buch sagte mir.“

„Ach ja — ja wohl — aber —“

„Vergebung, ich scheine Euch zu stören,“ sagte darauf Gröben, als er Elisabeths Zerstreuung bemerkte.

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

„Was!“ entfuhr es freudig Gröben, „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 letzte Gedanke, das letzte Wort meines Verlobten war, als er bei Febrbellin starb.“

„Über gnädiges Fräulein —“ fiel er schaden über diesen Gedanken Gröben ein. „Sprachet Ihr etwas nicht wahr, als Ihr das erzählten?“ entgegnete Elisabeth.

„O ja — gewiß,“ antwortete Gröben zögernd.

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

„Aber warum wollet Ihr durchaus den Toten nicht ruhen lassen?“ fragte Gröben.

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

„Ihr waret sein Freund,“ sagte sie. „Hat er nie zu Euch von anderen Frauen gesprochen? Würde er, wenn ich vor ihm gestorben, auch mir die Treue über das Grab hinaus gehalten haben? Ja, hielt er stets diese Treue?“

Gröben schüttelte, welche eifersüchtigen Gedanken Elisabeth quälten, wenn er sich auch in dieses webliche Gezeigeln nicht völlig hineinverleiben vermochte. Nach einem kurzen Schweigen entgegnete er: „Er sprach von Euch immer nur allein und in der anbetungswürdigen Weise.“

„O saget mir alles, redet von ihm,“ und Elisabeth griff bittend nach der Hand Gröbens. Als dieser den Druck dieser kleinen warmen Hand spürte, da fühlte er, wie seine ganze verpassene Liebe zu Elisabeth in ihm emporstieg. Er sah sie leiden, und er wollte ihr eine Beruhigung, einen Trost geben.

„Bitte, redet,“ flüsterte nochmals Elisabeth und sah ihm in die Augen.

Da war's ihm, als müsse er von seiner Liebe zu Elisabeth im Namen des toten Freundes sprechen. Er schenkte nicht mehr Gröben, sondern Froben zu sein. Er wühlte sich in der schönen Juninacht allein mit der Geliebten. Seine Phantasie ward so rege.

Nach fühlte er den Druck dieser kleinen zarten Hand und sah diese leuchtenden Augen im Mondlicht schimmern. Einmal, entfinne ich mich — kam es erli zögernd, gleichsam tastend, über seine Lippen.

„Was sagte er Euch?“ sprach sie fast tonlos und lauchte gespannt.

„Wir waren nicht am Feind. Es war eine Nacht wie diese, da sprach er vom Flehen und vom Sterben. Daß er liebete Euch so heiß.“

„Sagt nichts?“ erwiderte sie fast entsetzt.

„O doch. — Er liebte Euch wie je kaum ein Mann und mehr als je zuvor. Er schien vom Zauber dieser Nacht bezaubert und sprach, als sähe er Euch zum erstenmal vor sich stehen. Was sein Innerstes je erlebt und er erhofft, das sagte er aufammen in dem einen Wort: Elisabeth! Toll von Liebe, verrückt von Sinnen ward er um Euch. Sein Herz machte Ihr zum Glodenpiel, und jeder Ton klang: „Du liebe Dich!“ Zu stumm, stiller Ernst, er's lange schon, doch zu jener Stunde, die ihn bald vielleicht entrückt für immer Eurem Angeficht, da brach's hervor, wie ein glühend Feuer aus einem Berg: „Reine Dir auf Erden gleicht.“

Und diese Liebe, die mich hureit voller
Leibenschaft, ist wahrlich Liebe. Sie hat
die Kraft und Qual der Liebe und ver-
langt doch nichts für sich. Mein Leben geb
ich für das Deine und bleib Du auch meine
Tat stets vergessend. Leiden wolle ich
mit Dir, wenn Du nur glücklich. Und wenn
eine Kugel mich trifft, so suche die Liebe und
das Glück, so lang das Leben blüht."

Elisabeth war durch diese sich allmäh-
lich zur Begleitung steigenden Worte Grö-
dens ganz hingelenkt. Das war eine Sprache,
wie sie Frauen nie zu ihr gesprochen. Aber
wenn es auch nicht jene Worte waren, so war
es doch wohl der Sinn. Sie riefen in ihr
wehmütiges Entzücken hervor an längst
entschwundenen Stunden, von denen ihr Herz
im Augenblick so voll. Berauscht, befehlend
von diesen Worten schloß sie die Augen und
preßte mit ihren Händen die Hand Grödens.

Gröden war in einen Rauch. "Und
angefächelt des Todes, dem ich als Soldat
vielleicht in wenig Stunden gemeldet bin,
ist es wie eine Erleichterung, nur von meiner
Liebe gesprochen zu haben. Und tausend
Tode wolle ich gern sterben, berühre mich
nur einmal dein roter Mund —"

Wie erschrocken über dieses kalte Wort
bist er inne.

"Geliebter!" flüsterte Elisabeth, entsetzt
der ganzen Umgebung, und bot ihm ihren
Mund.

Zwei Lippenpaare berührten sich.
Ein läches Erwidern. Ein letzter Kuss Elisabeths,
die sich aus den Armen Grödens wun-
det: "Was tat ich —" Dann schlüßte sie
verwirrt, schnell in das Haus zurück.

Gröden blieb stehen, als wärs erst allmäh-
lich von ihm dieser süße Liebesrauch. Dann
wurde er sich klar, was vorgefallen. Daß nicht
dieser Kuss ihm gesollt, sondern dem toten
Geliebten. Seine beredete Mund, seine
glühende Phantasie hatte den Freund für
wenige Augenblicke wieder erlitten lassen.
Und bei aller Geligkeit, die in ihm über den
Drud dieser roten Wadenlippen noch nach-
stürzte, beschloß ihn doch ein bitteres,
trauriges Gefühl. Da hatte ihm die Macht seiner
Phantasie wieder einmal einen Streich ge-
spielt und ihm Trost verweigert, die nie ge-
fallen und durch die er ein Mädchen geküßt —

Aber noch ein anderer konnte sich von
der stillen Mondnacht nicht losreißen. Es war
Christian von Schwerin. Trotz der Mahnung
des Feldmarschalls hatte er das Lager noch
nicht aufgesucht. Er stand noch immer am
Weidenbach und träumte. Was war das fest
einer Zeit mit ihm? Ein solch Gefühl hatte
ihn noch nie befallen. Seine Sinne waren
erregt, bald traurig, bald heiser. Da flüßte
er plötzlich etwas ganz seinen Aermel streichend,
wie sich dieses warm an seinen Rücken
schmiegte. Erwacht ist er aus seinen Träumen.
Schnell faßt die Hand an seinen Denen,
aber eben so schnell faßt sie zurück.

Ein schwacher, fränselnder Mondenstern
mit blühenden Blüten auf der Stirn und im
Haar, sah ihn lächelnd an. Zwei Augen
leuchteten glühend und verheißend. Ein leicht-
beliedig, junges Weib bedägte sich mit ihrem
warmen Körper, der wogenden Brust, an ihn.

"Beschüßte mich, Herr Junfer!"

"Wer bist du?" fragte er erlännt.

"So scheid mich so ein," antwortete
sie leicht und preßte sich noch inniger an sein
Bams. Und er fühlte, wie die Wärme dieses
blühenden, vollen Körpers auf ihn überging.
So nab hatte ihn noch nie ein Weib berührt.
Wohl hatte er in dem Felde aus dem Lager
von den Soldaten oft manch derbes Wort ge-
hört, und gesehen, wie sie die Weiber beim
Durchmarsch packten. Aber das hatte ihn mehr
belustigt, ohne ihn sonst zum Nachdenken zu
stimmen oder zu erregen.

Warte hörte er zum erstenmal die un-
mittelbare Nähe dieser Allgemeinen, und ein
ganz neues Gefühl regte sich in ihm.

"Habet Ihr, Herr Junfer, schon eine
Braut?" fragte der verweibliche Mund.
"Der habet Ihr noch nie geliebt?"
Sie flachte es übermäßig bei ihm. "So glaub ich,

der Herr Junfer habet noch nie geliebt,"
klang ebenso wie Spott ihm in den Ohren.

Da ruf er das blühende, drängende Mädel
seiner an sich. "Du war ein Mann! — Sie
sollst ihn haben. Und dann, wer weiß, was
morgen sein wird!"

Eine Kugel aus eines Schweden Munde
ist nicht wärschlich. Ob Graf, ob gemeiner
Mann.

"O!" entfuhr ihren Lippen ein schmerz-
hafter Ausruf. "O Blut!" — "sagte sie plög-
lich blüster und zeigte ihm einen Riß an ihrem
Arm."

"Von meinem Amulett!" rief Christian.
Und plötzlich sah er Juliane vor sich, wie sie
damals in Berlin Abschied nahm und ihm als
Andenken die silberne 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."

Verloren war die Verführung — In-
willig ließ er das Jüngeremädel zurück:
"Geh — marsch!"

"Was tat ich Euch, Herr Junfer?" fragte
sie schmerzlich und versuchte wieder, wie
ein schüttend Röheln, ihm näher zu kommen.

"Hier halt du — nun geh", sagte sanfter
Christian und holte aus seiner Silberdurch-
wirren Bürste ein Geldstück.

Gierig ergriff sie es. "Die heilige Mutter
Gottes schütz Euch. Laßt Eure Hand leben,
was Euch das Schicksal befehlen."

Da hielt er ihr seine Rechte hin.

"Mein, die Eins, die zum Hergen führt,"
sagte sie und ergriff diese, die Innenscheide
eine Welle schweißsam betrachtend.

"Nun, was siehst du?" fragte er gespannt.
"O weh —!" Und ihre Augen sahen ihm
tells mittheils, teils bewundernd an.

"So herrlich, so herrlich," sagte er barock,
um seine Weiblichkeit zu verbergen.

"Ihr befohle es, Herr Junfer. Ich sehe
Leib, Ihr werdet weinen — ich sehe aber aus
den Haaren, viel Ruhm an Euren Namen.
O wie weilt! Ich sehe eine Fahne. Einer
trägt die Fahne — seid Ihr's? So kann's
nicht erkennen. Aber es ist Blut, das an
der Hande färbt. — Sühnt Euch vor der
Gabe, Herr Junfer, in ihr rauhst der Tod,
Der Tod!"

Inwillig entriß er ihr die Hand. In-
simul. Ein Schwerin fürchtet nicht den Tod.
Ich will die Fahne hüten mit meinem Blut."

Damit ließ er sie leben und ging raschen
Schrittes zum Lager im Mondenschein. Und
das Klagen seiner Sporen verlang leise in
der Nacht.

Der große Seesieg

Verloren war des Landes Bauer. Der
junge Tag brach an. Die Letzte die trü-
berend in den sich rühenden Morgenhimmel.
Trompetenrufe wecten noch milde Schläfer.
Aus den Zelten kamen sie, redten und be-
dachten sich, doch bald ergriffen sie die flüchtenden
Waffen. Nur einer stand noch wie im Traum,
obwohl er die Nacht kein Auge geschlossen:
Graf Christian.

Die Reiben der Zelte verschwanden, und
Kompanie auf Kompanie, Eskadron auf
Eskadron formte sich als ein Heerwurm zu
Regimenten. In schweren, gleichmäßigen
Schritten kamen sie angeträt, getroffen von
den ersten Strahlen der aufgehenden Sonne.
Sie blühte und funkelte in den Eisenbanden,
in den Hülsen und in den Äsler. Doch wur-
den die miedernden Roste nicht befehen. In
dichten, geschlossenen Massen marschirten
flürend die Reiter zu Fuß und bildeten mit
der Infanterie ein großes, waffenfärend
Viereck.

In diesem war ein Altar, gebildet aus
Trommeln und fonsaken freigelegten Ge-
reth. Ihn umgaben die Fahnen der Fahnen
und Standarten, und hinter ihnen war ein
Trompetenchor. Buntsfarbig, glühende Fäher
webten von den blauen Fanfaren, die schon
so oft zum Angriff befohlen.

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

Fanfaen, festen Schrittes, ansetzen mit

den hochschäftigen Reiterhelsen, den Degen
von Fehrbellin zur Seite und den Federhut,
mit dessen Heber der Morgenwind spielte,
auf dem Haupt, nabte Friedrich Wilhelm.

Son folgte seine nähere Umgebung aus
dem Hauptquartier und die dort weilenden
Gefandten der Verbündeten.

Beim Eingange des von den Truppen ge-
bildeten Vierecks hatten sich die Generale
unter der Führung Derfflingers und des
sen von Homburg eingefunden, um ihren
Führern und Höchstkommandierenden zu em-
fangen.

Friedrich Wilhelm schritt, auf seinen
Stoß sich hin und wieder stützend, daher. Die
glühenden Schmerzen plauten ihm heute noch
geringer als an den rauhen, kalten Winternagen.
In seiner Nähe befand sich der identische
Kammerherr und Reisserskall von Zuch.

Kommandeur, als der Kurfürst das
Viereck betrat. Trommeln wirbelten. Von
den vielen Männerpfeifen ein Ruf: "Guten
Morgen, Eure Kurfürstliche Durchlaucht!"

Pallade, gerade von unabhigen, kraft-
vollen Armen folgen hoch und funkelten in der
Sonne. Hüfte, gefesselt von den Fußtrun-
gen, wie mit warmen Kissen. Seine Fuß-
trun feldtrüben lehten. Sich senkende Fah-
nen und Standarten.

Amittens des Vierecks blieb der Kurfürst
stehen. Kraftvoll ragte er mit seinen energi-
schen Zügen, der gebogenen Nase und der
Falle zwischen den Brauen. Seine Augen
überglänzt, wie die eines Adlers, die
Reihen seiner Truppen. Seine Fuß-
trun behandschaltete Rechte erhob sich zum Hut,
und ein kräftig, weitbin vernehmbares: "Guten
Morgen, Soldaten!" drang bis in ihre
Reihen.

Manch braunes, durchdrartes Soldaten-
geschloß leuchtete auf, es als seinen Führer sah,
den Sieger so mander Schlacht, wie er unter
ihnen, mit dem Degen sie in den Kampf und
ihm, wie geführt, vom Rhein bis zum Rhin.

Friedrich Wilhelm schritt zum Feldbater.
Er nahm seinen Hut ab, um sich in Demut
dem Herrn der Schlachten und Gefolge im
Gebet zu beugen, wie er das eben Morgen
tat. Und mit ihm beugte sich kein Heer.

Die Trompeten und Fanfaren setzten
ein, und das atmebedänte, Kantsgebet
rauschte in feierlichen Akkorden über den we-
iten Raum unter dem Himmelobem.

Wir treten zum Reien
Vor Gott den Gerechten.
Er waltet und schaltet
Ein strenges Gericht.
Er läßt von den Schlechten
Nicht die Guten freuchen.
Sein Name sei gelobt.
Er vergibt unser nicht."

So fiel dann der Sang ein aus den
rauben Soldatenpfeifen.

Nach dem Gottesdienst verschiedene Mel-
dungen beim Kurfürsten. Alle Generale und
Obersten um ihn, den ragenden Hohenpfeiler,
der in neuem Glanz stand, die Schweden zur
Freiheit deutschen Landes, ausheulen will.

Eine marische Anfrage des Führers.
Dann plötzlich durchflüßte die noch immer in
Reih und Glied stehenden Truppen ein Ruf:
"Der Koronet Christian zu Seiner Durch-
laucht."

Graf Christian wendete den Befehl.
Eilenden, freckenförenden Gefolge kam er
über die von den Truppen begangene Fläche.
Schnell amend stand er vor seinem Führer
und machte diesem die militärische Ehren-
bezeugung.

Wohlgelächte blühte Friedrich *Wilhelm
auf die Jünglingsgestalt, die fernergerechte
mit geordneten Wangen und blühenden Augen
vor ihm stand.

"Schön!" redete Friedrich Wilhelm
ihn an. "Du warst mir bei Fehrbellin ein
braver Leibpage und für deine bemiesene
Travener ernannte ich dich zum Koronet. Du
scheidest mit dieser Charge aus meiner Um-
gebung. Du wirst nun als Mann, in Reih
und Glied, mit den anderen für Brandenburg
und deinen Führer stehen."

(Fortsetzung folgt.)

