

Gießener Familienblätter

Unterhaltungsblatt zum Gießener Anzeiger (General-Anzeiger).



Weiber-Regiment.

Roman von Oskar Klaußmann.

(Nachdruck verboten.)

(Fortsetzung.)

Auf dem Grubenplatze herrschte Kopflosigkeit und Verwirrung. Ungefähr 200 Mann der Belegschaft waren ausgefahren, und mit schredensbleichen Gesichtern standen sie vor dem Hedenhause, wohl wissend, daß man ihrer Dienste bald bedürfen würde, um die abgehackten Kameraden zu retten. Von Beamten hatte Werner augenblicklich nur den Fahrsteiger Oswald zur Verfügung. Er gab Befehl, die Beamten von der Nachtschicht zu wecken und schleunigst nach dem Bergwerk zu zitieren. Er rief telephonisch von der Kleophas-Grube Beamte und Arbeiter heran und gab außerdem den Auftrag, daß von dort aus durch den Querschlag eine Kolonne vorzudringen versuche. Aber er erhielt die Antwort: „Querschlag mit Fließmassen vollständig versperrt, Fließ steht bis zur Firste. Für Kleophas-Grube keine Gefahr; wir bauen Dämme. Hilfskolonne geht sofort ab.“

Werner versuchte, die Leute, die aus der Grube herausgekommen waren, auszufragen, um sich durch ihre Berichte einigermaßen zu orientieren. Aber die meisten Leute hatten einen solchen Schreck erlitten, daß sie nichts Vernünftiges aussagen konnten. Nur so viel wußten sie: sie hatten plötzlich ein Rauschen und Brausen gehört, dann strich ein scharfer, kalter Luftzug wie ein Wind durch die Streden, dann gellten die Rufe: „Fließ, Fließ!“ durch die Streden und Hals über Kopf liefen die Leute nach dem Füllort, um auszufahren, da sie fürchteten, sonst von den Massen schwimmenden Gebirges abgeschnitten zu werden. So viel stand fest: mit dem Tiefbau gab es keine Verbindung; nach dorthin hatten sich ungeheure Massen von Fließ ergossen.

„Wir müssen hinunter. Die Leute, die mich begleiten wollen, vortreten!“ rief Werner.

Sie traten alle vor, selbst diejenigen, die vor Schreck und Erregung nicht ganz richtig auf den Beinen stehen konnten.

Werner schied die Leute aus, die ihm gar zu angegriffen aussahen, und befahl den anderen, sich zum Einfahren wieder zurecht zu machen. Er selbst zog hastig das Grubenzeug an und eilte dann hinaus.

Im Lauffschritt kam eine Kolonne von hundert Mann von der Kleophas-Grube heran, und Werner nahm die Beamten und zwei Oberhauer mit. Die anderen Mannschaften ließ er oben in Reserve. Vorläufig konnten sie ihm nichts helfen; sie waren ja da unten in den Streden der Justinus-Grube nicht orientiert.

Werner hatte nicht nur an die Rettung der Leute, sondern auch an das Bergwerk zu denken. Er eilte, nachdem der Füllort am unteren Ende des Schachtes erreicht war, sofort auf die Grundstrecke, um zu sehen, ob das schwim-

mende Gebirge sich nach dort hinunter und nach der Sumpfstrecke zog. Wenn die Massen des Fließes bis in den Pumpensob kamen, dann war das Bergwerk verloren. Dann versagte die Wasserhaltungsmaschine, die unterirdischen Wasser konnten nicht mehr abgezogen werden, und eine neue Gefahr entstand, nämlich die, daß das Bergwerk und die Mannschaften, die noch drin waren, ertranken.

Die Gefahr für die Sumpfstrecke und den Pumpensob war nicht drohend, aber ein Herabstieigen der breittigen Massen doch möglich. Grünlich-gelbliches Wasser rieselte von den Bremsbergen, die zur Grundstrecke hinunterführten, Werner entgegen, als dieser, so rasch es ging, seine Erkundigungen in den verschiedenen Streden unternahm. Er schickte einen Mann zum Telephon am Füllort, damit nach oben gemeldet wurde, es sollten fünfzig Mann von der Reserve zum Dammbau herunterkommen; es sollten Fackeln, Aeste, Reisig, Erde, Dünger, Sand hinuntergeschafft werden, um Schuttdämme zu erbauen.

Nach einer weiteren halben Stunde konnte Werner feststellen, daß es sehr schlimm im neuen Felde der Justinus-Grube stand. Massen von mehreren Millionen Kubikmeter Fließ mußten in den Querschlag hineingebrochen sein. Sie hatten sich hier, dem Gefälle folgend, verbreitet, waren in Nebenstreden eingedrungen, so daß ein Vordringen in den Querschlag hinein gar nicht möglich war.

Vielleicht steckten aber noch Leute in dem vorläufig abgeschnittenen Teil, Leute, die zugrunde gehen mußten, weil sie aus Mangel an Luft erstickten. Durch das Absperrn einer Anzahl von Streden bis zur Firste war die ganze Wetterführung im Bergwerk gestört, und durch sorgfältiges Ausprobieren mußte erst festgestellt werden, wie die Wetterführung augenblicklich ging, und wie sie vielleicht umgeleitet und verändert werden konnte, um weiteres Unglück zu verhüten.

Werner sandte Leute von der Belegschaft der Justinus-Grube in die verschiedenen Streden, damit sie nachsähen, ob das Fließ vorrücke und welche Gegenden des Grubenfeldes abgesperrt waren. Dann eilte Werner selbst zu dem Füllorte zurück, um von dort aus telephonisch seine Befehle an die Erdoberfläche zu geben.

Von dem Telephonapparat über Tage antwortete ihm der Geheimrat Kersten, der unterdes ebenfalls auf dem Grubenplatze erschienen war.

„Wie steht es?“ fragte er.

„Ich kann Ihnen noch gar nichts sagen, Herr Geheimrat,“ antwortete Werner. „Nur so viel steht fest: der Einbruch von Fließ ist ungeheuerlich. Ich fürchte, wir haben eine Katastrophe. Die Leute von der Nachtschicht sollen in der Arbeiterkolonie alarmiert und hierher bestellt werden. Ich brauche vor allem Leute, die in der Grube Bescheid wissen. Sehr besorgt bin ich um die große Kolonne im Tiefbau. Sie haben dort ein Telephon zur Verfügung, und dieses benötigen sie nicht. Ich glaube nicht einmal, daß die Telephonleitung durch das Fließ zerstört ist. Wahrscheinlich ist die Kolonne

vom Telephon abgeschnitten. Es ist gar nicht festzustellen, wo außerdem Leute sitzen, und ob Mannschaften durch das hereindringende Fließ überrascht und von ihm begraben worden sind. Der Ventilator soll mit voller Kraft arbeiten, und es soll einer von den Maschinenbeamten sorgfältig untersuchen, wie stark der Ventilator auszieht.

„Soll ich hinunterkommen?“ fragte der Geheimrat.

„Nein, nein, um keinen Preis, Herr Geheimrat! Sie können hier unten nichts helfen. Es ist viel wichtiger, daß jemand oben ist, der dirigiert und meine Wünsche erfüllt. Ich bin selbst noch gar nicht orientiert. Ich bitte nur recht rasch das Material zum Dammbau herunterzuschicken. Ich lasse Fahrsteiger Oswald hier unten am Telephon und werde diesem vom Bergwerk aus meine Befehle nach dem Fallort schicken.“

Geheimrat Kersten sah wieder so straff und hochaufgerichtet aus wie in seiner besten Zeit. Der Ernst des Augenblickes schien ihm seine Kräfte wiedergegeben zu haben. Er schickte fünfzig Mann mit Beilen nach dem Walde, der in der Nähe stand und ebenfalls Buchwaldisches Eigentum war, mit dem Befehl, junge Bäume schleunigst umzuhauen und nach dem Grubenplatz zu schaffen, ebenso große Äste von älteren Bäumen abzuschlagen und herbeizuschaffen.

Er telephonierte selbst an die benachbarten Bergwerke um Hilfe, und dann fiel es ihm ein, daß Graf Klinters sein praktisches Jahr auf der Justinus-Grube versahren hatte und dort genau Bescheid wußte. Er telephonierte auch an den Grafen, und dieser erklärte sich sofort bereit, zu kommen.

Nach kurzer Zeit kam ein Auto auf den Grubenplatz gejagt. Der Geheimrat hatte sich im Zechenhaus umgezogen, um für alle Fälle dort bereit zu sein, in das Bergwerk hineinzufahren.

Aus dem Auto, das vor dem Zechenhaus hielt, stieg Dora allein.

„Was willst du hier?“ fragte Geheimrat Kersten.

„Ich höre, daß ein Unglück geschehen ist, und ich meine, ich habe ein Interesse daran, zu erfahren, was hier vorgeht.“

„Du kannst uns nicht helfen,“ entgegnete Kersten sehr ernst. „Deine Anwesenheit ist hier ganz überflüssig. Du kannst ruhig zu Hause bleiben und auf telephonische Nachricht warten.“

„Ich bleibe hier,“ erklärte Dora. „Ich habe ein Recht, zu erfahren, was hier geschieht.“

Sie war allein gekommen. Tante Schottelius war am Morgen abgereist. Sie ging nicht nach Aegypten, sondern hatte es vorgezogen, nach ihrem Heimatorte zurückzukehren. Die neue Gesellschaftsdame hatte Dora zu Hause gelassen; sie verstand nichts von industriellen Dingen und war mit allen Verhältnissen so unbekannt, daß es ganz zwecklos war, sie mitzunehmen.

„Ich kann mich mit dir nicht beschäftigen,“ hatte Kersten zu Dora gesagt und war wieder die Treppe zur Hängebank, dem Eingang des Hauptschachtes, hinaufgestiegen.

Dora begab sich in das Zechenhaus und nahm an dem Tisch auf der Straße Platz. Ein älterer Arbeiter, ein Invalid, der als Kalfaktor im Zechenhaus tätig war, bildete für eine Stunde ihre einzige Gesellschaft. Der alte, einarmige Mann, namens Hartrop, war ziemlich gut über alle Vorfälle draußen unterrichtet, und von ihm erfuhr sie, was sich ereignet hatte.

Dora war selbst, von Unruhe getrieben, auf den Grubenplatz hinausgegangen, aber sehr bald zurückgekehrt. Sie kam sich dort so überflüssig vor. Der Platz war ganz leer, aber hinter dem großen Gittertor, das jetzt geschlossen und von Arbeitern bewacht wurde, stand eine hunderteöpfige Menschenmenge, meist Frauen und Kinder, weinend und schreiend. Es waren die Angehörigen der im Bergwerk Eingeschlossenen: die Mütter, die Gattinnen, die Kinder, die Bräute.

Es konnte nicht geduldet werden, daß diese aufgeregten Menschen auf den Grubenplatz kamen, wo sie nur gestört hätten. Aber auch sie wurden von Unruhe verzehrt, und machten sich in Weinen und Schreien Luft. Dieser Schmerzausbruch der vielen hundert Menschen trieb Dora zurück, nach dem Zechenhaus und auf die Empore. Da saß sie und blickte nach der oberen Kandung der großen Fenster, an denen die weißen Wollenballen des Dampfes, der aus den Auspuffrohren der Wasserhaltungsmaschine in regelmäßigen Zwischenräumen gestossen wurde, vorüberflogen.

Die Tür wurde aufgerissen, und sehr eifertig kam Graf Klinters hereingestürzt und rief Hartrop zu:

„Rasch, rasch, geben Sie mir Grubenzeug, ich muß einfahren!“

Dann erst erblickte er Dora und schien überrascht, sie hier zu finden. Er kam auf die Estrade hinauf und reichte ihr die Hand.

„Wie steht es im Bergwerk?“ fragte Dora.

„Nicht gut,“ antwortete Graf Klinters, „gar nicht gut! Es scheint ein zweiter Durchbruch von schwimmendem Gebirge eingetreten zu sein und die Rettungskolonnen, die Berg- rat Spalding führt, abgeschnitten zu haben. Wir sind ohne jede Verbindung mit ihr.“

Hartrop erschien und winkte ihm, und eifertig verließ Graf Klinters Dora, die vor Schreck ganz sprachlos war.

Sie hatte es geahnt, als sie die Nachricht von dem Durchbruch des Fließes vom Generalbureau erhielt; sie hatte es geahnt, daß Werner der erste sein würde, der bei der Rettung eingriff, und sie wußte, daß er keine Gefahr scheuen würde.

Ein zweiter Durchbruch, abgeschnitten durch das Fließ!

Graf Klinters, der sich Hals über Kopf angezogen hatte, stürmte quer durch den Saal vom Ankleidezimmer her und rief Dora nur noch einen Gruß zu. Seine Eile war sehr beängstigend. Hartrop kam aus dem Ankleidezimmer und näherte sich der Estrade, auf der Dora an dem großen Verlejerische saß.

„Schlimm, sehr schlimm!“ jagte Hartrop. „Ein Unglück kommt nie allein. Es sollen Brandgase durchgebrochen sein, und der Berg- rat mit seiner Kolonne ist in der größten Gefahr. Mit Brandgasen ist nicht zu spaßen. Ich will einmal nachsehen, ob man nicht etwas erfährt.“

Hartrop ging hinaus, und Dora blieb ganz allein.

Was waren alle die Aufregungen der letzten Wochen gegen das, was sie jetzt durchleben mußte! Kaum war der Mann, den sie liebte, dem Tode entgangen, so schien er aufs neue, und um so sicherer, dem Untergange verfallen.

Hartrop blieb lange fort, sehr lange wenigstens für die Ungeduld Doras. Dann kam er wieder und machte ein betrübtes Gesicht.

„Gott sei ihnen gnädig!“ rief er. „Der Berg- rat und die fünf Mann, die mit ihm waren, sind sicher verloren. Sie sind in den Brandgasen erstickt, und man kann ihnen keine Hilfe bringen, selbst wenn man wollte. Der arme Berg- rat! Es war ein lieber, guter Mensch, und er hatte auch für unsereinen stets ein freundliches Wort.“

Hartrop wuschte sich mit dem leeren linken Ärmel seines Rockes die Augen.

Dora sah das und bemerkte sogar, daß das komisch ausah.

Sie schrie nicht auf, sie weinte und stöhnte nicht, obgleich dieser Mann da, der gewiß unterrichtet war, bereits die Toten betrauerte. Es war alles kalt und still in ihr; nur in ihrem Kopfe brannte es, als glühte dort ein Funke, der sich in ihrem Gehirn immer weiter fraß.

(Fortsetzung folgt.)

Don Gießen nach Vlissingen und mit dem „Admiral“ zum Stapellauf des „Bismard“ nach Hamburg.

Fortfortfort fortfortfort rast der Expresszug vorbei an Kemden und Revelaar zur Grenzstation Goch, wo die Führung durch holländische Beamten übernommen wird, der untergehenden Sonne zu, nach Gemep, fruchtbarere Ländereien hinter sich lassend, hinein in die Dünen des ehemaligen Meeresstrandes und in das Moorgebiet des holländischen Flachlandes.

Es ist neunehalb Uhr abends, nach Amsterdamer Zeit erst neun Uhr. Der Zeiger der Uhr wird zurückgestellt, und die Zollrevision stillschweigend erduldet. Nichts zu verzollen! Eine saubere Holländerin durchreißt den Seitengang des Zuges und bietet Gemep und holländische Sigmarn auf einem Tablett an. Schnell wird der Bedarf an letzteren gedeckt und weiter eilt der Train mit 85 Kilometer Geschwindigkeit in die Nacht hinein.

Rosenbaal, Bergen liegen hinter uns, und die schmalen Dämme sind passiert, welche die Inseln von Seeland mit dem Festland verbinden. Sternklare Nacht. Zur linken der Orion und die Kassiopeia über der Westerschelde und vor uns die Nordsee, glott wie Del, die Tüde verbergend.

Der Zug fährt behutsam um Mitternacht in den Bahnhof von Vlissingen ein und gibt fast alle Passagiere an das nach England fahrende Boot ab. Ich belege mich ins Hotel Zeeland, um dem am andern Tage von Ditschrika kommenden Reichspostdampfer „Admiral“, dessen erster Offizier mein Bruder ist, zu erwarten.

Prempt, fast militärisch erfolgt Punkt 7 Uhr das Wachen des Hausdieners mit der Meldung, daß der „Admiral“ zwischen 11 und 12 Uhr von Southampton erwartet würde. Es verblieb sonach Zeit genug, den Badestrand von Blissingen, das eine halbe Stunde vom Hafen entfernt liegt, und die Fortifikationen der Insel Walcheren zu besichtigen. Holländische Miliz übte „Erung, auf marsch marsch“ und „hinlegen“, unter Anpassung an das Gelände.

Mit „Plattdeutsch“ mache ich mich leidlich verständlich und finde offenes freundliches Entgegenkommen bei dem Publikum. Ueberall größte Sauberkeit, die einen Besch-Mario zum Stimmen der Uhra hätte begeistern können. Die Häuschen auf dem Lande einzeln in schmuckem Grün, in Blissingen selbst auch kasernenartig aneinander gereiht. Mit Stolz erzählt man mir, daß die dortige Werft einen Kran von 1500 Tonnen Tragkraft besitze, der größte Kran der Welt von Blom u. Voß in Hamburg habe auch nur eine solche von 2500 Tonnen. Auffallend war der starke Antrieb von Pferden, sogenannten Belgiern zum Hafen und der Bestand von Fahrrädern. Doch der Zeiger der Uhr meldet 11 Uhr und der Dampfer wartet nicht. Also zurück zum Hafen!

Aber zwölf Uhr war vorbei und gegen ein Uhr meldet mir der Schiffsagent, daß der Admiral im Kanal starken Nebel gehabt habe, sein Eintreffen sei unbestimmt. Es wurde denn auch wirklich fünf Uhr, ehe am Horizont der Rauch von einem großen Dampfer aufstieg, und das Boot, welches uns an den „Admiral“ heranbringen sollte, in See ging, als einzigen Passagier mich hinübertragend, da der Weg von Blissingen nach Hamburg sonst wohl kaum zu Wasser zurückgelegt wird. Anwesend waren unter den Bootsteuten nur noch Herr Stoffopper, der Schiffsagent, der sich mit mir über die Ueberraschung freute, die ich meinem Bruder bereiten wollte, und die Vertreter der Zollbehörde.

Das Erkennen und die Begrüßung von Boot zum Schiff und umgekehrt war vorüber, die hohe Treppe zum Dampfer hinauf ertönte, Ladung und Passagiere für Holland waren abgegeben und die Abschiedsgrüße ausgetauscht, als plötzlich ein Juden durch den Körper des „Admiral“ ging, die Maschinen stampften und das Schiff nahm im großen Bogen seinen Kurs scharf nordwärts. Aus meiner Cabine am obersten Deck, wo ich vom ersten Offizier untergebracht war, beobachtete ich durch das Fensterglas den belebten Badestrand von Blissingen und die Dänen der holländischen Inseln. Vom Strand, den wir noch in geringer Entfernung vor uns liegen hatten, wehten Tücher durch die Luft, Abschiedsgrüße der friedlichen Bevölkerung dieser Inseln. „Das ganze Holland“ ist vertreten, auferte ein seit Neapel mitfahrender junger Herr, einer von denen, die der Seemann „Kreuzfahrer“ zu nennen pflegt, weil sie zum Kreuz der Seekute mitfahren, d. h. alles am besten wissen. Ich hatte bald nach Betreten des Dampfers schon Gelegenheit gehabt, seinen „Witz“ kennen zu lernen, als er sich eine in Blissingen aufsteigende Missionarsfamilie zur Zielscheibe erlesen hatte. Unwillkürlich erachtete ich es als meine vornehmste Aufgabe, diesen wackeren Fechter möglichst schnell mundtot zu machen, was mir auch trefflich gelang.

Die Zahl der Mitreisenden war nicht gerade groß, da die weißen Passagiere bereits in Neapel, Marseille und Southampton den Dampfer verlassen hatten, doch befand sich ein Truppentransport an Bord, unter Führung des Kapitänleutnants Martini, der drei Jahre in Dar es Salam stationiert gewesen war, wenn ich nicht irre als Chef des „Geier“. Ich machte auch recht bald keine Bekanntschaft und fand in ihm einen recht mittelstarken freundlichen Herrn, der mir Neuling gerne manche erwünschte Aufklärung gab. In Hamburg hatte ich später Gelegenheit, ihn als Vorgesetzten kennen zu lernen.

Der Schiffskapitän Klein, mit dem mich mein Bruder bekannt machte, erzählte mir, daß man im Kanal einen dichten Nebel angetroffen habe und daß die Dampffirene die ganze Nacht geheult habe, um einen Zusammenstoß mit anderen Schiffen zu vermeiden. Der Dampfer „Kaiser Wilhelm II“ sei im Kanal mit einem englischen Dampfer zusammengestoßen und hätte schwere Beschädigungen erlitten. Passagiere und Mannschaften des „Admiral“ hätten in der vergangenen Nacht fast kein Auge zugehtan.

Bei alledem lag die Nordsee jetzt vor uns, im schönsten Sonnenglanz. Der Bug des Schiffes teilte ruhig die dunkelbrünen Wellen, die sich an beiden Seiten des Dampfers in weißen Schaum verwandelten und hinter uns eine breite weißgrüne Straße zurückließen, die ständig von Wägen umschwärmt wurde. Das Diner um 7 Uhr war vorüber und die Schiffskafelle hatte zu musizieren begonnen, da saßen die beiden Brüder in der Kabine des ersten Offiziers bei einer Tasse Mokka und einer guten Holländerzigarre und tauchten alte Erinnerungen aus: Elternhaus, Jugend, Sturm des Lebens durch eigne und fremde Schuld, mit Ausblick auf die Zukunft.

Die Sonne hing unterdessen an in die Nordsee unterzutauchen und das Schiff erstrahlte in herrlicher Beleuchtung. Nur dem unteren Deck vertrieben sich die als Zeiger mitfahrenden Araber die Zeit mit Märschenerzählen und verrichteten die im Koran vorgeschriebenen Waschungen. Die Matrosen sangen ihre Lieder und freuten sich auf das Wiedersehen mit ihren Lieben. Die Passagiere der ersten Klasse machten ihren Abendspaziergang rund um das Deck, ehe sie sich zur Ruhe begaben. In der Ferne blinkten die Leuchtfeuer und der erste Offizier begab sich wieder auf die Kommandobrücke, um die Leitung des Schiffes für die nächsten Stunden

den der Nacht zu übernehmen. Ein kühler Nachtwind erhob sich und ließ die Wellen höher gehen. Da war auch für mich, nach der vielen Einbrüden des Tages, der Zeitpunkt gekommen, zur Ruhe zu gehen, besonders da am nächsten Tage noch wichtiges bevorstand. Geradezu prächtig schliet es sich in der hübschen Einzelkabine, von dem nicht übermäßig lauten Stampfen des Schiffes in den Schlaf gewiegt.

Punkt 7 Uhr Reveille! Ein Rud vom Lager und Öffnen der Schiebetür. Die See liegt ruhig in der Morgensonne vor mir. Die Stewards eilen geschäftig über das Deck und bereiten das erste Frühstück vor. Die Verpflegung ist geradezu großartig, fast zu üppig; ich habe mir aber sagen lassen, daß die meisten Passagiere schon nach einigen Tagen anfangen, recht mäßig in Essen und Trinken zu sein, weil ihnen die gewohnte Bewegung fehlt. Ich frühstücke mit meinem Bruder in dessen geräumiger Kabine, unter Assistenz seines Boh Abdallah, eines Arabers aus Sanjibar, und lasse mir von ihm die Erlebnisse der Nacht erzählen. Ein Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie fährt in geringer Entfernung an uns vorüber. Unsrer Wägen sind im Zweifel, ob sie sich ihm nicht anschließen sollen. Unweit in nördlicher Richtung steigen die roten Felsen von Helgoland aus der See empor, vor verdeckten Geschützen stehend, ein sicherer Schutz für die Entwicklung der deutschen Flotte in der Nordsee.

Die Dampfer der Seefischerei mehrten sich und anstelle der Leuchttürme treten die Leuchtschiffe, die auf Sandbänken verankert sind. Jetzt ist das Leuchtschiff „Elbe I“, erreicht, der geographische Punkt, an dem die Elbe sich ins Meer ergießen soll. Von Land aber keine Spur. Ringsumber Himmel und Wasser. Endlich taucht bei Leuchtschiff „Elbe II“ zur Rechten die Insel Scharhöden auf, die Wägen verlassen uns, und bald darauf ist auch Cuxhaven in Sicht und die Alte Liebe. Die Besatzung zweier dort manövrierender Kriegsschiffe begrüßt ihre aus Afrika zurückkehrenden Kameraden mit donnerndem Hurra. Mit Wolltampf müht sich der „Admiral“ den vor uns fahrenden Dampfer „Reichensiel“ zu überholen, um eher in Quarantäne zu kommen. Die Absicht gelinagt. Der Quarantänearzt kommt mittelt Boot zuerst zu uns an Bord. Unser Schiffsarzt macht die vorgeschriebene Meldung und eine halbe Stunde später dampfen wir bereits weiter auf Brunsbüttel, den Beginn des Kaiser-Wilhelm-Kanals zu. Die nautische Arbeit der Schiffsoffiziere ist damit erledigt, da das Schiff von hier aus von einem Lotsen geführt wird. Rechts und links begleiten uns jetzt die Ufer der Elbe und nach einigen Stunden passieren wir das herrliche Blankenese, das Dorado der ehemaligen Schiffskapitäne. Einige Elbinseln lassen wir noch hinter uns, dann legt die Schiffskafelle mit munteren Weisen ein: St. Paulis Landungsbrücken sind in Sicht und vor uns liegt die Kaiserjacht „Hohenzollern“ und das Depeschenboot „Steinier“.

Es ist 10 Uhr abends, der Kaiser ist nicht an Bord. Das ganze Elbufer ist taghell erleuchtet und eine gewaltige Menschenmenge wogt auf und nieder. Um 10 $\frac{1}{2}$ Uhr ist unser Landungsplatz erreicht. Unter klingendem Spiel wird der „Admiral“ festgemacht und die Passagiere verlassen den Dampfer, stürmisch begrüßt von den auf sie wartenden Angehörigen und Bekannten. Der Truppentransport bleibt über Nacht an Bord. Urlaub wird unter keinen Umständen erteilt, weil die Reise in der Frühe weiter nach Kiel geht. Die Angehörigen dürfen an Bord kommen. Kapitänleutnant Martini bleibt auch den Unteroffizieren gegenüber hart, so leid es ihm tut, man merkt es ihm an. Soldatenpflicht — Dienst! Er selbst übergibt den Transport dem Oberleutnant Frhrn. v. Seckendorff. Zu Hause erwartet ihn sein sterbenskranker Vater.

Gegen 11 Uhr verlasse ich den „Admiral“, um mich nach Erledigung der Zollvorschriften ins Hotel zu begeben. Gegen ein Uhr erst schlafe ich ein, mit der Empfindung, daß unter mir etwas stampft und das Bett leise dahingleitet.

Die Sonne scheint zum Fenster herein. Kaiserwetter in Hamburg! Es gilt, dem neuesten Dampfer der Imperatorklasse einen Namen zu geben, dem Kolosß von 291 Mtr. Länge. Das Hotel wird in der Frühe schon von jungen Damen gestürmt, die alle eine Gabe fürs Rote Kreuz einheimisen wollen. Man hat das ja alles schon selbst in Gießen, Hannover und anderen Städten erlebt, jetzt ist Hamburg an der Reihe und die Gabelust wird nochmals angeregt. Zudem ist der Kaiser da und jeder trägt heute das Eidenblatt mit dem roten Kreuz um so lieber. Ich mische mich in das Gewoge der Menge, dann trägt mich die schnell dahin eilende Hochbahn ans Alsterbassin, wo ich bei einem Geschäftsfreund die große Freude erlebe, von ihm zur Mitfahrt in einer Barlkasse zur Namengebung des „Bismard“ eingeladen zu werden. Hören und annehmen war eins. So was passiert einem nicht alle Tage. Punkt 2 Uhr am Baumwollfai wurde ausgemacht: Treffpunkt sämtlicher Mitfahrenden.

Um 1 Uhr schaute ich von Wiegels Doretterrasse noch auf die vor mir liegende „Hohenzollern“. Der Andrang der Menge wird immer gewaltiger. Das Schutzmannsaufgebot wird verstärkt. Der Kaiser naht. Jetzt schnell zum Baumwollfai, um überhaupt noch durchzukommen. Taktata! Das kaiserliche Auto lauft vorüber, andere schließen sich an. Taufensladens Hurra! Der Baumwollfai ist erreicht und unsre Barlkasse „Ulula“ stößt vom Lande ab, um zur rechten Zeit die Werft von Blom u. Voß zu erreichen. Sämtliche Dampfer der Elbe streben demselben Ziele zu. Die

Wellen gehen hoch, höher als am Tage vorher auf der Nordsee. Damenkleider leiden Not und Seekrankheit broht sich einzustellen. Die Hafenpolizei hat die größte Mühe, Ordnung bei diesen hunderten von Fahrzeugen zu halten und muß immer wieder zum Zurückgehen mahnen. Da um 2 1/2 Uhr nacht das Staatsdampf-„Hamburg“ auf der Kommandobrücke, der Kaiser in Admirals-uniform, begrüßt von dem Geheln sämtlicher Schiffspfeifen. Die Feier der Namensgebung des Schiffes schließt sich an. Wohl 5000 Menschen wohnen derselben bei. Der Akt ist vollzogen und die Musik insondirt „Deutschland, Deutschland über alles“. Biele-tausendstimmiges Hurra ertönt und unter dem Getöse sämtlicher Sirenen senkt sich der gewaltige Koloss mit dem Bug ins Wasser, um etwa 50 Mr. von uns ruhig und sicher in den Hafen hinein-zugleiten. An Bord des „Bismarck“ schwenken die Arbeiter und Meister der ausführenden Firma die Mützen, bejubelt von der ungeheuren Menschenmenge auf dem Bajier und an den Ufern.

Die „Hamburg“ trägt den kaiserlichen Galt zurück zur „Hohen-zollern“. Nochmals gehen die Wogen der Begeisterung hoch, dann wird der „Bismarck“ festgemacht und die Fahrzeuge zerstreuen sich. Wir schließen noch eine Daseurundfahrt zur Besichtigung der an- wesenden Dampfer der Hamburg-Amerika-Linie an. Doch jeder Maststab verlor sich bei der Größe dieser gewaltigen Dampfer. „Augusta Viktoria“ und „Graf Waldersee“ sind anwesend. „Bis- marck“ übertrifft sie bei weitem an Größe.

Auf der Rückfahrt passierten wir nochmals die „Hohenzollern“ und sahen den Kaiser an Bord in angeregter Unterhaltung mit dem preussischen Gesandten von Bälou, heftig gestikulierend. Unser dreimaliges Hurra erhielt durch Gruß und Handwinken seinen Dank. Dann legte unsre „Ursula“ am Baumwallfai an, wo sofort wieder eine Schaar junger Damen einen Kreis um uns schloß, um eine weitere Gabe fürs rote Kreuz zu erreichen. Hamburg stand im Zeichen des Hochpatriotismus. Noch ein Handgedruck und Dank und die nächste Barkasse trug mich hüßler zum „Admiral“, wo ich mit meinem Bruder, den der Dienst festgehalten hatte, noch einige Stunden zusammen sein konnte.

Kurz nach 11 Uhr schlug auch uns die Trennungsstunde und wieder raste der D-Bug fortfortfort über Lüneburg, Welsen auf Hannover zu, das Gerummel der Großstadt hinter sich lassend. Doch schon vor Gelle fand ich den ersehnten Schlaf und erst der Ruf „Wabern“ brachte mich zum Bewußtsein, daß das Gubel nicht mehr allzuweit sei. Treja, Kirchhain, Marburg eilen vor- über. Siehen 5 Minuten Aufenthalt! ruft der Schaffner und Anfang und Ende der Reise gehen ineinander über.

Nutzen und Schaden unserer Amsel.

Mit großem Bedauern habe ich vernommen, daß einem unserer eifrigsten Verfolger von Ungeziefer und fleißigsten Säger, der Amsel, von amtlicher Seite der Krieg erklärt worden ist.

Es sei mir, als einer genauen Kennerin unserer Gartenvögel, gestattet, einige Worte zu Gunsten des in Aht und Damm erklärten Vogels zu sagen. Seit meiner Kindheit habe ich Jahr für Jahr unsere Gartenvögel mit dem größten Interesse beobachtet und darf wohl den Anspruch erheben, mit ihrer Lebensweise genau bekannt zu sein.

Ich will nicht bestreiten, daß die Amsel während der Sommer- monate dem Obst einigen Schaden zufügt, doch ist er lange nicht so groß, als angenommen wird. Durch das gemeinsame dunkle Kleid wird die Amsel vielfach mit dem Star verwechselt, und besonders da, wo es sich während des Sommers um Massenansammlungen von Schwarzröcken handelt, werden die Missetäter stets Stars und keine Amseln sein. Genauere Vogelkenner wissen, daß die Amsel in- folge ihrer eifersüchtigen Natur zur Zeit ihres Familienlebens keine Nebenbuhler in einem gewissen Umkreis duldet. Es muß schon ein ziemlich großer Garten sein, in dem sich mehr als ein Amselpaar anbaut. Nach meinen Erfahrungen genießt die Amsel das Obst immer nur nebenbei, denn die Jungen werden stets mit lebenden Würmern, Schnecken, Engerlingen usw. von den Alten gefüttert. Es ist erstaunlich, welche Mengen von Gewürm so ein Amselpaar Tag für Tag zusammenschleppt. Man kann sagen, daß neun Monate lang die Amsel ausschließlich zum Nutzen der Landwirtschaft tätig ist und auch in den übrigen drei Monaten unendlich viel Ungeziefer vertilgt. Wer hätte noch nicht gesehen, mit welchem Eifer sie zur Winterzeit das auf dem Boden liegende Laub nach Larven absucht.

Was nun den zweiten, unserer Amsel gemachten Vorwurf, den des Nestraubes betrifft, so muß ich sagen, daß ich noch niemals eine bezartige Beobachtung gemacht habe. Es kann sich also keines- wegs um eine Gewohnheit handeln. Wenn es ausnahmsweise einmal vorkommt, daß eine Amsel zum Nestrauber unserer kleinen Sing- vogel wird, so können nur besondere Verhältnisse die Schuld daran tragen. Es ist denkbar, daß in einer Periode langer Trockenheit die Nahrung für die Amseln knapp wird. Alles Gewürm zieht sich in solchen Zeiten nach der Feuchtigkeit tief in den Erdboden zurück und ist für die Amseln unerreichbar. Ich habe es im trockenen Sommer 1911 täglich beobachtet, wie schwierig es für sie war, sich und die Familie zu ernähren. Daß in solchen Zeiten der Not — aber auch nur dann — die Amsel zum Nestrauber werden kann, ist nicht aus- geschlossen. Ganz unrichtig ist es auch, daß die kleinen Singvögel

in der Amsel einen Feind erblicken. Ich habe es öfters gesehen, daß Amseln und Finken in friedlichem Einvernehmen denselben Baum bewohnen. Allerdings haben unsere kleinen gefiederten Säger in erschreckender Weise abgenommen, aber daran ist die Amsel nicht schuld, sondern alle möglichen anderen Feinde, nicht zuletzt die Menschen, die es sich angelegen sein lassen, die besten Nestgelegen- heiten, wie dicke Stämme und Sträucher, aus den Gärten zu ver- bannen. Sollen wir nun in Zukunft auch noch auf die Amsel ver- zichten, die mit ihrem herrlichen Gesang alle Naturfreunde entzückt? Nein, wahrlich, wir schulden meinem Empfinden nach der Amsel so vielen Dank, daß wir den verhältnismäßig kleinen Schaden, den sie uns zu manchen Zeiten zufügt, gerne mit in Kauf nehmen soll- ten. Wer aber glaubt, sie verfolgen zu müssen, der warte damit bis zum Herbst, wo das Familienleben der Vögel aufgelöst ist. E. St.

Vermishtes.

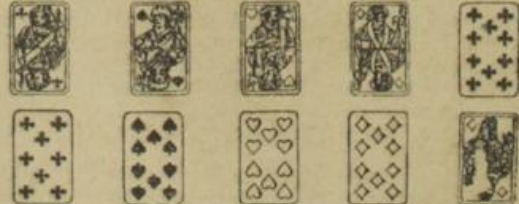
* Die Kinder und der Blumenschuß. England, die Heimat der jugendlichen Pfadfinder, besitzt nun eine neue Jugendbewegung, einen Bund jugendlicher Wanderer, der sich das Ziel gesetzt hat, den Schutz und die Erhaltung der Waldflora zu pflegen. Schon sieht man auf den Wiesen und in den Wäldern ganze Trupps dieser kindlichen „Blumenpolizisten“, die fröhlich durch die Natur wandern und ihre Spiele treiben und dabei aufmerksam darüber wachen, daß jedermann und jeder Spaziergänger die wilden Blumen schont. Gar viele Blumenarten, Kellen, Raiglösch- chen und Primeln sind in vielen Gegenden Englands, wo sie einst in reicher Fülle wild wachsen, so gut wie ausgerottet, zum Leidwesen der Naturfreunde. Fortan will man dafür sorgen, daß die Waldblumen vor den Angriffen aller derer geschützt sind, die die Blumen ausreißen, um sie doch wenige Stunden später fortzuwerfen. Der neue Bund der Jugend- wanderer beschränkt sich jedoch nicht nur auf den Schutz des Vorhandenen, er will auch in allen Gegenden, in denen bestimmte Waldblumen ausgerottet oder verschwunden sind, die Flora wieder ergänzen und Blumen aussäen. Der Bund bildet in allen Provinzen Sondergruppen, die es über- nehmen, den Blumenschuß zu überwachen; dann werden „Spartien“ ausgesandt, um an geeigneten Stellen ihre Blumensaat auszustreuen.

Büchertisch.

— Griebens Reiseführer: Band 156, „Kassel und Wilhelmshöhe“ mit 2 Karten und 1 Grundriß. 2. Auflage. Ver- lag Albert Goldschmidt, Berlin W. 35. In der Sammlung von „Griebens Reiseführern“ ist eine neue Auflage des Bandes „Kassel und Wilhelmshöhe“ erschienen. Jedem Besucher der Stadt kann dieses zuverlässige praktische Reisehandbuch bestens empfohlen werden. Die völlig neubearbeitete Auflage hat vor allem Rücksicht genommen auf die durchgreifende Umgestaltung der Kasseler Kunst- sammlungen. Die Neuordnungen in der Gemäldegalerie, im Mu- seum Fredericianum, in der Hessischen Landesbibliothek usw. sind eingehend berücksichtigt worden. Ein überaus praktisch angelegter Rundgang führt den Fremden zu allen Lebenswichtigkeiten, durch die interessantesten Straßen der Kasseler Altstadt und die prächtigen Parkanlagen der Parksäule. Aber auch die wirtschaftlichen An- gaben über Unterkunft, Verpflegung, Verkehr kurz über alles, was für den Fremden wissenswert ist, hat in dem Buch eine sorgfältige Berücksichtigung gefunden. Zum Schluß bringt der Reiseführer eine eingehende Schilderung von Wilhelmshöhe, Vorschläge für Ausflüge in die Umgebung Kassels, sowie eine Abhandlung über die Oberalforre, die als größter Stauer Europas ein erst- benswertes Reiseziel geworden ist. Das gute Kartenmaterial unter- stützt die textlichen Ausführungen des Buches.

Stat-Aufgabe.

Mittelhand tourniert mit folgender Karte:



Sie wendet Coeur-As und findet noch Treff-As im Stat. Kann das Spiel verloren werden? Auflösung in nächster Nummer.

Auflösung des Logogriffs in voriger Nummer: Punkte, Unke.