

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Der Volksfreund. 1901-1932 1914

296 (19.12.1914) Unterhaltungs-Beilage des "Volksfreund"

Unterhaltungs-Beilage

des „Volksfreund“

Nummer 296 — 1914

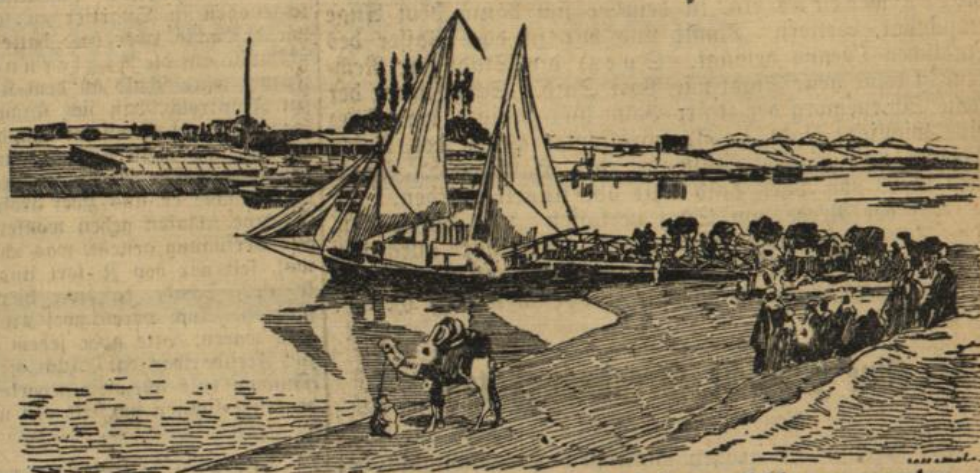
Karlsruhe, 19. Dezember

Links und rechts vom Suezkanal.

Von Dr. Adolf Köster.



Partie am Suezkanal.



Et Kantara, wo die Engländer von den Türken geschlagen wurden.

Es ist ein Jahr heute her, niemand dachte an Krieg, wir jagen Engländer und Deutsche durcheinander — auf dem Deck unseres Ostafrikadampfers und plauderten von den Herrlichkeiten, die uns im Tropenland am Kilimandscharo erwarteten. Natürlich wurde auch debattiert. Solange es Deutsche und Engländer gibt, ist immer zwischen ihnen debattiert worden. Aber doch fast niemals ohne den fortdialen Schluß: wir gehören zusammen. So auch damals. Wir stritten über den Freihandel und die offene Tür, über Indien und Japan. Aber zum Schluß feierten wir immer große Versöhnung. Als wir am östlichen Zipfel des Mittelmeeres die weihen Berggruppen von Kreta passierten, brachte der gemütliche dicke Handelskammerpräsident von Schiefeld das erste Hoch auf die fünfjährige Verbrüderung von Deutschland und England aus und bis zu dem Tage, an dem unsere ganze Vordogelgesellschaft in Mombassa auseinander ging, ist es nicht das letzte geblieben.

Heute sind Minen, Kanonen und Torpedos das einzige „Berständigungs“mittel zwischen England und Deutschland, heute ist weder zu Klagen noch zu Träumen Zeit. Nur ab und zu gleitet der Blick rückwärts. Und besonders immer dann, wenn der Draht etwas Neues vom Suez zu melden weiß, von jener gewaltigen Heerstraße des Imperialismus, auf der Deutschland und England schon im Frieden um die Palme rangen. 14 deutsche Schiffe (und nicht die schlechtesten) befanden sich, wie gemeldet, beim Ausbruch des Krieges in den engen Gewässern dieses Kanals. Ein Zeichen dafür, wie groß die Bedeutung dieser Kanalstraße auch für uns, unseren Handel und unsere Verlogung geworden war.

Das erste, was der europäische Reisende vom Suezkanal sieht, ist die 2/4 Kilometer lange Mole, die sich von Port Said aus ins Meer zieht. An dieser Mole brechen sich die langen Mittelmeerwellen — in ihrem Anprall rieftige weiße Gischtfontänen aufwerfend. Die Mole selbst besteht aus Blöcken von 10 Kubikmeter Größe — hergestellt aus einer Mischung von Kalk und Marmor. Sie hat den Zweck, die Schlammasse des Nilwassers vom Kanaleingang fernzuhalten. Lange bevor die Mole mit ihren weißen Spritzern in Sicht kommt, zeigt die gelblichgraue Farbe des Meerwassers an, daß der Reisende sich im Mündungsgebiet des heiligen Stromes befindet.

Sobald der Dampfer um die Mole gebogen ist, sehen wir hinter der ersten westlichen Mole eine zweite östliche aufstehen. In dem ruhigen Wasser zwischen beiden fahren wir auf Port Said zu: eigentlich ist schon dies der Anfang des Suezkanals. Während das Schiff mit halber Kraft fährt, haben wir Zeit, das vor uns liegende Küstenpanorama zu mustern. Zwar suchen wir landschaftliche Schönheiten vergebens. Dafür erblicken wir aber schon hier gewaltige Schöpfungen menschlicher Technik und menschlichen Handelsgewisses. Zunächst die ganze Stadt Port Said. Vor dem Beginn der Kanalbauten stand hier kein einziges Haus. Heute zählt Port Said über 60 000 Einwohner. Die Stadt ist durch den Kanal und seinen Bau wie aus der Erde gestampft worden. Das imponierende Denkmal des französischen Kanalgründers Ferdinand von Lesseps erhebt sich 16 Meter hoch auf der westlichen Einfahrtsmole. Um 36 Meter überragt wird es von dem Leuchtturm, der 20 Seemeilen hinaus den ansteuernden Schiffen die Einfahrt weist. Endlich die in maurischem Stil gehaltenen mächtigen Gebäude der Suezkanal-Gesellschaft, die Hafenanlagen, die Werkstätten und den Wald von Schiffschornsteinen, der hier — täglich wechselnd, aber fast immer in gleicher Stärke — liegt. Das Ganze ein Zeichen, daß wir hier wirklich am Eingang einer Straße der Welt stehen.

Während unser Schiff Kohlen, Wasser und Proviant einnimmt, und der Kapitän im Hafenanwalt den Zoll bezahlt (41 000 Franken für eine einmalige Durchfahrt!), werfen wir einen kurzen Blick in das Straßenleben von Port Said. Die Stadt verrät ihren künstlichen Ursprung und ihren künstlichen Charakter mit jeder Miene. Kein Baum, keine Blume ist zu sehen. Alles Wasser wird von weither herangepumpt. Die Häuser sind teils knallig prächtig, teils notdürftig elend, für provisorischen Gebrauch hergerichtet. Die 23 000 Europäer wohnen in dem Quartier, das dem Hafen zu liegt. Hinter diesem Stadtteil beginnt das „ägyptische“ Viertel. Hier hausen alle Völkerstämme des Orients und des Sudans bei- und durcheinander, auch sehr viele Neger. Zuweilen sieht man ein äierisches ägyptisches Holzhaus. Die Frauengemächer ver-



raten sich durch dicke hölzerne Gitter. In diesem Viertel steht auch eine Koptische Kirche. (Die Kopten vertreten eine uralte koptische Spielart des orientalischen Christentums, die in Aethiopien bekanntlich zur Staatskirche aufgerückt ist.) Fast alle in diesem Viertel wohnenden Männer sind Hafenarbeiter, die meisten Kohlenträger. Große Scharen von ihnen begegnen uns, an- und zurückkommend. Der schwarze Kohlentraub der Arbeit hat alle ethnologischen Unterschiede bei ihnen aufgehoben. Endlich am westlichen Ausgang der Stadt folgt das Araberviertel. Es besteht aus elenden arabischen Hüttenreihen und geht — ohne Straße — allmählich in die Wüste über. Wir besuchen auf dem Rückwege, den wir am Meere entlang nehmen, noch eine arabische Moschee, kaufen die letzten für unsere kommende Tropenreise nötigen Sachen, hören eine arabische „Kapelle“ musizieren und sehen ein paar indische Gaufler ihre Zauberkünste produzieren und erreichen endlich durch das immer bunter werdende Gedränge am Hafen wieder unser Schiff.

Die Technik der Kohlenübernahme ist in Port Said wegen des übergroßen Angebotes an billigen Arbeitskräften von höchster Primitivität. In winzig kleinen geflochtenen Körben werden die Kohlen aus dem Schlepptau herausgeholt. Vom Kahn zum Schiff führen zwei Laufbretter. Auf dem einen bringen die Träger die Kohlen heran, auf dem anderen rennen sie mit leeren Körben zurück. Die Arbeit begleitet sie mit monotonem Gesang wie alle primitiven Völker. Zuerst schüttelt man den Kopf über diese scheinbare Vergeudung von Menschenkraft. Nachher wundert man sich, in wie kurzer Zeit auf diese Weise doch Tausende von Zentnern übernommen werden. Freilich arbeiteten für unseren Dampfer auch nicht weniger als 60 Kohlenträger.

Endlich ist das Schiff zur Abfahrt klar. Die Anker gehen hoch. Wir treiben langsam in das Wunder des Kanals hinein. Der erste überraschende Eindruck ist bei allen Reisenden der gleiche: der Kanal ist viel schmaler, als wir ihn uns vorgestellt hatten. An der Oberfläche 100—130 Meter, an der Sohle nicht mehr als 37 Meter breit, erlaubt er mit seiner Tiefe von 10 Metern nur ganz kleinen Schiffen das gegenseitige Passieren. Für zwei Schiffe von der Größe des unruiger würde der Versuch, aneinander vorbeizufahren,

fraglos Kollision und Zerstörung der Uferanlagen bedeuten. Die Uferanlagen selber erwecken nicht den Eindruck großer Festigkeit. Das liegt an ihrem Material — keine Erde wie beim Nordostkanal oder gar Gestein wie zum großen Teil beim Panama-Kanal, sondern loser Flugland. Ab und zu sehen wir mißglückte Anpflanzungsversuche. Baggermaschinen und Erdbarbeiterkolonnen erinnern uns, daß der Kanal nur in ewigem Kampfe mit der Natur passierbar erhalten werden kann. Die Geschwindigkeit der Schiffe ist auf ein Minimum heruntergedrückt. Trotzdem wühlt die Schraube soviel Schlamm auf, daß die Erdmassen des Kanals eigentlich immer in Bewegung sind. So kann der Kanal fraglos überaus schnell und leicht gesperrt werden.

Je tiefer wir in die Rinne eindringen, desto eindrucksvoller wird die Landschaft. Links blicken wir über weite Salzflächen in endloses Wüstenland hinein. Das schnee-weiße Salz ruft Winterbilder in uns wach. Dabei brennt die Sonne steil auf uns herunter und kein Windzug bringt Kühlung. Rechts hinter dem Dammufer läuft ein anderer Kanal neben uns her. Es ist der Süßwasserkanal, der vom Nil her kommt und die gesamten Kanalfstädte von Port Said im Norden bis Suez im Süden mit Frischwasser versorgt. Hinter dem Süßwasserkanal läuft der Strang der Eisenbahn Port Said—Kairo und hinter dem Eisenbahndamm dehnt sich eine endlose Fläche von Sand, See und Salz aus. Jede Vegetation fehlt — nur Scharen von schwarz-weißen und rosa-weißen Stelzvögeln bringen etwas Leben in das Bild.

Bald gelangen wir an die erste Weiche. Ein englischer Indiidampfer wartet, bis wir vorbei sind. Die Schiffsgesellschaft, zu der er gehört, ist die wichtigste für den ganzen Suezkanal. Wir können uns gegenseitig fast die Hand reichen — so eng ist die Durchfahrt. Bei Kantara hören die flachen Sandufer plötzlich auf. Wir passieren die erste Felspartie, die der Kanal durchbricht. Bei der plötzlich eingetretenen Dunkelheit erkennen wir nicht mehr als ein paar schwarze Felsmassen und ein paar Richter am Ufer. Diese ganze Ostseite des Kanals gehört zwar politisch zu Ägypten, bildet aber landschaftlich und auch wirtschaftlich einen Teil von Arabien, resp. der Halbinsel Sinai. Hier bei Kantara sollen heute die ersten Vortruppen der türkischen Expeditionarmee den Kanal erreicht haben. Der Ort muß stimmen. Denn hier mündet die uralte Karawanenstraße, die auf dem kürzesten Wege Ägypten und Syrien verband.

Die 160 Kilometer, die der Suezkanal lang ist, sind nicht in dem Sinne „Kanal“, daß die ganze Strecke von Anfang bis zu Ende künstlich ausgehoben sei. Wie alle großen Kanäle bedient sich vielmehr auch der Kanal von Suez verschiedener natürlicher Wasserstraßen, die erste, der Balahsee, liegt gleich hinter Kantara. Dann folgt der Timsa-See (Krocodilsee) und endlich das weite Bassin der grünen Bitterseen. Freilich muß auch innerhalb dieser natürlichen Seen die Fahrwinne ununterbrochen durch Bagger passierfähig erhalten werden. Nachdem wir Ismailia, ein gleich Port Said erst durch den Kanalbau entstandenes Städtchen, zur Rechten passiert haben, gleiten wir in eine der unergieblichen Nachtfahrten durch den Kanal ein. Links und rechts vom Ufer dehnt sich nichts als Wüste. Durch den schneeweißen Sand bleibt die Nacht auch ohne Mondschein hell. Unser Schiff hat am Bug einen seltsamen Mastenbau erhalten. Ein großer Scheinwerfer-Apparat, von einem Beamten der Suezgesellschaft bedient, der telephonisch mit dem Lotsen auf der Kommandobrücke in Verbindung steht, lenkt die vor uns liegende Kanalrinne ab. Bei den vielen Biegungen des Kanals ist die Steuerung sehr schwierig und ein einziges falsches Manöver kann das Schiff auf Grund bringen. Hinter uns folgt ein anderer Dampfer. Wir sehen freilich nur seine Lichter, den Scheinwerfer vorn, das grüne Steuerbordlicht, das rote Backbordlicht. Bald taucht der Scheinwerfer links, bald rechts hinter uns auf. Solche Lichtlinie verfolgt der Kanal.

Außer diesem Schiff ist nichts Menschliches zu sehen ein einziges Mal ist uns, als ob ein Hund oder ein Schaf heult. Die Lichtmaschine für den Scheinwerfer, die vorn auf der Wacht steht, arbeitet lärmend.

Morgens vor Sonnenaufgang sind wir wieder an Deck. Die weiße Farbe des Wüstenlandes ist jetzt grauer. Aber sonst ist alles von derselben Eintönigkeit wie die Nacht zuvor. Nur ein wunderbares Bild bietet sich uns plötzlich im Osten. Eine Karawane — ungefähr 20 Mann stark — erhebt sich gerade vom Nachtlager. Sie sind

... so nahe, daß wir auch die einzelnen Gestalten der Menschen deutlich unterscheiden können. Die Tiere sind hoch bepackt. Noch ist die Sonne nicht zu sehen, aber sobald ihre ersten Strahlen aus dem roten Sand brechen, werden alle diese Männer auf den Knien liegen und beten. Unberührt von der modernen technischen und wirtschaftlichen Kultur, als deren Repräsentant unser stolzer Dampfer an ihnen vorbeigeht, ziehen sie dieselbe Straße, zu denselben Zielen wie ihre Vorfahren vor tausend Jahren. Alle diese Wüstenjöhne stehen heute im Kampf gegen England.

Die Ausfahrt aus dem Kanal ist nicht von derselben sichtbaren Abgeschlossenheit, wie seine Einfahrt bei Port Said. ... Schon vier Kilometer vor dem eigentlichen Ende der Rinne tritt der Kanal in das Becken des Roten Meeres ein, in dem er sich dann, dem Auge unsichtbar, verliert. Damit sind wir in das Wasser des Indischen Ozeans gelangt. Suez, die Stadt zur Rechten, ist keine neue Stadt wie Port Said. Schon bevor der neue Schienenweg der Kairo-Bahn hier endigte, war Suez eine wichtige Stadt — als nördlichster Hafen des Roten Meeres und nächster Küstenort der Hauptstadt. Trotzdem ist es von Port Said weit überflügelt worden.

Auf der See von Suez verlassen uns die Loten. Der Scheinwerfer wird abmontiert. Die Fahrt durch den Kanal hat gerade 17 Stunden in Anspruch genommen. Vor uns liegt das lange, schmale — vor allem aber heiße Rote Meer.

Eine englische Dreadnoughtstadt.

Von Richard Woldt.

Der Verlust der großen englischen Dreadnoughts hat in der englischen Presse Beunruhigung und Verärgerung hervorgerufen. So ist der Seekrieg in wenigen Minuten fast ein Meereskrieg und fast die ganze Weltbevölkerung ihren Tod, Millionen werden vernichtet.

In Marinekreisen hat man häufig den Verlust gemacht, dem Reien eine zahlenmäßige Vorstellung von der Größe und dem Materialwert eines modernen Linienschiffes zu geben. Als im Jahre 1909 acht britische Dreadnoughtenbauten im Gesamtwert von 300 Millionen Mark in Auftrag gegeben werden sollten, machte der damalige englische Marinechef dazumal im Parlament folgende Ausführungen: Von den Gesamtkosten eines Dreadnought fallen 70 Prozent auf Arbeitskosten aller Grade innerhalb und außerhalb der Werften. Nimmt man den durchschnittlichen Wochenverdienst eines Arbeiters oder Angestellten, der mit Kriegsschiffbau irgendwie zu tun hat, auf 35 Schilling an, so würden also Löhne und Gehälter für 7000 Mann auf 2 Jahre aus einem solchen Dreadnought bestritten werden können. Etwa 1500 würden Werkbeamte und Angestellte aller Art sein, das übrige Heer von 5500 Köpfen würde sich aus Arbeitern aller Berufsweige zusammensetzen. Die Dreadnoughtstadt würde ein sehr buntes Bevölkerungsbild geben. Neben Ingenieuren, Zeichnern, Meistern, Aufsehern, Verwaltungsbeamten und kaufmännischen Angestellten würden sich Tausende von Stahl- und Eisenbahnarbeitern, Metallarbeiter, Schiffschmiedern, Maschinenbauern, Monteuren usw. tummeln. Dazu gesellen sich die Zimmerleute, Tischler, Lackierer und Seiler, Maler und Vergolder, Installateure, Elektrotechniker, Optiker, Chemiker usw. Sie alle zusammen mit ihren Familien aber bedürften wieder zu ihrer Lebensbedarfsdeckung der Bauunternehmer, der Schwerehändler und Gastwirte, der Bäcker, Fleischer, Schneider, Schuhmacher, Friseur, der Metzger, Lehrer, Künstler usw. Also würde die Dreadnoughtstadt nicht bloß 200 000, sondern bald 250 000 bis 300 000 Köpfe beherbergen müssen, um die Dreadnoughtarbeiter und ihre Lebensverlängerer alle zu fassen.

In allen kriegführenden Ländern (und zum Teil trifft das auch für die neutralen Staaten zu) wird in den Werften der Rüstungsindustrie fieberhaft gearbeitet. Der Krieg verbraucht auch enorme Summen für die Anschaffung des Heeresmaterials.

Auch in Deutschland ist der Kriegsschiffbau ein riesenhaftes Wirtschaftsgebiet und auch bei uns an der Wasserfront sind die Werften in fieberhafter Tätigkeit, um genügend Schiffe und Seekriegswaffen zu bauen.

Die „Bulwark“-Explosion.

Ein Seekadett, der sich an Bord eines in der Nähe befindlichen Schiffes befand, als der „Bulwark“ in die Luft flog, gibt im „Daily Telegraph“ vom 1. Dezember eine anschauliche Schilderung der Katastrophe. Er schreibt:

Worte genügen nicht, um die fürchterliche Schnelligkeit und die Schauer erregende Ungeheuerlichkeit des Untergangs des „Bulwark“ zu beschreiben. Das Schiff hatte eine zwölf Zoll dicke Panzerung, aber sie hätte nicht leichter und gründlicher zerrissen werden können, wenn sie aus Papier gewesen wäre. Ich kam gerade die Treppe vom oberen Deck herunter, als ich eine ungeheure Lufterschütterung verspürte, und einen Augenblick darauf erfüllte ein Geräusch die Luft, das nur als ohrenbetäubend bezeichnet werden kann. Die Signale „Bemannt die Boote“, „Schließt die Schotten“, „Boote klar“, wurden gegeben, denn man vermutete natürlich, daß entweder ein Unterseeboot oder ein Zepplin diesen schrecklichen Schaden verursacht hatte.

Zwei Sekunden später, als ich nach dem Bootsdeck hinaufgelaufen war, konnte ich nichts sehen als Rauch und Trümmer, die in der Luft herumflogen. In meinem ganzen Leben habe ich einen derartigen Rauch noch nicht gesehen, daß wir nichts vom Himmel sehen konnten. Ein schrecklicher blendender Blitz, die Explosion von 300 Tons unserer mächtigen Explosionsstoffe, ein ohrenzerreißendes Brüllen und ein tödlicher Regen von Trümmern, Holzteilen, Kohlen, verbogenen Metallstücken und menschlichen Ueberbleibseln, die bis zur Unkenntlichkeit verbrannt waren, — so verlor die Flotte 750 Mann und ein Schlachtschiff im Werte von 20 Millionen Mark. In weniger als einer halben Minute waren 15 000 Tons Stahl in die Luft gesprengt und alles, was übrig blieb, war die Ankerkette, die von einer unkenntlichen Masse festgehalten wurde, die einigt der Bug des Schlachtschiffes gewesen war und die noch an der Boje hing. Ein sich ständig ausbreitender Kreis von Brandstücken und Leichen bezeichnete die Unglücksstelle.

Unzählige Boote stießen vom Lande ab, um zu retten, was zu retten war, aber es war ja nur zu erwarten, daß

... nur ganz wenige am Leben geblieben waren. Etwa vier Leichen, schrecklich bis zur Unkenntlichkeit verstümmelt, wurden aufgefunden. Alle möglichen Ueberbleibsel des „Bulwark“ trieben vorbei, Teile des Decks, Rissen und Klappen, Bekleidungsstücke, durch die furchtbare Hitze verengt und verbrannt. Ich werde die Katastrophe nie vergessen können.

Aus Feldpostbriefen.

Bei einem französischen Parteigenossen im Quartier.

Thematisles, den 9. 10. 14.

Liebe Frau und Kinder! Gestern habe ich den schönsten Tag in Frankreich erlebt. Ich hatte das Glück, bei einem alten Parteigenossen im Quartier zu kommen. Ich mußte zuerst nicht, wie er dachte, aber bald hatte ich mich mit ihm verständigt; er schimpfte auf die Regierung Boinecares und sagte, die Politik France wäre schuld an dem Kriege, es wäre ein großer Malheur für Frankreich, daß sich Kameraden losziehen müßten. Wir lagen mit acht Mann bei ihm, die aber nicht alle so gedacht hatten wie ich und mein alter Freund; aber bald folgten sie, das ist der freundliche Mann in Frankreich. Er besorgte uns alles, auch brachte er uns zwei große Krüge Wein. Als wir in die Schenke schlafen gehen wollten, hatte er mir ein schönes Bett zur Verfügung gestellt, was ich auch annahm; es war das erste Mal, seit wir von 3. fort sind, daß ich in einem Bett schlafen konnte. Schade, daß wir hier morgen nicht schlafen konnten. Auch waren zwei Kinder da, welche wohl etwas schliefen waren, hatte aber jeden zwei Stück Zucker gegeben, was für Freude war da. Auch die Frau war sehr freundlich. Es glaubten bald alle, wir gehörten hier ins Haus; auch Andersdenkende fühlten sich bald mit unserm Allen einig. (Leips. Bzlg.)

Wir lesen in unserm Koburger Parteiorgan, dem „Volkswacht“: Dem Feldbrief eines, wie wir ausdrücklich bemerken, streng konservativ gesinnten Offiziers des Westheeres entnehmen wir mit freundlicher Erlaubnis folgende Stelle: „Hier lobt jetzt schon seit Wochen die Schlächt. Gut ab vor jedem Deutschen, der diesen Kampf in vorderer Linie durchgefallen hat; denn höhere Anforderung ist wohl noch niemals gestellt worden. Schritt für Schritt wird dem Feinde der Boden weggenommen und in moarstigen Schützengräben, unter schwerem feindlichem Granatfeuer müssen unsere Leute aushalten. Aber sie hatten aus mit einer wahrhaft rührenden Schlichtheit und Selbsterfindlichkeit. Es läuft keiner weg; alles hält aus und macht dann noch den Sturm. — Mir soll noch einer etwas von „Sozialdemokrat“ beim deutschen Heere erzählen! Denn dabei sind auch unsere Sozialdemokraten, die ja alle genau bekannt sind. Aber die vollenbringen, sogar oft ohne Offizier, mit die höchsten Befehlungen, die im Kriege eines ganzen Volkes angefordert werden.“

Wenn manche aus Deutschland herkämen

M., den 23. 11. 14.

... Einen Brief in Feindesland zu schreiben, unter Annonenommer und Stroden, ist gerade nichts angenehmes, aber auf die Art und Weise, wie und wo er geschrieben wird, macht einem doch Spaß. Wir sitzen zu fünf Mann unterm Dach, und zwar da, wo man bei uns den Taubenstich hat, in einem Hause, das von unsern Truppen vor einigen Tagen genommen wurde. Wir sind so nahe am Schützengraben, daß wir vom Wasser aus beschossen werden. Wir sind keine Minute unseres Lebens sicher. Denn jeden Augenblick kann ein feindliches Geschütz in unsere Stellung einschlagen. Trotzdem haben wir auf unserm dünnen Strohlager ganz gut geschlafen, soweit es die unerschämte Kälte die hier herrscht, zuläßt. Wir haben nämlich seit Samstag viel Wärme aufgehoben müssen. Drei Tage haben wir auf der Bahn gelegen, dreimal warmes Essen bekommen, sonst nichts als Brot. In 3. stiegen wir aus und brachten einige Stunden in einem Schulhaus zu; dann marschierten wir von morgens 6 Uhr bis abends 5 1/2 Uhr, wieder bei Brot, was die meisten schon nicht mehr hatten, mit schwerem Gepäck. Tornister, 100 schwarze Patronen, und alles mögliche, was ein Krieger haben muß. Möglich es um 10 1/2 Uhr hier es, haben, wir waren nur noch anderthalb Kilometer von der Front entfernt. In einem großen Bauernhof gingen wir in Deckung. Die Sache muß sich wieder geändert haben, denn wir konnten uns wieder zurückziehen in unsere von jedem lebenden Wesen verlassene Wohnung. Du kannst glauben, wenn manche aus Deutschland herkämen, was das Leben, das der Krieg hier hinterlassen hat, sehen könnten, sie würden ganz anders für unsere Truppen sorgen. Sie würden es sich vom Wunde absparen und es ihnen zugute kommen lassen, zum Dank dafür, daß sie ihnen Heim und Herd erhalten haben. Hier sieht man ganze Dörfer und Stadtdörfer, wo kein Haus mehr unbeschädigt ist. Morgen abend müssen wir in den Schützengräben; stellenweise liegen die Schützengräben nur 50 Meter auseinander. (Mhein. Bzlg.)

Während einer Gefechtspause am Iffertanal.

Lieber Freund! Du teilst mir mit, daß meine Antworten unregelmäßig einlaufen, das selbe kann auch ich feststellen; denn das „Hamburger Echo“, welches Du mir regelmäßig sendest, erhalte ich mitunter nach vier Tagen, die vorhergehenden Nummern jedoch bis sieben Tage später, es macht aber nichts, es geht den Lesern anderer Zeitungen genau so. Besonders wird hier das „Mendelblatt“ und die „Hamburger Nachrichten“ gelesen, aber merkwürdig, alles will das „Echo“ lesen, es ist nun einmal das beliebteste Blatt, es genügt, abgesehen von den schönen Beiträgen, den Berzungen, weil es glaubwürdiger und richtiger die Kriegsnachrichten bringt, als die übrigen Zeitungen. Ein Vergleich gewisser Artikel und Berichte von Gefechten und Vorkämen, die ich selbst mitgemacht habe, läßt das offenkundig erkennen.

In letzter Zeit haben wir keine Gefechte gehabt, trotzdem wir uns dicht mit dem Feinde gegenüberliegen, wir beobachten uns auf das schärfste und werden beschossen von der Artillerie. Nachdem wir am Iffertanal abgelöst sind, wobei ich einschalten will, daß A . . . durch schwere Verluste von beiden Seiten genommen wurde, denn wir lösten die Sturmtruppen ab. Am ganzen Kanal längs liegen unsere braven Kameraden begraben, Freund und Feind friedlich nebeneinander der letzten Schlaf ruhend. Geschnitten sind die Gräber mit einem einfachen Holzkreuz, sonst als Schmutz der Heim, Geseher oder ein Granat splitter, durch welchen er sein Leben lassen mußte. Wir kommen nun nach . . . einem Punkt, der nicht überdewimmt ist, aber von dem Gegner scheinbar als Durchbruchsstelle auszuweisen ist. Die Straße und das Gelände sind in einen wahren Morast verwandelt, anhaltender Sturm und Regen besorgen schon das nötige. Habe derartig viel Schmutz in meinem Leben noch nicht gesehen. Noch schlimmer aber wurde es, als Frost und Schneetreiben einsetzte. Du glaubst gar nicht, wie wir an den Füßen gefroren haben; acht Tage lang die nassen Stiefel nicht von den Füßen, dann in den Schützengräben liegen oder Stillsitzen, ganz gleich, es war nicht zum Aushalten. Zwei Tage und eine Nacht haben wir es aber noch aushalten müssen, ehe wir abgelöst wurden. Die Nacht mußte ich mit auf Feldwache, wir wurden gegen morgen aber derart von Granaten überschüttet, daß wir schon alle mit dem Leben abgerechnet hatten; die Eisenplitzer lagen herum wie gefist. Trotzdem ging alles gut, nur ein Unterhand in unserm Graben, der 150 Meter hinter uns lag, brach durch die Erschütterung der einschlagenden Granaten zusammen. Somit wurde nicht einer verletzt. Nun sind wir in dem

berückichtigten D . . . eine Stadt, um die ganz fürchterlich von unsern Truppen gekämpft wurde. Nun sind wir dort in Schützengräben außerhalb der Stadt, ein paar hundert Meter vor uns, stellenweise nur 40 bis 50 Meter, es ist nur der Kanal dazwischen, liegen die französischen Schützengräben. Die Nacht wird noch immer durch feindliche Artillerie beschossen. Es ist fürchterlich, wie die Stadt zerstört ist, so etwas habe ich selbst noch nicht gesehen während des ganzen Feldzuges, geradezu graufige Wälder bekommt man hier zu sehen. Massen- und Einzelgräber wechseln miteinander ab, die der Unseren, Franzosen, Engländer und Kolonialtruppen, alles bunt durcheinander.

Eine Episode will ich noch schildern, die ich gestern mit erlebt habe: Eine Gruppe von unserer Kompanie lebte von einem Patronenmengung zurück und hatte dabei mehrere französische Gefangene gemacht. Die Kompanie lag in Deckung, da wir gerade heftig durch feindliche Artillerie beschossen wurden. Die Gefangenen saßen natürlich auch in Deckung. Da wir kameradschaftlich zu ihnen waren, gab einer der Franzosen uns die Hand und sagte „Sozialist“. Er war auch Kamerad, jung verheiratet und zeigte uns die Photographie seines zwölf bis drei Jahre alten Jungen. Wie uns da zumute war, wirst Du Dir wohl denken können.

Unsere Verpflegung ist gut, sogar bedeutend besser als vorher in Frankreich, bloß wir hatten es uns nicht träumen lassen, daß der Krieg so lange dauern würde. Der schändlichste Wunsch von allen ist, wenn bloß erst Friede wäre und wir nach Hause könnten. Dazu ist scheinbar aber noch keine Aussicht. Nun will ich aufhören, in ein paar Stunden gehts wieder in den Schützengräben. (Hamb. Echo.)

Kleine Nachrichten.

Der vertriebene Nachruf. In einem kleinen Orte bei Nordhausen sollte eine bekannte Persönlichkeit, ein Referent, im Felde gefallen sein. Das Lokalblatt brachte einen herzlichen Nachruf, der allen Lesern überaus wohl gefiel und sogar das uneingeschränkte Lob des „Gesellschafts“ fand. Aus einem Nachruf erhielt nämlich die Redaktion folgende anerkennende Zuschrift: „Liebermeyer habe ich soeben den mir gemeldeten Nachruf gelesen. Nun weiß ich doch wenigstens, was ich im Leben wert gewesen bin. Hauptmann A. J. B., zurzeit verwundet.“

„Hier haufen passiert nicht Neues.“ Daß das Ausbleiben von Nachrichten aus dem Felde nicht immer von der Feldpost verschuldet ist, zeigt ein Vorfall in einem sächsischen Dorf, über den das „Miserable Tageblatt“ berichtet. Eine Frau, die seit Beginn des Krieges ohne jede Nachricht von ihrem im Felde stehenden Mann geblieben war, ließ durch den Schullehrer einen Brief an die Kompanie schreiben mit der Anfrage, ob ihr Mann noch am Leben sei. Als Antwort liefen folgende Zeilen ein:

„Liebe Lina! Das ist gemeine, daß Du erst zum Schullehrer gegangen bist und hast schreiben lassen. Hier draussen passiert nicht Neues. Wir schüssen nimmer und die schüssen nimmer. Gruß Dein . . .“

Nur die Ruhe kann es machen! Es ist immerhin erschauend, daß bei dem vielen „Schüssen“ der Vaterlandsverteidiger nicht einmal sich hat ansetzen lassen, zum Weisheit zu greifen, bevor seine Frau großes Geschick ansahen ließ.

Von den „Barbaren“. Der Feind im Lande — das ist das größte Elend, das einem Volke in allen seinen Gliedern widerfahren kann. Immerhin ist eine deutsche Nation für unsere Feinde ein weit geringeres Übel, als für uns der Einfall der Russen, Juden, Türken, Araber und Negensale wäre. Denn die deutschen „Barbaren“ sind auch im Kriege Menschen. Das beweist wieder einmal ein Soldatenbrief vom östlichen Kriegsschauplatz, den die „Arbeiterzeitung“ der „Schlesischen Bergwacht“ entnimmt. Der Briefschreiber, ein Ostpreuzer Landwehrmann, erzählt darin: „. . . Eine nicht unansehnliche junge Frau, deren Mann als Referent im russischen Heere Dienst tut, kommt, vom Hunger getrieben, zum Lagerplatz, um sich und ihre drei Kinder etwas Essen zu erbitten. Da die Frau leidlich deutsch spricht, ist sie im Gegensatz zu den polnischen in Vorteil. Erst recht beschreiben im Hintergrund stehend, kann sie aber Essen nicht erhalten, bis ich eines Tages vom Feind meiner Stube dies bemerkte. Ich weise nun einige Leute meiner Korporalschaft an, dieser Frau das übrige Essen zu geben. Hocherfreut über das Erhaltene, bittet die Frau auch um Cleb (Brot) für die Kinder. Und um ja das Brot für die hungernden Kinder zu erhalten, bot sie uns noch schätzbar ihren Körper an. Sie ist schon viele Tage lang ohne Brot und habe sich und die Kinder (fünf, drei und ein Jahr) nur noch von Kartoffeln und Salz genährt; diese seien nun auch alle; jetzt sei ihr alles gleich. Auf die Frage, ob sie denn nichts von der russischen Regierung erhalten werde, hatte die Frau nur ein verzweifelltes Lächeln und Kopfschütteln. Ich habe mich aber über meine Leute gefreut. Ausnahmslos lehnten sie es alle ab, ihr Brot für etwas anderes als ein „Danke schön!“ zu geben. Der Frau wurde bedauert, daß wir auch alle Frau und Kinder in der Heimat ließen, die wir wieder ehbar antreffen wollten, wenn uns ein Wiedersehen beschieden ist. Schon seit reichlich zwei Wochen beschäftigen wir nun die arme Frau mit ihren drei Würmern mit Brot und übrigem Essen und können von ihrem ahnungslosen Ehemann eines Tages eine Kugel als Dank empfangen. Das ist eben der Krieg! Ob im ungeliebten Falle die Russen ebenso handeln würden, möchte ich bezweifeln, obwohl die ganze Geschichte jeder vernünftige Deutsche für selbstverständlich finden würde.“

Eingegangene Bücher und Zeitschriften.

Alle hier verzeichneten und besprochenen Bücher und Zeitschriften können von der Parteibuchhandlung bezogen werden.)

Kriegsfahrten durch Belgien und Nordfrankreich von Dr. Adolf Ritter und Gustav Koste. Mit 8 Bildern und einer Karte, Preis 1 Mk., Verlagsbuchhandlung „Vorwärts“, Berlin. — Die von uns bereits angekündigte Sammlung der Kriegserlebnisse Ritters und Koste aus Belgien und Nordfrankreich zur Zeit der Einnahme von Antwerpen und Lille liegen jetzt gesammelt in einem sauber ausgestatteten Bande vor. Die erneute Lektüre bestätigt, daß es sich wohl gelohnt hat, sie der raschen Vergänglichkeit der Zeitungswelt zu entreißen. Wir wünschen ihnen sehr zahlreiche Leser.

Sieben ist im Verlage von J. Langs Buchhandlung in Karlsruhe ein hochaktuelles und die Allgemeinheit äußerst interessierendes Werkchen: „Die deutsche Militärversorgung im Krieg und Frieden“ in zwei Ausgaben erschienen.

Ausgabe A enthält Offizierspensionswesen und Militärhinterbliebenengesetz nebst bundesrechtlichen Ausführungsbestimmungen, 80 Seiten (65 Pfg.); Ausgabe B Mannschaftsversorgung und Militärhinterbliebenengesetz nebst bundesrechtlichen Ausführungsbestimmungen, 72 Seiten (65 Pfg.).

Bei Tausenden von Familien taucht heute die Frage auf: Was hat der deutsche Offizier und Soldat bei eingetretener Erwerbsunfähigkeit an Pension bzw. Versorgungsrente, was bei Dienstbeschädigung und Verwundung an Versorgungsgebühren, Kriegs- und Verwundungsgeldern, was haben die Hinterbliebenen vorzubereiten oder im Kriege gefallener Militärpersonen an Witwen- und Waisengeld, was haben Kapitalanten an Zinsverfügung reichsgesetzlich zu beanspruchen?

Hierauf geben die obigen Schriften, die durch ihre Billigkeit jedermann zugänglich sind, erspärenden Auskunft. Ein ausführliches Inhaltsverzeichnis erleichtert den Gebrauch. Die Schriften können, beifolgend empfohlen werden.