Fett." Nun, soviel wie an einer Wachtel ist immerhin dran. Soll ein Hochgenuß sein. Heute lohnt sich das nicht mehr. Die Siebenschläfer machen sich bei uns zu rar. Nicht etwa, daß keine da wären! Nur: sie gehen des Nachts aus; schlafen sieben Monate, und unangenehm bemerkbar macht sich höchstens ihr Namensvetter, der siebenundzwanzigste Juni.

Sciurus heißt der Siebenschläfer, d. i. der sich mit dem Schwanze Beschattende. Wie das Eichhorn. Aber: er ist davon eine kleine Ausgabe und mausgrau mit weißem Brustlatz. Da hat man sein Bild. Sein Wahlspruch: Eile haben ist gemein! Im deutschen Mittelgebirgswalde bewohnt er Spechthöhlen, Kleiberschlüpfe. Gibt's das nicht, so mietet er sich ein in einen verlassenen Hamsterbau. Oder er zieht auch in eine Mansarde: in einen verwaisten Krähenhorst. Die Hauptsache ist ihm Bequemlichkeit, Ungestörtheit, erstklassige Küche. Vergnüglich anzuschauen ist es, wenn man solch einen Genießer auf der Veranda seines Waldhauses sitzen sieht. Behaglich lehnt er dort gegen eine Astgabel und hat die Hände über dem Bauch gefaltet. Er pustet, als sei immer eine furchtbare Hitze und als sei das Faulsein das schwerste Geschäft in der Welt. Aber . . .

Denken Sie nicht etwa, der Siebenschläfer könne nicht hüpfen, sich nicht schwingen von Ast zu Aestchen. Oho! Nur: er wünscht bei allem eine größere Bequemlichkeit. Hat man das blühende Fett erarbeitet, daß man schwitzen soll um das tägliche Brot? Und wenn das das einzige wäre. Man hat doch auch zu sorgen für die Inneneinrichtung seines Hauses! Für diese Inneneinrichtung hat er einen hochgetriebenen Sinn: er schläft auf raffinierten Federbetten, zupft sich dazu Wolle aus allem möglichen Feinwerk, das die Natur schafft. Und macht das tuff und weich wie Flaum vom Schwan. Wenn er darin liegt, dann sickert das so sachte über seiner Wohlbeleibtheit zusammen.

Manchmal zieht der Siebenschläfer auch um. Da nimmt er das Bett mit. (Dafür verbürg ich mich! Aber nicht dafür: daß er sich zum Umzug den Igel mietet als Möbelwagen. Das hat mir ein Waldmann erzählt, der gut beobachtete. Und wenn man die Pfoche des Siebenschläfers kennt — glaubhaft ist das durchaus.) Und gutherzig, wie der Igel nun einmal ist, läßt er sich das Lotterbett des Siebenschläfers auf den Stachelrücken laden. Das Inlett ist aus Moos und Haaren, mit Vogelfedern gefüllt und mit Daunen vom Löwenzahn und vom Weidenröschen. So trottet — sagt der Waldmann — der Igel unter dem dicken Bette vorwärts. Der Siebenschläfer stützt es ein bißchen, damit das kostbare Stück nicht zerfalle. Er tut, als sei er die Hauptsache, bei dem schwierigen Transport. Als mache er alles allein. „Ha, Gevatter Lutz," sagt er zum Igel, „Umzug! Es gibt nichts Gräßlicheres." Gevatter sagt er. Aber der Siebenschläfer ist ein feister Nager, ein Gesträuber, ein Jungvogelmörder, ein Obstdieb — genau wie das Eichhorn. Und wenn die Geschichte vom vierfüßigen Möbelwagen auch nicht wahr ist — die Instinkttheorie (mit Bezug auf die Tiere) bleibt eine Brücke der Gedankenlosigkeit.

Die neue Wohnung des Siebenschläfers ist im Erdgeschoß der alten Eiche. Der Igel kann da nicht hinauf — sonst müßte er dem Siebenschläfer wohl auch noch das Bett richten. Denkt der schon ans Schlafengehen? Nu natürlich! Im Feld wird ja der Hafer reif. Am Strauch bräunen die Haselnüsse. Und er strotzt von blühendem Fett. Ueberdies: die neue Wohnung hat er genommen, weil da neben dem Schlafzimmer ein Speicher ist. Den hat er mit seiner Frau schon gefüllt. Erwacht das Ehepaar einmal in der halben Zeit, dann knuspern sie beide druselig ein Nüßchen und rücken wieder zusammen. Was sie sonst noch brauchen, das bietet ihnen der nährende Schlummer. Wachsein ist bei Siebenschläfers: des Schlummers Vorgefühl. Bei uns ist das Verhältnis umgekehrt.

Aussterben der Schwalben in Deutschland

Seit einigen Jahren wird beinahe überall in Deutschland die betrübende Tatsache beobachtet, daß die Zahl unserer heimischen Schwalben im steten Abnehmen begriffen ist. Auf Grund von mehrjährigen Beobachtungen und eines eingehenden Studiums dieser Frage, führt der Dipl.-Landwirt Finus-Blankenheim (Eifel) in der „Frankf. Ztg." eine Reihe von Ursachen an, die durch Beobachtungen anderer Naturfreunde ihre Bestätigungen finden können. Er schreibt:

Eine markante Erklärung für das Ausbleiben der Schwalben im Frühjahr ist mit der bekannten und traurigen Tatsache gegeben, daß man in südlichen Ländern immer noch den Schwalbenfang gestattet und diese armen Tierchen auf ihrem weiten Reisewege, wo auch immer sie sich erschöpft niederlassen, zu Tausenden tötet. Es sollte die heiligste Aufgabe der Naturschutz- und Vogelschutzverbände sein, diesem Unfug durch Schaffen eines internationalen Vogelschutzgesetzes ein Ende zu bereiten. Die Zahl der Schwalben, die auf diese Weise nicht mehr in die Heimat zurückkehren, wird nach vorsichtigen Schätzungen hervorragender Naturforscher mit 15 Prozent der im Herbst abziehenden Gesamtzahl angegeben. Eine große Zahl von Schwalben wird das Opfer der großen oberitalienische Kraftstrommerke am Comersee. Gerade in jener Gegend befindet sich ein sogenannter „Schwalbenpaß", der von den Schwalben bei ihrem Flug über die Alpen als erste Ausruhestation benutzt wird. Es ist bekannt, daß die Schwalben sich mit Vorliebe auf Leitungsdrähten niederlassen, und dies wird dort den müden Fliegern zum Verhängnis. Man hat den dortigen Leitungen entlang Tausende von Schwalbenleichen gesammelt, die beim Anfliegen in großen Massen durch Berührung untereinander zwischen zwei Leitungsdrähten getötet wurden. Eine Abhilfe ist hier nicht möglich.

Eine weitere Erklärung für die Beobachtung, daß die Schwalben an alten Brutstätten das Feld immer mehr und mehr räumen, ist in dem Ueberhandnehmen der Sperlinge zu suchen. Besonders in den Kriegsjahren haben sich die Spatzen ganz gewaltig vermehrt, eine intensive und berechtigte Bekämpfung konnte nicht mehr ausgeübt werden. Es ist überall beobachtet worden, daß die streitsüchtigen Spatzen die friedlichen Schwalben verdrängen und im Frühjahr, wenn die Schwalben in ihre heimatlichen Dörfer zurückkehren, haben sich die Spatzen in ihren alten Nestern niedergelassen, führen sich als die Herren im Hause auf und denken nicht im entferntesten an eine Räumung der Mietwohnung. Und auf einen Kampf läßt sich die Schwalbe nicht ein. Das wäre an und für sich nicht einmal so schlimm, aber die Schwalben bauen an Häusern und Scheunen, wo Spatzen wohnen, grundsätzlich keine neuen Nester. Da die Schwalben an die Bauart der Häuser ganz bestimmte Anforderungen stellen, kann es vorkommen, daß die Schwalben wieder abziehen. Und dem muß man im zeitigen Frühjahr, ehe die Schwalben ins Land kommen, entgegenarbeiten, indem man alle mit Spatzen besetzten Schwalbennester zerstört. Dadurch werden die Spatzen verdrängt und die Schwalben bauen an den alten Brutstätten wieder neue Nester.

Zum Schluß sei noch auf eine Erscheinung hingewiesen, die in Gegenden, wo eine scharfe Handhabung der Baupolizei durchgeführt wird, sehr oft zum Abzug der Schwalben geführt hat. Nach dem Baupolizeigesetz muß seit einigen Jahren aus hygienischen Gründen jede Dungstätte mit einer Zementmauer eingefaßt werden. Im Sinne einer geordneten Landwirtschaft ist das unbedingt zu begrüßen, dadurch werden dem Acker viele Nährstoffe erhalten, die sonst vom Regenwasser fortgeschwemmt und verloren gingen. Aber gerade mit diesen, aus Lehm und Kot bestehenden Baustoffen stellt die Schwalbe ihr Nest her. Durch die Einfassung der Düngerstätten ist sehr oft die Vorbedingung zum Nestbau genommen: es fehlen die jauchigen Pfützen im Dorfe. Hier kann man auch abhelfen: an geeigneten Stellen im Dorfbild mache man in die Erde flache Vertiefungen, werfe Dung hinein und bereite aus Lehm, Dung und Wasser eine klebrige, jauchige Flüssigkeit. Die Schwalben sind für diesen Dienst sehr dankbar und bauen fleißig. Und gerade unsere Landwirte sollten sich der Fürsorge unserer Schwalben ganz besonders annehmen. Wo Schwalben im Dorfe leben, da haben Mensch und Tier nicht so stark unter der lästigen Fliegenplage zu leiden. Wer klug ist, der gebe den Schwalben Gelegenheit, im Stalle zu bauen. Durch Anbringen von kleinen Brettchen an den Balken sind die Schwalben leicht zum Bauen zu bewegen. Mit Schwalben besetzte Ställe sind fliegenfrei!

Das Zusammentreffen all der genannten Umstände dürfte meines Erachtens die Ursache für das Aussterben der Schwalben sein. Eine seuchenartige Krankheit, welche die Reihen der Schwalben gelichtet hätte, ist bisher noch nirgends beobachtet worden. Wir haben es also in der Hand, die außerordentlich nützlichen Tierchen zu schützen und sie der Heimat zu erhalten.

Am Ausguck

Ein Omnibus auf dem Meere.

Ein höchst wunderliches Geschöpf ist der Sonnen- oder Klumpfisch, welcher ein Gewicht von mehr als 3, ja, von 8 Zentnern erreichen soll. Man möchte ihn für einen Krüppel ansehen, welcher durch eine gräßliche Verstümmelung seinen natürlichen hinteren Körperabschluß gänzlich eingebüßt hat. Die Fischer scheinen ihn für eine Art Mißgeburt anzusehen und haben ihm deshalb den Namen Mondkalb gegeben. Der alte Linné hat diese Erscheinung in der zoologischen Benennung als Mola mola noch verstärkt. Man sieht den plumpen Gesellen, einen Tiefseebewohner, welcher in allen Meeren der nördlichen Hemisphären vorkommt, zu gewissen Jahreszeiten bei ruhigem Wetter den Körper fast zur Hälfte über den Meeresspiegel emporhebend, weite Strecken dahinschwimmen und sich sonnen. Das benutzen dann Kormorane und andere Seevögel, um sich auf seinen Rücken zu setzen und sich von ihm im Sonnenschein spazieren fahren zu lassen.

Ein modernes Kulturvolk ganz ohne Haustiere.

Der Mensch hat schon auf einer sehr niedrigen Kulturstufe Haustiere und namentlich den Hund durch Zähmung ihrer wilden Stammeltern in seinen Dienst zu stellen gesucht. Man sollte deshalb gar nicht glauben, daß es heute noch ein Kulturvolk, und zwar ein erstaunlich schnell fortgeschrittenes, gibt, welches seine Wirtschaft ohne alle Haustiere führte. Ein solches Volk haben wir aber in den Japanern vor uns. Sie essen, abgesehen von Fischen, kein Fleisch, und trinken keine Milch, halten deshalb auch kein Schlachtvieh. Nur in Jeddo findet man ein paar Ochsen, weil bei Begräbnissen von Angehörigen der Kaiserfamilie der Leichenwagen nach altem Herkommen von Tieren dieser Art gezogen werden muß. Auch Pferde, Esel oder Maultiere, hat man nicht nötig, weil das Ackerland mit dem Spaten bearbeitet wird und in Japan die leichten, zweirädrigen Wagen von Menschen gezogen werden. Da man keine Viehherden hält, kann man auch die Hunde entbehren. Jagdhunde kommen niemals zur Verwendung, und so begegnet man dort zu Lande wohl vielen wilden oder verwilderten Hunden, aber äußerst selten einem, der als Haustier gehalten wird und nicht einem Fremden zugehört. Schafe und Ziegen halten die Japaner nicht, weil sie nur Kleidung aus Seide und Pflanzenfasern tragen. Wo man dort zu Lande irgendwelche Geflügelzucht findet, dient sie ausschließlich dazu, Fleisch für die Tafel der Fremden zu gewinnen.

Die Hautfarbe der Menschen.

Der in Aegypten sich akklimatisierende Europäer erhält in kurzer Zeit eine schmutzig-bräunliche Hautfarbe, in Abessinien eine eigentümliche Bronzefärbung, sahl wird die Hautfarbe an der Küste von Arabien, kachektisch weiß in Syrien, hellbraun in den Wüsten von Arabien und lebhaft rot auf den syrischen Gebirgen.

Wie viel Regen fällt in Europa?

Der Astronom Flammarion hat auf Grund einer Prüfung aller vorhandenen Dokumente festgestellt, daß die jährliche Regenmenge in Europa seit 300 Jahren beständig, und zwar um 10 Prozent zugenommen hat. Ebenso, daß seit vielen Jahrzehnten fünf feuchte Jahre fünf trockenen folgen; innerhalb jeder solchen Periode erreicht die Regenmenge ein Maximum reflektive ein Minimum.

Der Vulkan als Leuchtturm.

Am Hafen von Acajutla in Salvador gibt es einen Vulkan, der vollständig als Leuchtturm dient. Mit größter Regelmäßigkeit speit er alle sieben Minuten leuchtende Lavamassen aus, die bei Tag als Rauchwolken die Schiffer orientieren, bei Nacht als unfehlbares Blinkfeuer.

Der kletternde Fisch.

Der Bommi ist ein afrikanischer Fisch, der springen und klettern kann. Diese Art Fisch kann infolge ihrer eigentümlichen Atmungsorgane stundenlang außerhalb des Wassers leben. Er verläßt oft sein nasses Element, um sich auf Bäumen Insekten zu fangen.

Friedhöfe der Tiere.

Die große Mehrzahl der Tiere kümmert sich nicht um ihre Toten, meidet vielmehr den Ort, wo ein Kadaver liegt. Zwei Ausnahmen fallen um so stärker auf: die südamerikanischen Lama gehen zum Sterben an einen unbestimmten Ort, sie versammeln sich also im wirklichen Sinne des Wortes „zu ihren Vätern". Und die Ameisen verbergen ihre Leichen an einer gemeinschaftlichen Stelle in den Höhlungen des Bodens, sodaß man von einem wirklichen „Ameisenfriedhof" reden kann.

Verantwortlich: H. Semmelmann, Altena
Druck und Verlag: P. A. Sanß, Altena.

Heimat und Ferne

Beilage zum Altenaer Kreisblatt zugleich Neuenrader Zeitung

Nr. 25 Mittwoch, 23. Juni 1926

Johannistagbräuche

Zum 24. Juni.

Von E. Fründt.

Johannistag, Sommersonnenwende, das Siegesfest des Lichtes und des Lebens, war schon in alten Zeiten bei unseren heidnischen Vorfahren ein Tag höchster Lust und Freude und ist es im gewissen Sinne heute noch, namentlich dort, wo man den Sonnenwendtag oder den Johannistag wieder zu einem Festtag gemacht hat und ihn durch Feiern unter freiem Himmel und Abbrennen von Holzstößen begeht.

Wenn auch der Tag Johannes des Täufers heute in den meisten Ländern nicht mehr als kirchlicher Feiertag betrachtet wird, so haben sich doch eine große Zahl von Sitten und Gebräuchen erhalten, in denen oft altheidnische und christliche Anschauungen in buntem Durcheinander eng miteinander vermischt sind. Wie in den ersten Zeiten der Christenheit die Kirche gegen solche Bräuche geradezu Sturm lief, um sie auszurotten, so werden sie vielfach auch heute noch rein als ein längst überlebter Aberglaube gewertet. Man übersieht aber dabei, daß ihnen meist ein tiefer gemütvoller, sittlicher und religiöser Kern zugrunde liegt, und daher ist es letzten Endes nur zu bedauern, wenn derartige Bräuche im Laufe der Zeit immer mehr in Vergessenheit geraten oder nicht mehr verstanden werden, da wir damit ein Stück von unserem Volkstum verlieren, etwa in der gleichen Weise, als wenn die Volkstrachten nach und nach fast ganz verschwinden oder die einzelnen deutschen Stämme ihre mundartliche Sprache aufgeben.

Wenn auch mancher alte Brauch vergessen worden ist, so hat sich doch noch manche schöne Sitte erhalten, weniger freilich in den Großstädten und in den Industriezentren, sondern nur noch draußen auf dem Lande, in entlegenen Gebirgsdörfern, in Heide- und Waldorten. Gar mannigfach sind die Bräuche, die man hier und da noch in dieser oder jener Form antreffen kann, und sie tragen oft ein örtliches oder auch provinzielles Gepräge.

In vielen deutschen Gauen, bis nach Tirol und nach Böhmen hinein, kann man noch heute die alte Sage hören, daß am Johannistage mittags um die 12. Stunde auf abgelegenen Waldplätzen, auf einer einsamen Waldwiese oder unter einem hohen Baum verwunschene Jungfrauen sitzen, die laut über ihre Einsamkeit und Verlassenheit klagen und gern aus ihrem Dornröschendasein erlöst sein möchten. Ein Bursche, der allerdings noch unbeweibt und ein Sonntagskind sein muß, kann so ein schmachtendes Mädchen erlösen, wenn er sie zu seiner Frau macht. Dafür zeigen sich die Mädchen sehr dankbar, indem sie dem Bräutigam große Schätze von Gold und Edelsteinen bringen, die sie für den Freier angesammelt haben. An anderen Orten ist den Dorfmädchen am Johannistag Gelegenheit gegeben, genau zu erfahren, wann der Freiersmann kommt. Die Mädchen winden sich aus Wiesenblumen Kränze und werfen diese auf die Aeste eines Baumes. So oft der Kranz wieder herunterfällt, so viele Monate oder Jahre muß die Jungfrau noch auf einen Ehemann warten.

Besonders in der Johannisnacht regen sich nach uraltem Volksglauben in der Natur, besonders in der Pflanzenwelt geheimnisvolle Kräfte, gute und böse. Zum Teil besitzen sie Wunderkraft. Dem Johanniswasser maß man in Norddeutschland ehemals starke Wunderkraft bei. Noch bis in die neueste Zeit hinein ist es in brandenburgischen Dörfern üblich, am Sonnenwendtage oder am Johannistage in fließendem Wasser zu baden, da es nach dem Volksglauben besondere Heilkraft besitzt, und vollbild der Sonne, in ähnlicher Weise wie beim Julfest gerollt wird. Besonders die vaterländische Jugendbewegung bemüht sich heute, diese uralte Sitte neu zu beleben, indem sie in der Johannisnacht auf den Höhen Holzstöße anzündet und unter Ansprachen, Gesang und sportlichen Spielen Sinn und Begeisterung für deutsches Wesen zu erwecken sucht. Auch auf den Bismarcktürmen lodern vielfach zu Ehren des Deutschesten aller Deutschen die Flammen zum Himmel empor.

In manchen Gegenden tritt am Vorabend des Johannistages, ähnlich wie die Kinderfreunde St. Nikolaus und Knecht Ruprecht, der Johannismann auf. Die Kinder legen vor dem Schlafengehen große grüne Blätter auf den Tisch oder auf die Fensterbank und am andern Morgen finden sie Bretzeln darauf, die der Johannismann über Nacht gebracht hat. Man singt

„Heute nacht kommt der Johannismann,
mit seinem Sack voll Bretzeln an.
Die faulen Kinder bekommen keine,
den fleißigen aber bringt er eine."

Die Fahrt der U-Deutschland

Zur 10. Wiederkehr des Tages ihrer Ausfahrt am 23. Juni.)

Von Heinrich Berg.

Wie die Zeit vergeht! Wahrhaftig, es sind schon zehn Jahre vergangen seit jenen Tagen, da der Name von U-Deutschland durch die ganze Welt klang. Alte Erinnerungen steigen auf. Am 23. Juni 1916 verließ das erste Handels-U-Boot der Welt unter dem Kommando des Kapitäns Paul König den deutschen Hafen, durchbrach die englische Blockade und fuhr nach Baltimore, um dort seine kostbare Fracht — das Schiff hatte Farben geladen — abzusetzen. Mit neuer Fracht versehen — diesmal bestand sie aus Kupfer und Gummi — stach U-Deutschland nach wenigen Tagen wieder in See und fuhr zurück nach der Heimat.

Der altbewährte Kapitän des Norddeutschen Lloyd Paul König weilte im September 1915 in Berlin, als ihn eines Tages die Aufforderung erreichte, nach dem Hotel Adlon zu kommen, wo der Chef des bekannten Bremer Handelshauses Lohmann ihn zu sprechen wünschte. Lohmann fragte Kapitän König, ob er Lust habe, wieder „auf große Fahrt" zu gehen. König war sofort bereit und erfuhr nun im Laufe des Gespräches den Plan, mit einem Unterseebootshandelsschiff die Fahrt nach Amerika zu wagen. Zwei Monate später lag der Entwurf für das U-Boot fertig vor, nach vier weiteren Monaten das Schiff wasserbereit auf der Werft. Oberingenieur Rudolf Erbach von der Germania-Werft in Kiel hatte die Pläne entworfen, den Bau geleitet und ein Schiff geschaffen, das in schwersten Stürmen und unter den seltsamsten und schwierigsten Verhältnissen seine Seetüchtigkeit auf das glänzendste beweisen sollte.

Und dann kam die Ausfahrt. In aller Stille ging sie vor sich. Von Kiel fuhr das U-Boot, mit 29 Mann besetzt, zunächst durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Wesermündung, wo die letzten Formalitäten erledigt und die Schiffspapiere sowie die Kurierpost an Bord gebracht wurden. So trat U-Deutschland seine Ausfahrt an. Auf stürmischer Fahrt durch die Nordsee wurde die englische Blockade durchbrochen, und es ist interessant, in dem Fahrtbericht Kapitän Königs nachzulesen, unter welchen Gefahren die englische Blockadelinie durchbrochen und die freie See gewonnen wurde. Ein starker Sturm, der selbst alterfahrene Seeleute seekrank werden ließ, zwang Kapitän König, den Kurs nach

Erscheint täglich
Sonder-Ausg.
„Sport-Nachrichten"
„Heimat und
„Elbeland"
möglich bei
Ausgaben bis
Geschäftsstelle
Nr. 145

Einigung

Verfassungsausschuß

(Von unserem

Die Einigung ist
stenabstimmung
tigen Gestaltung
im Rechtsausschuß
letzten Male
durchberaten
Koalition hat
deren Abänderungsanträge
liehend
zu lenken, da
Seite in ihre
Rechtslage
wandelt haben
die Regierung
im Volke
erhalten will.

Auch die
ihre Wünsche
Plenum geltend
sie nicht
Einigung ist
beide Seiten
nung hat in
handlungen
zählt man
größeren

Süden zu nehmen, wo U-Deutschland nach einigen sonnigen und stillen Tagen in der Nähe des Golfstromes in einen Gewittersturm geriet. König berichtet darüber: „Die ganze Atmosphäre ist in einem brüllenden Aufruhr, es rollt über uns in einem einzigen, ununterbrochenen Donnerkrachen, wir kommen in das Zentrum: ein Hexenreigen von Urwelgewittern tost um das Boot, es ist wie das Ende aller Dinge." Es scheint, als ob die Hölle losgelassen sei. Die Luken des Bootes müssen tagelang geschlossen gehalten werden, und es herrschen im Innern des kleinen Schiffes eine unerträgliche Hitze und ein Oeldunst, der atemraubend ist. Bei 53 Grad Celsius erträgt die Mannschaft schweißtriefend diese Höllenqual mehrere Tage. König hört auf, das Tagebuch zu führen, und notiert nur den kurzen Satz: „Höher darf die Temperatur nicht mehr steigen, wenn die Leute im Maschinenraum noch aushalten sollen." Endlich, am 8. Juli abends, tauchen als erste Grüße des neuen Kontinents die Blinkfeuer von Kap Henry auf, das am südlichen Eingang zur Chesapeake-Bai liegt. Nachts um halb zwölf Uhr wird die amerikanische Hoheitsgrenze passiert. König notiert: „Innerhalb der amerikanischen Hoheitsgrenze setzten wir Lichter und fuhren ruhig in die Einfahrt zwischen den Kaps, bis wir vor uns die rot-weißen Topplichter des Lotsendampfers ausmachten. Wir stoppten und zeigten das übliche Blaufeuer, worauf der Lotsendampfer sofort einen Scheinwerfer auf uns richtete und, da er keine Umrisse eines Dampfers erkennen konnte, vorsichtig näher kam. Er beleuchtete uns lange, und immer wieder tastete der Lichtarm des Scheinwerfers über das niedrige Deck und den Turm der „Deutschland". Der unerwartete Anblick unseres Bootes schien den braven Lotsenkapitän so verblüfft zu haben, daß es eine gute Weile dauerte, bis aus dem Sprachrohr seine Frage kam: „Wohin sind Sie bestimmt?" Auf unsere Antwort „Newport News" fragte er nach dem Namen unseres Schiffes. Wir nannten den Namen, aber es bedurfte einer zweimaligen Wiederholung, bis man drüben erfaßte, welch seltsamen Besuch man vor sich hatte. Dann muß es auf dem Lotsendampfer eine große Sensation gegeben haben."

Die U-Deutschland in Amerika empfangen wurde, mit welcher Begeisterung man Kapitän König und seine Mannschaft in Baltimore, wohin das Schiff weitergeleitet wurde, feierte, wird in der Erinnerung wieder lebendig. Die Fahrt dorthin glich einem Triumphzug. Am 9. Juli abends um 11 Uhr legte das Schiff im Hafen von Baltimore an, umjubelt von den Sirenen der Schiffe, die dem fremdartigen Ankömmling ihren Gruß entboten. Die Ladung wurde gelöscht, und während König und seine Mannschaft von den Behörden, der Bevölkerung und den Deutschen in Baltimore unermüdlich gefeiert wurden, trugen Neger neue Fracht auf das Schiff, das am 1. August nachmittags in der sechsten Stunde Baltimore wieder verließ. Vor der Bucht lagen außerhalb der Hoheitsgrenze zahlreiche feindliche Kriegsschiffe, die den Auftrag hatten, das U-Boot, das die Amerikaner als Handelsschiff anerkannt hatten, wie ein Kriegsschiff zu behandeln und ohne weiteres zu versenken. Der Durchbruch durch die feindliche Kreuzerkette erfolgte in der Nacht zum 3. August, und nach 20tägiger Fahrt warf U-Deutschland, von der Heimat jubelnd begrüßt, vor der Wesermündung Anker.

Die friedliche Fahrt der U-Deutschland war eine Tat, die sich würdig denen unserer U-Boote anschloß. Die Erinnerung an sie wird nicht untergehen, weil diese Fahrt ein ruhmvolles Ereignis aus Deutschlands schwerstem Kampfe bildet.

Hünengräber

Von W. Berger.

Der oft überraschend und mit unerbittlicher Gewalt in das Leben eingreifende Tod hat auf die alten Naturvölker einen um so größeren Eindruck gemacht, als sie sich sein Wirken nicht erklären konnte. Sowie aber der Mensch lernte, sich Gedanken über die Ereignisse in seiner Umwelt zu machen, wird er nicht mehr verständnislos den Leichnam wilden Tieren zur Beute haben liegen lassen, er wird ihn irgendwie zu schützen versucht haben. Dazu flößten ihm wahrscheinlich auch noch Anfänge religiösen Empfindens Furcht vor dem Geiste des Verschiedenen ein, der voller Neid, daß er nicht mehr mit den Lebenden umherschweifen konnte, an ihnen vielleicht seinen Zorn auslassen könne. Beides führte zu einer Bestattung, das erste, um den Toten zu schützen, das zweite, um den Toten einzuschließen, zu fangen. Im Anfange war die Bestattung nur ganz einfach; man bedeckte den Leichnam mit Zweigen, bewarf ihn mit Erde, verbarg ihn in Höhlen oder versenkte ihn in Gruben. Fehlten aber natürliche Höhlen und Gruben, so ging man dann wohl im Laufe der Zeit dazu über, künstliche herzustellen. Damit war das Flachgrab, das keine ins Auge fallende äußerliche Kennzeichen trägt, und das Hügelgrab, das mitunter hochaufgetürmte Steine und Erdmassen aufweist, erhalten. In letzter Hinsicht ging die Entwicklung später stark vorwärts, es braucht nur an die Pyramiden, die Grabhügel bei Troja und an ähnliche Bauwerke erinnert zu werden.

Die großen vorgeschichtlichen Steinbauten faßt man unter den Namen Megalithen zusammen, einem griechischen Wort, das Großsteine bedeutet und über den Zweck der Bauten also nichts aussagt. So finden sich auch recht verschiedene Zeugen vorgeschichtlicher Kultur in diesem Begriff vereinigt. Einmal die Dolmen oder Steintische. Sie bestehen aus einer größeren oder kleineren Anzahl von Steinen, die einen Baum umschließen und als Unterlage für einen oder mehrere Decksteine dienen. Ferner sind die Steinkistengräber zu erwähnen, die eine ganz ähnliche Kammer mit rechteckigem Grundriß aufweisen und häufig aus plattenförmigen Steinen gebaut sind. Drittens gehören hierher die Menhirs. Man versteht darunter einzelne aufrechtstehende Steine von oft erstaunlichen Abmessungen. Endlich sind noch die Cromlechs anzuführen, Steinringe, deren bekannteste sich in Großbritannien befinden.

Unser Vaterland war einst besonders reich an Dolmen und Steinkistengräbern, die unter verschiedenen Namen, Hünengräber, Hünenbetten, Hunnengräber, Heidengräber, Riesenbetten, Teufelsbetten, Teufelskeller, Steinaltäre usw. hauptsächlich in der norddeutschen Tiefebene eine weite Verbreitung besaßen. Aber viele sind verständnisloser Gewinnsucht zum Opfer gefallen. Wir finden sie vor allem auf Rügen, in Vorpommern, Mecklenburg, in den Provinzen Sachsen, Hannover, Schleswig-Holstein, in Braunschweig, Hessen und Oldenburg. Am zahlreichsten traten sie in Hannover auf. Außerhalb Deutschlands findet man sie an den atlantischen Küsten Europas, in Nordafrika, Ozeanien, Peru usw. Die alte Annahme von einem Volke der Dolmenbauer, das vom mittelländischen Meere an den Küsten nach Norden zog, hat man deshalb aufgeben müssen.

Wir wissen also nicht, wer die Erbauer gewesen sind, wir kennen aber den Zweck der Bauten: es waren Gräber. Jedoch kam diese Art der Bestattung nur für vornehme und einflußreiche Personen in Betracht. Das Grab wurde auf trockenem Boden angelegt; die Heide, die sandige Geest, zur Ruhe gekommene Dünen waren besonders geeignet. Vorteilhaft war es, wenn auch Moränenzüge in der Nähe waren, die das Baumaterial liefern konnten. Nun galt es, die riesigen Blöcke auszugraben und an die Baustätte zu schaffen. Es muß die Arbeit von Jahren und vieler, vieler Hände gekostet haben, diese gewaltigen Steine, die bis 30 000 Kilogramm wiegen, zu bewegen und dann aufzurichten. Man vermutet, daß man im Winter bei Glatteis, das man durch Gießen künstlich herstellen konnte, die Blöcke bewegt hat. Lange und plattenförmige Steine schob man zuletzt eine schiefe Ebene hinan, hinter der sich ein Loch befand, in das der Stein so gestürzt wurde, daß er fast senkrecht zu stehen kam. So wurde dann in mühseliger Arbeit die Steinsetzung um den Grabraum, der sich ungefähr zwei Meter lang und ¾ Meter breit von Westen nach Osten erstreckt, vollendet. Sollten mehrere Personen in das Grab aufgenommen werden, so mußte man die Kammer verlängern; eine größere Breite zu wählen, war nicht angängig, da man sonst die nötigen Decksteine nicht hätte finden können. Es entstanden lange, mauerartige Wälle, die bis 30, ja noch mehr Meter lang waren. Zwischen den rohen, unbehauenen Klötzen blieben natürlich noch Zwischenräume übrig, die mit kleineren Steinen ausgefüllt wurden. Zuletzt galt es, den Deckstein aufzulegen. Nicht selten finden wir einen Zugang, der von Süden her in die Längsseite des Grabes führt und ebenfalls eine Decke trägt.

Der Verstorbene wurde entweder lang ausgestreckt mit dem Gesicht nach Osten in die Kammer gelegt oder zusammengehauert an die Wand gelehnt. In seltenen Fällen finden sich auch Ueberreste von Leichenverbrennungen, ja es kommen sogar die verschiedenen Arten nebeneinander in einem Grabe vor. Dem Toten stellte man Waffen, Nahrungsmittel, Gefäße, Schmuck an die Seite, damit er auf seiner Wanderung ins Jenseits nicht Mangel zu leiden habe. Aus solchen Beigaben können wir das Alter der Bauwerke erkennen.

War die Bestattung vorüber, so wird wahrscheinlich um alle Hünengräber ein Hügel aufgeworfen worden sein. Die ganze Anlage umgab dann ein Steinring, der von vielen Forschern als ein heiliges Zeichen angesehen wird, eine Art Bannkreis, dessen magische Wirkung noch den Zauberern des Mittelalters wohlbekannt war. Derartige Bauwerke stellten eine außergewöhnliche Anforderung an Arbeitskraft und Baumaterial, und beides kann den Steinzeitmenschen nicht in dem Maße zu Gebote gestanden haben, daß alle eine derartige Bestattung erhalten konnten; sie muß sich auf wenige Vornehme beschränkt haben. Die Gräber der übrigen Stammesmitglieder sind aus einem vergänglicheren Material hergestellt worden. Doch auch die Hünengräber waren nicht für die Ewigkeit gebaut. Die kleineren Füllsteine stürzten in das Grabgewölbe hinab, Regenfluten schwemmten den lockeren Boden hinein und trugen den Hügel ab, die Deckplatte verloren ihren Halt, stürzten zu Boden, und so lagen die Steinbauten offen da. Dies wurde ihr Verderben. Den Erbauern waren die Hünengräber schon des Bannkreises wegen unantastbar, und die alten Germanen und Slawen bauten ihre Wohnhäuser in erster Linie aus Holz und Lehm, sie kamen auch ohne größere Steine aus. Im späteren Mittelalter galten die Hünengräber, wie schon ihr Name besagt, als die Gräber vorgeschichtlicher Riesen; Geistersagen und Gespenstererscheinungen schützten sie vor den abergläubischen Bauern, und nur vereinzelt wagten sich tollkühne Schatzgräber an die wenig lohnende Arbeit, das verzauberte Gold und Silber zu heben. So können sich die letzten beiden Jahrhunderte in die Ehre teilen, diese Naturdenkmäler in großer Zahl zerstört zu haben, um ihnen als Baumaterial, Straßenschotter und Gleisbettung für Eisenbahnen eine bessere Verwendung zu geben. Die Baumunternehmer haben in manchen Gegenden in geradezu barbarischer Weise gehaust, wenn auch heute diese Naturdenkmäler durch die Gesetzgebung geschützt sind.

—⊡—

„Uns einen die Rosen"

„Ros jungunt rosae".

Von H. R. Zimmermann.

Von der Victoria regia bis zur Herbstzeitlose sind Blumen zu allen Zeiten und bei allen Völkern besungen worden, — in der Volksdichtung der grönländischen Eskimos gar der bescheidene Steinbrech, — und von den Indern, für die die Blumen die Fußspuren der Götter auf Erden sind, bis zu jenem modernen Poeten, der sie als die vollkommensten Schöpfungen der Natur, in Gestaltung, Farbe und Duft, anspricht, sind sie immer das gewesen, was am ehesten und nachhaltigsten unsere Naturanschauung zur Naturandacht verinnerlicht hat, womit wir uns intensiv beschäftigen, müßten die Holländer die harmonischsten und beglückteten Menschen auf Erden sein, sie, denen Blumenzucht und Blumenliebe derart ins Blut eingegangen sind, daß man etwa in Groningen die kleinen vier- und fünfjährigen Meisjes statt mit Puppen mit Miniatur-Blumenläden hingebungsvoll spielen sieht. Und das eine wird man mir zugestehen: vieles von dem ruhigen, überlegungsvollen, gleichsam vom gemütlichen inneren Wachstum überschatteten Charakter des Holländers hat er von dieser nationalen Liebhaberei, die in der Blume den Wert und die Fülle in sich sieht und züchtet, und nicht das Rohprodukt für Parfümerie und Pharmazeutik, von welchem Gesichtspunkt aus z. B. die berühmten Rosengefilde von Schiras angelegt sind.

Anfang Juli dieses Jahres wird Holland wieder eines seiner herrlichen Blumenfeste erleben, die dem ausländischen Beschauer für ewig in der Erinnerung haften bleiben, nicht etwa als jene von romanischem Ueberschwang beseelten Blumenorgien, wie man sie in Nizza aus irgendwelchen kalendarischen oder — fremden politischen Anlässen zu feiern pflegt und bei denen der Rivierablume lediglich die Rolle einer wenn auch berückenden Staffage zufällt, sondern als eine von sachlichem Interesse getragene und von erlesenem Geschmack geleitete Zurschaustellung einer überreichen, edlen Flora, an deren Heranzucht Generationen über Generationen ihre ganze Liebe, ihre Kenntnis und ihre Kunst gewandt haben. Die große Vereinigung niederländischer Rosenzüchter „Ros Jungunt Rosae" — „Uns einen die Rosen" — feiert ihr fünfundzwanzigjähriges Bestehen und wird aus diesem Anlaß eine Rosenausstellung und einen Rosenkorso für Automobile, Motor- und Fahrräder und bespannte Luxusgefährte im Haag veranstalten, woran sich eine Blumenprozession der prämiierten Fahrzeuge nach Scheveningen schließen wird, auf jener prachtvollen Allee, die neben der Herrenhausener in Hannover und der Innpromenade in Innsbruck die schönste Europas ist. Welche Flut, welche Hochflut von Rosen, „rozen rood als Kinderwangen — rozen, wit als Alpensnee" — Rosen im prangenden Gelb der Marschall Niel, vom brennenden Purpur bis zur perlmutterfarbenen, Rosen in allem Schmelz und aller Größe, wird da in der sonst so stillen Stadt der traditionellen europäischen Friedensexperimente in die Straßen hereinbrechen, welcher alles betäubende Duft wird da über den Dächern schweben vom königlichen Palast, in dem die geliebteste Herrscherin der Welt die Erlasse einer geruhigen Politik signiert, bis zu jener alten Windmühle am Kanal, die aus den einheimischen Postkarten präponderiert, — „Uns einen die Rosen" — es fehlt nicht viel daran, von den wirklich nicht zermürbenden und kaum jemals zu Exzessen neigenden Streitigkeiten zwischen Konservativen, Neutralen und Sozialisten in Holland abgesehen, daß das ganze Volk sich unter diesem Sinnspruch als eine einzige Einheit von Naturfreunden und kultivierten Friedensmenschen zusammenfindet!

Und nun zum Schluß, ein Zeichen dafür, daß es auch in der den Menschen doch so friedsam beeinflussenden Blumenzucht in Holland zu Zwischenfällen kommen kann, ein erheiterndes „Blumenstück", das jüngst in den ganzen Niederlanden, von den friesischen Inseln bis zur limburgischen Heide, homerisches Gelächter erweckt hat: Im vorigen Herbst wurde das kleine Tulpenstädtchen Beverwijk durch die Kunde eines für seine patriarchalischen Zustände geradezu unerhörten Diebstahls aus seiner Ruhe aufgerüttelt. Nächtliche Langfinger hatten im Samenlager der größten Blumenzüchterei des Ortes für mehrere tausend Gulden Tulpenzwiebeln entwendet und blieben auch für die sofort von Amts wegen aufgebotene Polizei trotz der scharfsinnigsten Recherchen unauffindbar. Die Firmeninhaber, von ihren Freunden bedrängt, doch einen tüchtigen Geheimpolizisten mit der Aufklärung des Einbruchs zu betrauen, lächelten jedoch geheimnisvoll und wiesen alle Vorschläge begütigend ab. Denn sie, und nur sie allein in ganz Beverwijk, wußten etwas, was sie sogar der in ihrer Aufgabe enragierten Polizei verschwiegen. Die Zwiebeln, die gestohlen waren, waren nämlich die einer ganz besonderen Spezies, einer tiefschwarzen Tulpe, die auf der ganzen Welt nur von dieser einen einzigen Firma gezüchtet wurde. Eine Tulpenzwiebel gleicht aber der anderen, wie es auch die Eier tun, und die gestohlenen sahen auch für ihren unrechtmäßigen Besitzer genau so unschuldsvoll aus wie die einer gemeinen „Wald-, Feld- und Wiesen"-Tulpe, wenn man diesen laumigen Gemeinplatz gegen alle Botanik auch auf Tulpen anwenden will. Die bestohlenen Züchter wußten gerade in diesem Falle definitiv: Die Sonne bringt es an den Tag. Und sie hatten sich in diesem alten Alliierten aller Blumengärtner nicht verrechnet: denn siehe, im Mai erschienen plötzlich in der Züchterei eines Konkurrenzunternehmens mehrere Beete mit — schwarzen Tulpen, das reizende corpus delicti entfaltet sich immer greifbarer unter den milde wärmenden Strahlen der Lenzessonne, und die Polizei brauchte nach Anhörung der belegbaren Argumente nichts weiter zu tun, als die gründlich genasführten Diebe hinter Schloß und Riegel zu setzen. Der bestohlenen Firma aber ist keinerlei Schaden erwachsen, denn sie darf die Beete des Nebenbuhlers mit den gestohlenen Tulpen natürlich abernten, während diesem ausreichend Gelegenheit gegeben ist, über Gottes und der Natur wunderbare Wege nachzudenken.

—⊡—

Torpedobootsgefechtsschießen bei schwerer See

Von Dr. Pitzschke.

Sturm und Regen herrschen am Morgen der Ausfahrt, und dichter, schwerer Rauch zieht träge über die Swine. Bald ist der Liegeplatz der Flottille erreicht, und es beginnt nun eine halsbrecherische Kletterei über die Boote, die in einem sogenannten „Päckchen" zusammenliegen. An Bord von T 141 werde ich von dem Kommandanten in liebenswürdiger Weise empfangen. Auf mein Bemerken über das schlechte Wetter wird mir lachend erwidert, daß dies das richtige Wetter für die „schwarze Waffe" sei. Bald sind dann auch Wind und Wetter vergessen, denn überall gibt es Neues und Interessantes zu sehen.

Auf dem Boot entwickelt sich bereits reges Leben, denn der Befehl lautet: „12.30 seeklar". Da bis zum Auslaufen noch viel Zeit ist, zeigt mir der Kommandant sämtliche Marineanlagen und erklärt mir eingehend an den Exerziergeschützen alles Wissenswerte, um das spätere Scharfschießen richtig zu verstehen. Das Herz tut einem weh, wenn man diese Exerzierkanonen betrachtet, die, einst vollwertige Waffen, von der Entente zu Wracks gemacht worden sind.

Der Rundgang durch die Marineanlagen endet auf dem Scheibenhof, wo ich die Bekanntschaft mit den Opfern der heutigen artilleristischen Künste mache. Die Scheiben, große Flöße mit Lattengestellen (Höhe 5 Meter, Länge 15 Meter), die mit grauer Sackleinwand bespannt sind, werden soeben von einem Schlepper zum Schießplatz hinausgeschafft. Inzwischen ist es 12 Uhr geworden, und das Mittagessen steht bereit. Dieses ist für Offiziere und Mannschaften das gleiche, einfach und schmackhaft gekocht. Ich werde aufgefordert, ordentlich zuzulangen, da mir wahrscheinlich auf See be. der zu erwartenden starken Dünung die Neigung zum Essen vergehen wird.

Punkt 12.30 Uhr geht am vorderen Mast die Flagge „Anna" hoch zum Zeichen, daß T 141 ablegt. Kommandorufe erschallen, die Maschinentelegraphen schrillen, und langsam setzt sich das Boot in Bewegung, um die offene See zu erreichen. Der Himmel hat sich nunmehr bezogen, ein feiner Regen rieselt hernieder, draußen liegt die See grau in grau. Vorbei fahren wir an dem Leuchtturm Osternothafens, an Backbord die rote Bake der Ostmole. Mit „2 mal halber Fahrt" gehen wir auf Position. Hinter uns laufen die anderen Boote der Halbflottille ebenfalls mit hoher Fahrt ihren Anfangsstellungen zu. Weit draußen schlingert der Schlepper mit den beiden Scheiben in der schweren Dünung.

Rasch setzt ein lebhafter Befehlsaustausch mittels Winkerflaggen und Scheinwerfern zwischen den einzelnen Booten ein. Auf der Kommandobrücke jagen sich die Befehle. „Beide Maschinen große Fahrt voraus!" Wir brausen durch die anlaufende Dünung, daß der weiße Gischt hoch über die Back hinwegschlägt. Mit voller Kraft arbeiten die Ventilationsmaschinen, die die Luft in die Heizräume drücken, schlingernd und stampfend zieht das Boot seinen Kurs, einen quirlenden Schaumstreifen hinter sich lassend.

Immer näher kommen die Scheiben, an die wir uns mit 600 Meter Zwischenraum anhängen. Da ertönt das Kommando „3 vor", und an unserem Mast steigt rasch eine gezackte rote Flagge empor. Der Angriff beginnt. Die angreifenden Boote, die ebenfalls „3 vor" gesetzt haben, sind auf etwa 2 000 Meter an die Scheiben herangekommen und beginnen zu feuern. Dumpf rollen die Abschüsse zu uns herüber. Gespannt sind unsere Augen und Gläser auf das Ziel gerichtet. Da, an der vorderen Scheibe aufsteigende weiße Säulen: Zu kurz. Doch schon folgt die zweite Salve: Deckend. Und nun kracht Schuß auf Schuß. Fürwahr ein herrliches Bild, dort drüben die feuernden schwarzen Gesellen in voller Fahrt mit wehenden Rauchfahnen, vor uns am Ziel die Aufschläge, große Wassersäulen aufwirbelnd. Dann „3 halb" der erste Anlauf ist vorbei, und wir gehen an die Scheiben heran, um die Treffer anzuzeigen. Signale fliegen an unserem Maste empor und geben den Booten die Anzahl der Treffer bekannt. Diese ist recht erheblich und setzt mich in Erstaunen. Ich habe es nicht für möglich gehalten, daß bei der hohen See ein solches Resultat erreicht werden könnte. Man sieht, der Geist von Skagerrak lebt noch.

Mit hoher Fahrt und im großen Bogen laufen wir nun von den Scheiben ab, um selbst zu schießen. Oben im Artillerieleitstand trifft der Artillerieoffizier seine letzten Vorbereitungen, eben werden die Geschütze klar gemeldet, und mit „3 vor" geht es heran an den Feind. Der Entfernungsmesser ruft laut die gemessene Entfernung aus, die vom Leitstand sofort durch die Telefone an die Geschütze gegeben wird. Dann von dem Artillerieoffizier die Kommandos: „Salve", „Feuer", und heulend und pfeifend nehmen die Geschosse ihren verderbenbringenden Weg. Schuß auf Schuß verläßt die Rohre, trotzdem überall dieselbe Ruhe und Gleichmäßigkeit, ein Zeichen für die gute Durchbildung der Mannschaften. Auch als eine erhebliche Anzahl Treffer gemeldet wird, ist kaum ein Anzeichen der Freude zu bemerken; ein gutes Resultat gilt allen als selbstverständlich.

Damit ist das Tagschießen beendet und es erscheinen am Mast die Flaggen „Sophie, Quatsch", das Zeichen zum Sammeln. Nachdem dieser Befehl ausgeführt ist, gehen die Boote auf offener See vor Anker. Da die Wassertiefe in der pommerschen Bucht nicht mehr als 13 Meter beträgt, so ist dies schnell geschehen.

Während einer längeren Ruhepause zeigt mir der leitende Ingenieur die Maschinen- und Torpederäume. Nach Beendigung dieses hochinteressanten Rundganges kehren wir wieder an Deck zurück, das im Scheine der Sonne daliegt, die inzwischen die dicke Wolkenwand durchbrochen hat. Im vollen Sonnenschein erblicken wir Misdroy in weiter Ferne, weiß heben sich die schmucken Häuschen aus dem dunklen Grün hervor, u. die Küste, nach der See zu steil abfallend, schimmert durch einen violett samtenen Schleier hindurch. Auf den Booten, die in der Dünung schlingern und ungeduldig an ihren Ankerketten zerren, ist wenig Leben. Aus den Wohndecks der Mannschaft tönt fröhlicher Gesang, und Scherzworte fliegen hin und her.

Leise bricht die Dämmerung herein, am Horizont verschwindet langsam die Sonne, abschiednehmend, alles in zärtliche Rotglut tauchend.

Da, ein schriller Pfiff: „Klar zum Manöver!" Ein Hasten und Jagen, und im Augenblick haben die Mannschaften ihre Manövrierstationen eingenommen. Bald liegt der Anker wohlgeborgen auf der Back, und die Maschinen gehen an.

„Scheiben für das Nachtschießen beziehen" lautet der nächste Befehl. Es ist nicht leicht, bei dem starken Seegang an die Scheiben heranzukommen. Aber für ein Torpedoboot gibt es keine Schwierigkeiten. Die Schwimmwesten um die Leiber, wie es die Vorschrift gebietet, springen Offiziere und Mannschaften behende auf die auf- und niedertanzende Scheibe. Die Arbeit ist nicht leicht, die über die Scheiben wischenden Seen gehen bis auf die Haut und erzielen — einen allgemeinen Heiterkeitserfolg.

Rasch ist der alte arg zerlöcherte Bezug geborgen und der neu rabenschwarze aufgetakelt. „Scheibe ist klar." Weiter geht die Fahrt. Inzwischen klappert der Signalscheinwerfer Befehle hinaus in die aufsteigende Nacht. Dort meldet sich „Toni Karl" und zeigt mit einigen Lichtblitzen „Verstanden". Schnell wird M 133 angerufen, sitzt doch dort unser erster Wachoffizier, in dessen Hand die Beobachtung der Schüsse liegt. „Verstanden" kommt auch von dort zurück.

„Beide Maschinen große Fahrt voraus." Schemenhaft tauchen die tiefen Schatten der anderen Boote aus der finsteren Nacht auf. Unsere Position ist erreicht. Da flammen an unserem vorderen Mast zwei rote Lampen auf: „3 vor". Die Alarmglocken schlagen im ganzen Boot an, der Anlauf beginnt. Mit Doppelgläsern versucht man auf der Brücke die Dunkelheit zu durchdringen, jeder Nerv ist bis zum äußersten gespannt. „Torpedoboote an Backbord" zerreißt ein Ruf des Kommandanten die Stille. Scheinwerfer leuchten auf. Grellweiß durchschneidet der Strahl die Nacht und faßt das „Torpedoboot". Kommandorufe jagen sich, Entfernungen werden genannt, Meldungen ertönen, da verläßt auch schon die erste Salve krachend die Rohre. Ein Aufblitzen drüben am Ziel, nur zu gut haben die Einschläge gelegen. Schuß auf Schuß heult jaufend hinüber, den gefaßten Gegner nicht mehr aus den Fängen lassend. „Zielwechsel links." Da hat der Scheinwerfer auch schon den neuen Gegner, auf den nun die Geschütze einhämmern. „Halt, Batterie halt", der Gegner ist niedergekämpft. Die Scheinwerfer werden abgeblendet, tiefe Dunkelheit umgibt uns wieder.

So fahren wir noch manchen Angriff, bis der Scheinwerfer den Befehl hinaussendet: „Die Uebung ist beendet. Einlaufen!" Mit 17 sm laufen wir ab bis zur Ansteuerungstonne.

Gleich aufgereihten Perlenketten blinken die Lichter der Strandpromenaden von Misdroy, Swinemünde, Ahlbeck, Heringsdorf und Bansin zu uns herüber, gekrönt von den ruhigen, weißen Strahlen des Leuchtturms von Osternothafen. Vor uns die Einfahrt mit den vielen roten, grünen und weißen Lichtern nimmt nun unsere Aufmerksamkeit in Anspruch. Größte Vorsicht ist hier geboten, denn diese Strecke wird stark befahren. Schließlich ist unser Liegeplatz erreicht, der mit dem Scheinwerfer gehörig abgeleuchtet wird. Dann ein kurzes Anlege-Manöver, und von der Brücke kommt vom Kommandanten an den leitenden Ingenieur der Befehl: „Maschinen abstellen, das Feuer aus!" Das Boot liegt fest.

—⊡—

Siebenschläfer

Von Max Geißler.

Wenn Sie mal nach Herkulanum kommen, vergessen Sie nicht, sich die Glirarien anzusehen. Glirarien? Etwa: Waschbecken aus Zement mit doppelt hohen Bordwänden. An der Innenseite der Wände, amphitheatralisch, Terrassen. Oben darüber ein enges Gitter. Da hinein pferchte man Siebenschläfer, ihrer acht, zwölf. Mästete sie. Martial hämmerte ihnen zu Ehren Hexameter mit den Schlußworten: „. . . bis sie strotzten von blühendem