5 Pfennig. Vormittags-Ausgabe.

Kriegs-Zeitung

5 Pfennig. Vormittags-Ausgabe.

General-Anzeiger für Halle und die Provinz Sachsen

Verlagsgebäude: Gr. Ulrichstraße 16, Ecke Dachrichstraße 12 bis 14 bezw. Wölbergasse 1. Eingang für Verlag, Redaktion und Anzeigenannahme: Gr. Ulrichstraße 16. — Fernsprechanschlüsse 512, 1216, 1553, 425
Hauptfilialen: Obere Leipzigerstr. 54 (Tel. Nr. 1353) und Burgstr. 7 in Giebichenstein (Tel. Nr. 1403) — Verantwortlich für die Redaktion: Karl Buch in Halle S.

Nummer 33 — Halle, Donnerstag den 3. Februar — 1916

Der neueste Handstreich unserer blauen Jungen.

Zu den Luftangriffen auf England, Saloniki und Paris. — Die Kämpfe in Albanien und Mesopotamien.

Wie die „Appam" aufgebracht wurde.

(W. T. B.) London, 2. Februar. Wie die „Times" aus New-York erfährt, wurde die „Appam" von einem bewaffneten deutschen Dampfer und nicht von einem Unterseeboot erbeutet. Die Passagiere berichten darüber, daß in der Frühe des 15. Januar sich ein unbekanntes Schiff ganz nahe an die „Appam" heranmachte und 2 Schüsse längs des Buges abfeuerte.

Die „Appam" glaubte es zunächst mit einem Seeräuber zu tun zu haben und gab ihrerseits einen Schuß ab. Die „Appam" kam unter dem Namen „S. M. S. Appam" in ausgezeichnetem Zustand an. Eine andere Meldung besagt: Das Schiff, welches die „Appam" aufbrachte, soll der Kreuzer „Möve" sein, der von Kiel kommend, durch die Linien der britischen Flotte in den atlantischen Ozean hinausgeschlüpft war.

W. T. B.) London, 22. Febr. (Reuter.) Die „Times" erfährt aus Newyork: Auf der Reise über den Atlantischen Ozean soll der Dampfer „Appam" 2 britische Schiffe torpediert haben. Newyorker Blätter melden, daß die „Appam" von der deutschen Aviso-Yacht „Möve" erbeutet wurde. Die „Möve" soll zuerst die britische Flagge geführt haben, aber als sie sich dem „Appam" näherte, sei die deutsche Flagge gehißt und die Bewaffnung sichtbar geworden. In der Nordsee soll sie unter schwedischer Flagge gekreuzt haben.

Weiter wird gemeldet: Der britische Botschafter in New-York habe um eine Unterredung mit dem Staatssekretär Lansing ersucht.

(W. T. B.) London, 2. Februar. Von Newportnews wird gemeldet, daß sich 451 Personen an Bord des „Appam" befinden, darunter 138 Ueberlebende der 7 Schiffe, die von den Deutschen zum Sinken gebracht wurden; ferner 20 deutsche Bürger und Kriegsgefangene aus Kamerun und eine Prisenbesatzung von 22 Mann. Offenbar wurde der „Appam" vier Tage nach seiner Ausreise, ohne Widerstand geleistet zu haben, erbeutet, nachdem ein Schuß über die Brücke des Dampfers abgefeuert worden war. Nachdem eine Prisenbesatzung an Bord gebracht worden war, begann das deutsche Schiff, ein britisches mit Fleisch aus Australien beladenes Schiff zu verfolgen. Dieses bot Widerstand und wurde in den Grund gebohrt.

Rotterdam, 2. Februar.

Der bereits als verloren gemeldete englische Dampfer „Appam" (7781 Tonnen, 1913 gebaut) der Elderdempsterlinie, ist unter deutscher Kriegsflagge mit Bemannung und Passagieren von sieben anderen versenkten englischen Dampfern in Newyorknew in Amerika eingetroffen. „Appam" war am 1. Januar von Dakar abgefahren und wurde am 31. Januar in Plymouth erwartet, wurde aber sei der Entdeckung eines seiner Boote am 16. Jan. bei Madeira als verunglückt angesehen. Jetzt wird aus Newporknew gemeldet, daß das Schiff auf der Höhe der Kanarischen Inseln einem deutschen Hilfskreuzer oder Unterseeboot zum Opfer gefallen ist. Die deutsche Bemannung bestehe den Dampfer „Appam", hisse die deutsche Kriegsflagge und setzte die Fahrt nach Newportnew fort. An Bord des Dampfers „Appam" befanden sich die Mannschaften von folgenden von dem deutschen Schiff versenkten Dampfern:

1. Dampfer „Corbridge", 3887 Tonnen groß, der am 8. Januar von Berry nach Rosario abgefahren war.
2. Dampfer „Arthur" (vermutlich ist der Dampfer „Arthur Balfour" gemeint). Das 2500 Tonnen große Schiff war am 6. Januar von Newyork nach Marseille abgefahren — oder aber der Dampfer „Author", 2240 Tonnen, nach Kapstadt unterwegs.
3. Dampfer „Ariadne", 1935 Tonnen groß, von Rosario nach Nantes in Frankreich unterwegs.
4. Dampfer „Trabere, 2337 Tonnen groß, von South-Vincent nach Duncan-Town unterwegs.
5. Dampfer „Dromonby", 2352 Tonnen groß.
6. Dampfer „Farringdon", 1963 Tonnen groß.
7. Dampfer „Glen Mac Tanish", 4693 Tonnen groß, von Neuseeland nach England unterwegs.

Aus Newporknew wird noch weiter gemeldet: Man glaubt, daß der deutsche Hilfskreuzer, welcher den Dampfer „Appam" erbeutete, entweder ein kleiner Frachtdampfer war, der seine schwere Bewaffnung unter einer Holzverkleidung an der Schiffswand trug, oder das deutsche Vermessungsschiff „Möwe". An Bord des „Appam" befanden sich 456 Personen, darunter 138 Ueberlebende aus den sieben versenkten feindlichen Schiffen und einige Dutzend deutscher Zivilgefangene aus Kamerun, außerdem die Prisenbesatzung von 23 Mann. Der „Appam" trug eine Ladung von sehr hohem Wert, für Kreise eine bedeutende Kriegsversicherungsprämie bezahlt wurde. Unter der Bemannung des deutschen Hilfskreuzers war auch ein australischer Fleischdampfer, der sich zu widersetzen versuchte. Aber nach scharfer Verfolgung und nach lebhaftem Artilleriekampf ging der Fleischdampfer unter. „Appam" soll noch am Vorderteuen dieselben Kanonen haben, welche das Schiff führte, als es Dakar verließ. Als es von dem deutschen Schiff erbeutet wurde, scheint es keinen Widerstand geleistet zu haben. Man berichtet, daß die Deutschen den Namen des Dampfers „Appam" durch „Bassel" ersetzten. (Lok.-Anz.)

Noch zwei englische Dampfer versenkt.

Amsterdam, 2. Febr. Der White-Star-Dampfer „Bovic", der in Newyork eintraf, berichtete, daß er eine drahtlose Botschaft aufgefangen habe, wonach noch zwei englische Dampfer versenkt seien, darunter das britische Tankschiff „Appalachee". Die Besatzung des zweiten versenkten Dampfers, dessen Name nicht bekannt ist, wurde von dem Dampfer „Finnland" gerettet. (Lok.-Anz.)

(W. T. B.) Newyork, 2. Februar. Die „Associated Preß" teilt berichtigend mit: „Appam" war am 15. Januar bei den Kanarischen Inseln aufgebracht wurden und hatte 451 Personen an Bord. Im ganzen wurden von dem deutschen Kriegsfahrzeug sieben Dampfer versenkt, und zwar die Dampfer „Corbridge", „Trader", „Ariadne", „Dro monbi", „Farringtonforb", „Clan Mactavisß" und „Arthur".

*

Dieser neue deutsche Erfolg zur See reiht sich den übrigen im Weltkrieg gefeierten Heldentaten und kühnen Handstreichen der blauen Jungen würdig an, und die ganze Welt wird erstaunt oder neidisch boshaft oder voll Bewunderung darüber werden und die Geschichtschreiber aller Nationen den „Fall" mit ehernem Griffel für immer festhalten.

Neben dieser unbestreitbaren Tatsache des Erfolges läuft indessen die Frage: Wie stellt sich Amerika zu der Angelegenheit und wie sieht es um die völkerrechtliche Behandlung des in Norfolk eingelaufenen Dampfers „Appam" aus? Dazu ist folgendes zu sagen:

Es ist wahrscheinlich, daß „Appam" unter deutscher Kriegsflagge als Kriegsschiff in Norfolk eingelaufen ist. Ist das der Fall, so können die Vereinigten Staaten das Schiff internieren, vorausgesetzt, daß es nach Ablauf einer ihm etwa gesetzten Frist den Hafen nicht wieder verlassen hat. In dieser Weise ist auch der deutsche Hilfskreuzer „Karn" behandelt worden, welcher am 26. Januar 1915 in dem Hafen San Juan de Portorico interniert wurde. Sollte „Appam" nicht Hilfsschiff, sondern Prise sein, so würde das Schiff ebenfalls die deutsche Kriegsflagge führen müssen. Als Prise darf das Schiff nach einem alten, zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten bestehenden Vertrage im Hafen bleiben oder ihn nach eigenem Ermessen wieder verlassen.

So bietet die „Appam"-Angelegenheit sicherlich weniger Komplikationen als die Torpedierung der „Persia" oder „Lusitania", allein man darf trotz allem gespannt sein, wie sich Amerika verhalten wird, daß, wie immer in diesem Krieg, auch diesmal wieder zwischen zwei Stühlen sitzt. (Anmerk. d. Red.)

Ein schwedischer Dampfer aufgebracht.

Rihaus Bureau meldet: Der schwedische Dampfer „Presto", mit Stückgut von Göteborg nach Stockholm unterwegs, wurde von einem deutschen Dampfer aufgebracht und nach Swinemünde überführt.

Der amtliche österreichische Heeresbericht.

(W. T. B.) Wien, 2. Februar. Amtlich wird verlautbart:

Russischer Kriegsschauplatz:

Vor der Brückenschanze nordwestlich von Uscieszko wurde der Feind durch Minenangriff zum Verlassen seiner vorderten Gräben gezwungen. An anderen Stellen der Nordostfront fanden Artilleriekämpfe statt.

Italienischer Kriegsschauplatz:

Im Sugana tal wurden westlich von Roncegno mehrere Angriffe eines italienischen Bataillons abgewiesen. Am Hange des Col di Lana wurde eine feindliche Sappenstellung im Handgemenge genommen und gesprengt. An der Isonzofront Geschützkampf.

Südöstlicher Kriegsschauplatz:

In Albanien gewannen unsere Vorkruppen ohne Kampf das Südufer des Mati-Flusses. In Montenegro völlige Ruhe. Keine besonderen Ereignisse.

Der Stellvertreter des Chefs des Generalstabes:
v. Hoefer, Feldmarschalleutnant.

Der Luftangriff auf England.

Wien, 2. Februar. Die „Neue Freie Presse" meint, der letzte Luftangriff auf England sei vielleicht der härteste Schlag gegen das britische Selbstbewußtsein in diesem Kriege, weil dadurch das Herz des industriellen Englands getroffen worden sei. Im „Fremdenblatt" bemerkt der Marineschriftsteller Schloß, die Zurücklegung einer Strecke von mehr als tausend Kilometer durch deutsche Flieger sei eine Leistung, die einen glänzenden Beweis bilde nicht nur für die hervorragende Fähigkeit der Bemannung, sondern vor allem auch für die ganz besondere Qualität der deutschen Motoren.

Die „Volkszeitung" erklärt, mit dem Ueberfliegen Nordenglands habe die deutsche Militärluftschiffahrt einen neuen Rekord aufgestellt. Das „Deutsche Volksblatt" schreibt: Die Niederlacht. mit der Albion kämpft, mache es notwendig, alle Gefühlsmomente beiseite zu setzen und den verhaßtesten aller unserer Feinde zu treffen, wo er nur zu treffen ist. Das „Extrablatt" betont: Die deutschen Spreng- und Brandbomben trafen den Hauptsitz der feindlichen Kriegsindustrie und sollten ein Gruß vom „ausgehungerten" Deutschland sein. Das „Neue Wiener Tagblatt" weist darauf hin, daß die deutsche Luftarmee auf drei verschiedenen Kriegsschauplätzen innerhalb achtundvierzig Stunden Offensiven unternommen habe, wie sie in gleicher Großartigkeit noch niemals durchgeführt wurden. (Lok.-Anz.)

Londons Verteidigung.

(W. T. B.) London, 2. Februar. Die „Times" erörtert anläßlich des Luftangriffs auf Paris die Verteidigung von London. Das Blatt glaubt, daß wenigstens die artilleristische Verteidigung Fortschritte machte, wünscht aber, daß eine genügende Anzahl von Flugzeugen von einem geeigneten Typ zur Verfügung stehen, die mit guter Aussicht auf Erfolg die Luftschiffe in der Luft angreifen könnten.

Der Zeppelinangriff und das Eisenbahnunglück von St. Denis.

Genf, 2. Februar. Während des Zeppelindombardements auf die Pariser Nordregion ereigt bekanntlich auch der Bahnhof von Saint-Denis mehrfache ernste Beschädigungen. Sie erforderten gewisse Verkehrsneuordnungen, die fraglos nicht allen Angestellten des Bahnhofs bekannt waren. Diese Erklärung liegt als Ursache der Entgleisung des aus Calais eingefahrenen Eilzuges vor. Vier Waggons sind vollständig verbrannt, die anderen haben sehr bedeutend gelitten. Die ersten vier Toten wurden im Warteialon provisorisch aufgebahrt. Von den fünfzehn Schwerverletzten, meist Engländern, sind einige während der Ueberführung ins Spital gestorben. Die Kammerlinke nahm Briands Weigerung, die schwere Zeppelin-„Fatalität" öffentlich zu erörtern, scheinbar ruhig hin. Die verhaltene Erregung bei den Radikalsozialisten und den Sozialisten machte sich eine Stunde später aber Luft, als der Kriegsminister Galliení eine Interpellation wegen der Mißbräuche in der Feldzahlungswirtschaft beantwortete. Drei gegen Personen und Zustände gerichtete Unterbrechungen von der Linken veranlaßten Galliení, die Tribüne zu verlassen. Justizminister Viviani beschwichtigte die Opposition, und Galliení konnte darauf seine Rede beenden; doch litt im weiteren Sitzungsverlauf die allgemeine Stimmung unter dem Einbruch der mittlerweile bekannt gewordenen umfangreichen Zeppelinverheerungen in England. Einige der gestern am schwersten betroffenen Punkte bezeichnete Lloyd George während seiner jüngsten Pariser Anwesenheit als Zentren der Munitionserzeugung.

Genf, 2. Februar. Aus Paris wird gemeldet: Während des Zeppelin-Bombardementes sollen sich furchtbare Schrecksenen abgespielt haben. Im Zentral-Telephonbureau starb der Direktor vor Schrecken, als die Ankunft der Zeppeline gemeldet wurde. Der Abgeordnete Galli verlangt, daß sämtliche in Frankreich wohnenden Deutschen, Oesterreicher und Ungarn, mit Ausnahme der Tschechen, sofort ausgewiesen werden. (Lok.-Anz.)

Der Zeppelinangriff auf Saloniki.

Lugano, 2. Februar. Der „Corriere della Sera" meldet aus Saloniki vom 1. Februar: Heute früh um 3 Uhr flog ein aus Sofia gekommener Zeppelin über Stadt und Hafen und warf etwa 20 Bomben ab, welche furchtbare Explosionen verursachten. Im Hafen wurde ein englischer Transportdampfer beschädigt. In der Stadt wurden die Magazine der Bank von Saloniki getroffen und in Brand geschossen, wodurch eine Million Franken Schaden entstand. Getroffen wurden ferner die Präfektur, die Moschee und Privathäuser. Etwa zehn Soldaten und ungefähr 20 Bürger wurden getötet und etwa 50 Personen verwundet. Es kam etwa 20 Minuten entfernte sich der Zeppelin, heftig von der Flotte beschossen. Nach dem Korrespondenten des „Secolo" kam der Zeppelin aus Monastir. Die Bombenzahl war etwa 15. Getroffen wurden das Zollamt, das französische Handelsmuseum und die Oberstadt. Zahlreiche Häuser sind eingestürzt, die Docks und die Bank von Saloniki sind zerstört. Der Schaden ist gewaltig. (Lok.-Anz.)

Die Oesterreicher in Albanien.

Lugano, 2. Februar. „Idea Nazionale" meldet aus Durazzo, daß Montenegro völlig besetzt und noch durchaus nicht wiedergegeben ist, der größte Teil des Heeres gefangen ist. Täglich kommen Flüchtlinge über den sich zurückziehenden Serben und Montenegrinern, mit denen der Feind zum Teil die Bevölkerung verloren hat, auf. Die Flüchtlinge aus dem Gebirge berichten, daß die Oesterreicher ihnen folgen. Die Ueberschwemmungen dauern fort. Die Kommunikationen sind größtenteils unterbrochen, und auch die Saumpfade im Gebirge sind wegen der vielen Erdstürze, welche die Wege weggerissen haben, zumeist unganbar. Daß selbe sei in der niederen Küstenregion der Fall, wo alles überschwemmt sei. Wie ein ganzes Heer da durchkommen solle, erscheine unbegreiflich. Ueberdies werden die Oesterreicher es von nun an nicht mehr mit von den vielen Kämpfen und Entbehrungen ermüdeten Serben und Montenegrinern zu tun haben, sondern mit frischen, kampfbereiten und begeisterten Soldaten. (Lok.-Anz.)

Die Kämpfe in Mesopotamien.

Von der russischen Grenze, 2. Februar. Die „Nowoje Wremja" läßt sich über die Lage im Mesopotamien aus London berichten, daß die Situation des Generals Townsend noch immer sehr kritisch ist und zu lebhafter Besorgnis Anlaß gebe. Trotzdem die letzten Angriffe der englisch-indischen Truppen unter General Aylmer und General Younghousband bei rücksichtslosem Einsatz der Truppen und ohne Scheu vor den großen Verlusten von englischer Seite mit größter Erbitterung und Zähigkeit vorgetragen wurden, gelang es nicht, bis nach Kut el Amara vorzustoßen, und die sehr bedeutenden Verluste wären vergeblich gebracht. Zurzeit sind die Witterungsverhältnisse weiteren Angriffen nicht günstig, auch müßen dringend Verstärkungen abgewartet werden, da die letzten Verluste fühlbare Lücken in den englisch-indischen Reihen hinterlassen haben. Der Korrespondent warnt vor einer zu optimistischen Auffassung der Lage in Mesopotamien, man könne in Petersburg nur gut daran tun, wenn man die Ereignisse im Tigrisgebiet, die ja auch für Rußland von größtem Interesse sind, so pessimistisch wie möglich betrachtet. Denn man müsse sich gegenwärtig halten, daß, selbst wenn die Armee Aymler oder die Armee Younghousband nach Kut el Amara vorstoßen könnte und sich dort mit der Division Townsend vereinigen würde, die Lage im Mesopotamien

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-853246-191602037/fragment/page=0001

Der Bericht des Großen Hauptquartiers.

(W. T. B.) Großes Hauptquartier, 2. Februar.

Westlicher Kriegsschauplatz:

Die feindliche Artillerie entwickelte in einzelnen Abschnitten der Champagne und östlich von St. Dié (in den Vogesen) große Lebhaftigkeit.

Die Stadt Lens wurde abermals vom Gegner beschossen.

Ein französisches Großflugzeug stürzte, von unserem Abwehrfeuer gefaßt, südwestlich von Chauny ab. Die Insassen sind verwundet gefangen genommen.

Oestlicher Kriegsschauplatz:

Eine stärkere russische Abteilung wurde von deutschen Streifkommandos an der Wieselincha südlich von Kuchacka Bola (zwischen Stochod und Sihr) angegriffen und aufgerieben.

Balkan-Kriegsschauplatz:

Unsere Flieger beobachteten in den Hafenanlagen von Salonik große Brände, die offenbar von unserm Luftschiffangriff herrühren.

Oberste Heeresleitung.

Torpedo-Schießen.

Von einem Kriegsfreiwilligen.

oken. Es war klares Wetter, lustige September-sonne lachte und eine leichte Brise kam aus Nordwest, als wir gegen Mittag die Förde verließen.

Die Wasser sind hier seicht, und die sechs Boote in Kielline müssen tüchtig aufpassen, um nicht auf Grund zu geraten.

Wir sollten weiter draußen Torpedoschießen haben. Den genauen Vormittag über hatte ein Oberheizer Dienst die Luftpumpe für die Preßlufterzeugung in den Torpedos geputzt, geölt und laufen lassen. Das war ein Knattern und Pusten in dem kleinen Raum, bald war er geschwängert mit dichtem Oelqualm, der bläulich alles umwirbelte. Nur hier und da erschien der Kopf des Oberheizers zum Luftschnappen.

Andere hatten die Torpedos zum Schießen klar gemacht: Die schlanken Stahlfische lagen auf den Wagschalen der kleinen Rollwagen, auf denen sie die Gleise entlang gefahren werden. In den Uebungskopf kommt eine Kapsel mit einer karbidähnlichen Masse, die beim Eintauchen ins Wasser brennt und qualmt und so den aufgetauchten Torpedo leichter finden läßt. Der blanke Leib wird abgerieben und gefettet. Einige Male wird versucht, ob der Mechanismus, der die Schrauben treibt, in Ordnung ist, dann wird in das Mittelstück, das einen Holzzylinder darstellt, Luft gepreßt, die Tiefensteuer und die gewünschte Geschwindigkeit werden eingestellt. Zuletzt werden die Rohre geschmiert, und eifrige Hände ziehen und schieben die Torpedos in die Bronzerohre.

Nun sind wir bei den Inseln. Grün und so recht behaglich liegen sie da, und in ihren Baumgruppen verstecken sich einzelne Bauerngehöfte. Auf einer kleineren Höhe steht eine mächtige Eiche, deren Umrisse sich scharf vom Himmel abheben. Die sechs Boote haben sich zerstreut, nach dem Plane sollen je zwei die Uebung zusammen schießen, wobei abwechselnd eines Ziel- und Schießboot ist. Zunächst sollen wir den Angriff fahren. Die letzten Vorbereitungen sind getroffen, die Wasserschläuche zum Ausspülen der Rohre sind an die Dampfpumpe angeschlossen, die „Kuicker" — lange Bambusstecken mit Drahtschlingen — und anderes Gerät sind zurechtgelegt.

Mit dem vorderen Rohre wird zuerst geschossen. In Gruppen stehen wir hinter und neben dem Bootsmaat, der den ersten Schuß hat. Unser Boot läuft hohe Fahrt, die Wasser rauschen auf. Qualmend zieht sich eine dunkle Rauchwolke hinter uns her und löst sich erst allmählich auf. Backbord voraus kommt in halber Fahrt das Zielboot. Kameraden rufen dem Rohrmeister ungefähre Fahrtstufe und Entfernung zu. Noch sieht der sein Ziel nicht, doch schon bückt er sich, und die Hand ist jederzeit bereit, den Hahnhebel auszulösen. „Hart Backbord" und „Feuererlaubnis" klingt es von der Brücke. Das Boot gehorcht dem Ruder, legt sich scharf in die Kurve, so daß wir uns in den Knien wiegen müssen wie bei hoher See. Eine Welle schlägt über die Back, daß wir ganz durchnäßt werden und für einen Augenblick blinzeln müssen, um das Salzwasser aus den Augen zu bekommen.

Doch jetzt muß der Rohrmeister das Zielboot sehen. 500 Meter steuerbord voraus kommt es angefahren. Aufmerksam folgen ihm unsere Augen und ein wenig rücken wir noch ab vom Rohr, daß uns nicht der Qualm der Ausstoßpatrone und das aufspritzende Wasser ins Gesicht schlägt. Wann wird er schießen? durchzuckt es uns ein übers andere Mal. „Ohm steht es zu, da der Kommandant ihm zu Feuererlaubnis gab. Da — ein Schlag auf den Bolzen, ein dumpfes, schlürfendes Geräusch, der Torpedo legt aus dem Lanzierrohr, ihm folgt eine Wolke Pulverdampf, kurz blitzt der blanke Stahl im Sonnenlicht auf, ein halbheller Aufschlag im Wasser, von dem eine hohe Welle aufspritzt, und schon sehen wir achtern in einiger Entfernung von der Bordwand den Torpedo in schmalen Streifen, der uns den Weg des Geschosses zeigt.

Das spielt sich alles rascher ab, als es sich erzählen läßt. Ebenso alles, was nun folgt. Kaum hat der Torpedo das Rohr verlassen, geht die bunte Flagge hoch, die dem Zielboot den Schuß meldet. Von der Brücke halten sich die Befehle „hart Steuerbord" und „Feuerpause Fracht voraus". Nun hebt das Donnern der Maschinen wieder an, die Bugwelle schlägt hoch auf, und in tausender Fahrt jagen wir dem Torpedo nach. Zugleich mit der Ausführung des Schusses kommt auch Bewegung in die Gruppen um das Rohr. Rasch wird es geschwenkt, sprudelnd schießt das Wasser aus der Dampfpumpe durch sein Innereres, füllt es blank und macht es bereit zur Aufnahme des Silberfisches, der jetzt eben vielleicht erst in einigen Metern Tiefe unter dem Kiel des Zielbootes hinwegfaucht dessen Bahn schneidet. Die aufwirbelnden Luftblasen zeigen, wo das Boot getroffen worden wäre, und bald zeigen Flaggen das Treffergebnis an.

Schon verdunkelnt sich die Fahrt. Einige hundert Meter vor uns steigt bläulicher Rauch auf, der uns den Torpedo verrät. Die Matrosen mit den Keschern lassen ihn jetzt nicht mehr aus dem Auge, noch weniger aber der Kommandant, der nun sein Boot längsseits der Qualmwolke steuern muß. Das sieht ganz leicht aus, ist aber ein Kunststück. Doch unser Kapitänleutnant fährt gut — das höchste Lob, das einem Torpedo-Offizier gespendet werden kann — und so kommen wir jetzt und fast jedesmal bei der Fahrt, die wir machen, nur um ein ganz wenig Fahrt, abwechselnd arbeitet bald die eine, bald die andere Schraube, dreht sich rückwärts, nun vorwärts, langsam, jetzt mit äußerster Kraft, und so zwingt der Kommandant das Boot an den Torpedo, der nun backbord am Bug auf den Wellen schaukelt. Jetzt taucht er auf, dann brennt und qualmt die Schraube, schon schwappt eine kleine Welle über ihn... Müde drehen sich noch die Schrauben am Schwanzstück, ein lebhafter Geruch von Karbidgasen füllt die Luft. Die langen Bambusstecken sind schon eine Weile außenbords, nun tauchen sie unter Wasser, ein Ruck — da sitzen die Haken am Gefechtskopf in der Schlinge und bald darauf liegt sich der biegsame Drahtseil auch um das Schwanzstück. Schon löst der dazu bestimmte Matrose einen Ring aus zwei Teilen, die durch ein Scharnier verbunden sind, über Bord gehen, und indem er einen Bambusstecken als Führung benutzt, läßt er den Ring über den Leib des Torpedos gleiten. Auf einem kleinen Brett, das an Tauen anbordbord hängt, liegt ein Matrose auf dem Bauch, ein wenig Wasser überhält, das ihn trotz des Oelanzugs, in dem er steckt, durchnäßt. Der stößt nun den Ring in die rechte Lage und schraubt die Hälften zusammen, daß sie sich wie ein Bauchgurt um die Mitte des Torpedos legen. Dann wird der Stahlfisch, dessen Schnauze immer noch qualmt und brennt, mit Dampfkraft hochgeheivt.

Kaum ist die Bergung vollendet, da jagt das Boot schon zu neuem Angriff. Und während der eben gefischte Torpedo zu weiterem Gebrauch klargemacht wird, wiederholt sich die Schießübung.

Genau so verläuft das Schießen bei Nacht, doch bietet es dem Auge eine Reihe bunter Bilder. Schon die Anfahrt zum Zielschiff bleibt fest in der Erinnerung haften: fast unsichtbar ist schon das vor uns fahrende Boot und die ersten sind ganz in der Dunkelheit verschwunden. Aber eine Reihe weißer und bunter Lichter schweben über den Wassern, die wechselnd aufblinken und schwinden und in der Folge der Farben und der Dauer der einzelnen Blicke geheimnisvolle Sprache von Mast zu Mast reden.

Wir uns rauchen nun aus dem Dufter und dem leichten Nebel die roten und grünen Augen des Kreuzers auf. Plötzlich schickt vom Scheinwerferstand am vorderen Mast eine Fülle weißen Lichtes, gleitet über das Wasser und sucht und findet bald ein Ziel: das erste Boot. Eingehüllt in die Helligkeit sehen wir es nun deutlich da, ein kurzes Aufblitzen des Torpedos, wundervoll verschwert sind Qualm und Wasser. Grüne und rote Sterne sprühen aus der Signalpistole und hupfen verlöschend ins Wasser: das erste Boot hat lanziert. Ein zweites Bündel Licht huscht vom vorderen Mast des Torpedobootes, und tosend folgen die Lichterstreifen dem Weg des Geschosses. Nun sind sie an der Bordwand des Zielschiffes angekommen und verlöschen. Minutum wieder Dunkelheit, nur die Kette der Lichter schwebt über dem Meer. Und wieder springt das grelle Licht vom Mast, nach das nächste, das dritte Boot. Nun faßt es uns: in blendende, verwirrende Helligkeit sind wir gestellt, sind unsicher einen Augenblick und versuchen, das Licht zu durchdringen. Jetzt sehen wir die leuchtend graue Bordwand, da — schon verschwunden: der Schuß ist gefallen. Schon verläßt uns das Licht, und wir eilen dem Torpedo nach. Ein neues Bild: da und dort tanzen wie Irrlichter kleine frühe Flämmchen auf den Wellen, schwinden und leuchten wieder.

Nun sind wir längsseits unserer Flamme, das Einfangen wiederholt sich, jetzt aber in der seltsamen Beleuchtung des brennenden Gefechtskopfes und der Glühbirne. Wie die Schatten sich seltsam kreuzen und durchflechten über das Wasser huschen, löschen und wieder blinken.

All das, von der Auffahrt angefangen, wiederholt sich so lange, bis die gebotene Anzahl von Schüssen erledigt. Nun beginnt ein reges Reden mit Lichtbilnen, der Kreuzer erspricht, und hingelehnt an den achteren Mast lauscht ich mit den Augen auf die unhörbare Sprache der Scheinwerfer.

Zunächst gehen die Boote zu kurzer Rast längsseits. Scheinwerfer suchen den besten Weg. Brüderlich liegen die Boote beisammen. Von Deck zu Deck eilen wir, man erzählt sich die Treffergebnisse und die besonderen Beobachtungen, die jeder gemacht hat. Ein Boot fehlt: es hatte Pech. Ein Torpedo war ihm in die Schraube gerathen. Schon war die Meldung Drahtseil an das Torpedokommando gegangen. Zum Glück fanden die zwei Boote, die den nächsten Tag suchten, das wertvolle Geschoß.

Nach kurzer Rast rüsten wir zur Heimfahrt. Bald ist der Weil gebildet, die Marschformation der Torpedoboote. Das Gewölk hat sich verzogen und wunderbar ruhig liegt das Meer da, silbrig im Monde glänzend. Lang stand ich am Heck, sah in den Gischt der Schraube, träumte in die Sterne.

Als ich nach einigen Stunden auf Wache zog, war der Himmel wieder trübe, die Nacht schwül — weitab donnerten Kanonenschüsse: einige Linienschiffe hatten Nachtschießen.

Vor der Minensperre lagen wir eine ganze Weile. Die Sprache der Lichter hob wieder an. In Dicht bestimmten Lichtfiguren folgend, fuhren wir durch die schmale Straße zwischen Minen und Netzen. An der Balkensperre tönt uns aus dem Dunkel der Ruf des Wächters entgegen, der den Namen fordert.

Nun fahren wir schneller, dort ist die Mole, nun biegen wir um ihren Kopf. Die Arbeit, die nach dem Anlegen noch zu erledigen ist, geht rasch vonstatten. Bald wird ein Schnarchen in den Hängematten laut, und der Posten am Fallreep steht allein im Regen, der nun anhebt.

E. H. P.

Der Schneeschuh im Kriege.

Im Winterkriege spielt neben dem Schlitten im Flachland der Schneeschuh in den Bergen eine wichtige Rolle. Auf dem europäischen Festland wurde er, wie Hauptmann a. D. Oefele im neuesten Heft des „Prometheus" ausführt, vor etwa 25 Jahren von Norwegen aus eingeführt. Aus einem anfänglich nur kleinen Winterport wurde bald ein höchst praktisches Verkehrsmittel, das die bisher nur mit den schwerfälligen Schneereifen gangbaren winterlichen Gebirgsgegenden leicht und schnell überwindbar machte. Diese höchst willkommenen und durch kein anderes Werkzeug gleichwertig zu ersetzenden Eigenschaften machten den Schneeschuh bald auch militärischen Zwecken dienstbar. Denn wenn auch im gegenwärtigen Stellungskampf die große Masse der Truppen im allgemeinen auf feste Punkte verteilt ist, so erfordert doch der Nachrichten-, Posten- und Aufklärungsdienst, der gerade im Gebirge besonders schwierig und wichtig ist, leichtes Vorwärtskommen, große Beweglichkeit und überraschendes Auftreten. Dasselbe gilt auch für den im Bergland häufigen Kleinkrieg. Hier ist die Tätigkeit der modernen Schneeschuhabteilungen unentbehrlich. In Skandinavien geht die Verwendung des Schneeschuhes im Heeresdienst bis vor das Mittelalter zurück.

„Zum erstenmal werden Schneeschuhläufer in der Schlacht bei Oslo im Jahre 1200 erwähnt, wo sie vom König Sverre zur Feistellung der feindlichen Stellungen vorausgeschickt worden waren. Im Mittelalter haben die Schweden sich bei ihren wiederholten Einfällen in Norwegen vielfach dieses Hilfsmittels bedient, und auch die Finnländer benutzten es in ihren Kämpfen gegen die Russen. In dem Feldzuge der verbündeten Schweden und Finnen gegen die Russen im Jahre 1610 sollen sogar 4000 Schneeschuhläufer tätig gewesen sein. Als ihre größte kriegerische Tat gilt das Gefecht bei Trangen in Solör im April 1809 wo es zwei norwegischen Schneeschuhkompagnien gelang, ein durch den Paß von Trangen einrückendes schwedisches Bataillon zu umzingeln, zu zersprengen und gefangen zu nehmen. Solcher so erfolgreichen Verwendung ist der Schneeschuh in keinem Kriege mehr in Tätigkeit getreten. Erst der jetzige Krieg hat ihn nach einer mehr als hundertjährigen Pause als Kriegsmittel wieder zur Geltung gebracht."

In den letzten Friedensjahren wurde in fast allen europäischen Heeren die Verwendung des Schneeschuhes zu militärischen Zwecken gefördert und ausgestaltet. Selbstverständlich wurde in den Ländern, die für den Kriegsfall mit dem Gebirgskampf als einer geographisch bedingten Selbstverständlichkeit rechnen müssen, auf die Heranziehung von Schneeschuhläufern besonderer Wert gelegt. „So sind in der Schweiz, in Oesterreich, Italien und Frankreich, wo es sicher war, daß die Heere zum Teil in den Alpen fechten müssen, eigene Gebirgstruppen geschaffen worden, die auch mit Schneeschuhen ausgerüstet sind. Rußland hat sich in der Hauptsache für seinen Grenzschutz mit kleinen Schneeschuhabteilungen begnügt. In deutschen Heere ist der Ausbildung im Schneeschuhlauf besondere Aufmerksamkeit geschenkt worden. Das Interesse, das dem Schneeschuhdienst von den europäischen Heeresleitungen entgegengebracht wurde, hat sich im Weltkriege als durchaus berechtigt erwiesen.

Unter den Ländern Mitteleuropas war zuerst die Schweiz darauf bedacht, den Schneeschuh militärisch zu erobern. „Der Schneeschuh ist dort im Heer fast allgemein eingeführt, und der größte Teil der Truppen kann ganz auf Schneeschuhe gestellt werden. Im jetzigen Kriege haben im vergangenen Winter die Schweizer Truppen im Jura ihre Grenzwacht gleichfalls auf Schneeschuhen gehalten." Auch Oesterreich-Ungarn mußte wegen seiner gebirgigen Grenzen frühzeitig auf die Ausbildung von Schneeschuhabteilungen bedacht sein. „Seit Jahren sind nicht nur bei den Gebirgstruppen tüchtig, sondern auch bei den in der Nähe von Gebirgen gelegenen Truppenteilen, namentlich in Tirol, zahlreiche Offiziere und Mannschaften im Schneeschuhlauf ausgebildet und geübt worden. Damit hat sich die österreichisch-ungarische Armee ganz beträchtliche Zahl mit dem Schneeschuh vertrauter Soldaten geschaffen, die nunmehr im Kriege in die besonders formierten Schneeschuhabteilungen eingestellt, in den Karpathen sowohl wie in Bosnien und der Herzegowina sich schon bewährt haben und jetzt in den Südtiroler Alpen erneut zur Geltung kommen." In Frankreich folgte man dem Beispiel der Schneeschuhbildungen der deutschen Jägerbataillone, indem man 1902 mit der Einführung des Schneeschuhs für Heereszwecke begann. So wurden die französischen Alpenjäger und die Jägerbataillone der Vogesen und des Jura für den Schneeschuhdienst ausgebildet. „Es sind jedoch trotz der eifrigen Bemühungen, die von den Franzosen um die Ausbildung und Ausnützung des Schneeschuhlaufes verwendet worden sind, ihre Erwartungen scheinbar doch nicht ganz erfüllt worden. Auch scheint sich der Umstand, daß im französischen Volk der Schneeschuh weder als Sportmittel noch als Verkehrsmittel auch heute noch keine besondere Verbreitung gefunden hat, beim Ersatz der Verluste recht nachteilig fühlbar zu machen."

In Italien sind die Alpinibataillone mit Schneeschuhen versehen. Auch in Rußland wurde auf die Winterwaffe viel Wert gelegt, doch merkwürdigerweise sind im bisherigen Verlaufe des Weltkrieges nur selten solche russischen Abteilungen festgestellt worden. In Deutschland wurden die ersten militärischen Schneeschuhübungen im Jahre 1891 im Harz vorgenommen. Später wurde besonders Bayern der Schauplatz solcher Uebungen. Die Schneeschuhausbildung ging bei uns in wirksamster Weise vor sich, indem man hierfür besondere Kommandos, technische und taktische Vorkehrungen und einen dem Schneeschuhlaufen eigens angepaßten Waffengebrauch einführte. Darum kann die deutsche militärische Schneeschuhausbildung als vorbildlich hingestellt werden.

Kriegsallerlei.

Die Zukunft des deutschen Grundbesitzes in Rußland.

In der Budgetkommission kam beim Etat des Landwirtschaftsministeriums der Kiewer Abgeordnete Suwtschinsky auf die Verwendung des deutschen Grundbesitzes für Zwecke der Ansiedlungsverwaltung zu sprechen. Nach annähernder Schätzung des Abgeordneten könnten auf dem Grund und Boden der deutschen Kolonisten ca. 3 Millionen Bauern angesiedelt werden. Der Landwirtschaftsminister Naumow lehnte eine direkte Beantwortung der von Suwtschinsky angeregten Frage ab. Das Gesetzprojekt betr. Enteignung deutschen Grundbesitzes unterliegt augenblicklich der Prüfung des Ministerrats, aber infolge der bei der Prüfung zutage getretenen Schwierigkeiten ist es nach Ansicht Naumows schwer, schon jetzt zu sagen, was eigentlich dabei herauskommen werde. Es sei das wahrscheinlichste, daß der deutsche Grundbesitz in die Hände des Fiskus übergehen und für die Bedürfnisse der Bauernschaft mit geringem Grundbesitz verwendet werden würde.

Die militärische Schauspielerin.

Die Wiener Schauspielerin Gretl Horn erzählte einem Berichterstatter ihre Erlebnisse in fünfsekunnomatotes russischer Gefangenschaft und warnte auch folgende Episode. „Ich war bereits nahe daran, in Freiheit gesetzt zu werden, als mir plötzlich von der Behörde der Bescheid wurde, daß ich nicht freigelassen werden könnte, weil ich mich noch im militärpflichtigen Alter befände. Auf meinen Hinweis, daß ich doch eine Frau sei, wurde mir entgegnet: „In Oesterreich-Ungarn werden auch die Frauen offenbar!" Schließlich kam mir das Zeugnis eines russischen Arztes zu Hilfe, der mir für Geld und zute Worte bescheinigte, ich sei infolge eines schweren inneren Leidens zum Militärdienste ungeeignet. Daraufhin durfte ich nach fünfzehn Monaten voll seelischer und körperlicher Qualen endlich die Heimreise antreten.

•

Der Herzschild.

(Eine Dichtung in Achillesversen.)

Was kinstig die Verluste mildert,
Ist eingetreten, wenn zwar auch spät.
Die Zeitung hat den Schild geschildert,
Den der Franzos' ins Futter näht.
So kämpft er nun mit vollen Segeln
Der Hoffnung, daß der Schutz genügt.
Man sieht aus diesen Vorsichtsregeln,
Wie ihm das Herz am Herzen liegt.
Gewiß, man kann den Herzschild loben,
Auch glauben, daß er manchmal nützt.
Was aber, wenn der Schild nur oben,
Das Herz dagegen unten sitzt?!

O, Franzmann, der du stahlumgürtet,
Wirf fort, was dir das Herz bedrückt,
Gang abgelehn, daß „Bertha" flirtet
Und säuselnd ihre Grüße schickt.
Wir wissen schon, wohin wir zielen
Und wie man Widerstände bricht.
Wir wissen ferner, „Greif" zu fliehen —
Und wie man „coeur" und „Buben" sticht!

(Fritz Fleischer. Liller Kriegs-Ztg.)

Hallenser im Schützengraben.

Von E. R.

Einige Tage auf der Côte Lorraine.

Wir liegen in einem schön im Tale gelegenen und von dichten Wäldern umgebenen französischen Orte in Ruhe, etwa 25 Kilometer hinter der Front. Mehrere Tage hatten wir Zeit, uns von dem Schützengrabenschmutz und vor allem von unseren schlimmsten Feinden, den Läusen, zu reinigen. Man staunt über die tadellosen Badeeinrichtungen, die ganz wie in der Heimat eingerichtet sind. Das Einvernehmen zwischen der zurückgebliebenen Bevölkerung und dem Militär ist immer ein recht gutes, da die Leute in uns eben längst das Gegenteil der verlogenen Barbaren gefunden haben. Nicht selten kommt es vor, daß unsere Ruhezeit mit Fliegerbomben belegt oder von der französischen Artillerie beschossen werden. Abends schlendert man mit seinen Kameraden durch den Ort. Schaut entweder dem entfernten Artilleriekampfe zu oder lauscht den bittersüßen Klängen einer Militärkapelle am Berge. Unwillkürlich denkt man an die Heimat. In großer Zahl liegen die Feldgrauen rings im Grase, sich still ihren Gedanken überlassend. In all den Orten, wo wir bisher in Quartier lagen, ist mir besonders die große Anhänglichkeit der Kinder aufgefallen. Auf jedem Wege begegnet man Soldaten, die kleine Kinder auf den Armen tragen und wie ihre eigen herzen. Die Ruhezeit ist um. Der Abend naht.

Von Quartier zu Quartier geht der Befehl: „Fertig machen!" In wenigen Minuten steht die Kompagnie zum Abmarsch bereit. „Das Gewehr über! Ohne Tritt marsch!" In ruhigem Tempo windet sich die lange, graue Schlange, für Flieger schon nicht mehr sichtbar, in großem Bogen den Berg hinauf, an dem der Ruheort liegt. Nach und nach entschwinden auch die letzten dunklen Umrisse der tief im Tale ruhenden Quartiere. Nur vereinzelte abgerissene Töne einer Zieh- oder Mundharmonika erreichen noch unser Ohr. Dann treten wir in den dichten Wald, den wir zur Stellung durchschreiten müssen. Bis auf einige Helper, die hier und da Kameraden zum Gaudium der anderen zu Falle gebracht haben, geht alles noch ganz gut. Man kann noch leidlich sehen. Bald hört aber auch das auf. Der Pfad wird immer schmäler und der Wald dichter und dichter. Schrille Rufe umherflatternder Nachtvögel unterbrechen die Stille des Waldes. Schließlich tappt einer hinter dem anderen im Gänsemarsch, den Vordermann beim Rockzipfel haltend, im Stockdunkel eine Ewigkeit dahin. Es geht durch dick und dünn, Dornengestrüpp müssen durchwatet und umgestürzte Bäume überklettert werden. Die Verbindung ist schon hier und da unterbrochen. Sie unter allen Umständen wieder herzustellen, eilen die einen in förmlicher Hast vorwärts, während wieder andere sich eingekeilt sehen, die erst mit Gewalt sich hervorarbeiten müssen. Langsam reift der Schweiß unter dem Helm hervor. Mit Freuden werden da die Lichtreflexe begrüßt, die aus der Ferne zu uns herüberhuschen. Es sind die Quartiere eines bayerischen Regiments an der Chaussee. Nach einer kurzen Rast im Chausseegraben, bei der sich so mancher nach der wunderbar getönenen Nase greift oder die vom dichten Gestrüpp zerkratzten Hände reibt, geht es weiter dem Graben zu, der nun nicht mehr fern ist. Schon deutlich ist das Knattern des Gewehrfeuers hörbar, untermischt vom harten Knall repitierender Granaten und den Explosionen kleinerer Minenwerfer. Nun ein letzter Hock.

Der Tornister wird abgelegt und das Sturmgepäck Mantel, Zeltbahn und Kochgeschirr mit eiserner Portion) fertiggemacht. Leichter und schneller geht es dann vorwärts. An einer, den alten Kameraden schon bekannten gefährlichen Lichtung angekommen, seilte sich plötzlich dem Ohre ein kurzes, unheimliches Pfeifen mit. Es bedeutet uns nichts Gutes. Wir eilen, so rasch es uns unmittelbar nach dem Abschuß in bedrohlicher Nähe platzte. Rasches Hinwerfen kann da vielleicht noch zur Rettung dienen. Gott sei Dank, niemand getroffen. In rascher Folge lauten jedoch noch zwei dieser gefährlichen Sänger heran. Nur zu gut erreichten beide ihr Ziel. Wohl hatten sich fast alle Mannschaften zu Boden geworfen oder in den ringsumher gewählten Granatlöchern Schutz gesucht, und doch waren drei liebe Kameraden getroffen. „Sanitäter! Sanitäter! Meine Mutter!" Erschütternd klingen die Rufe der Schwerverwundeten durch den zerschossenen Wald. Im Nu haben die Sanitäter ihre Arbeit getan. Starke Arme nehmen die verwundeten Kameraden auf und tragen sie behutsam zurück. Unterdessen sind die auseinandergekommenen Mannschaften im Eilschritt dem gefahrvollen Bereich entronnen. An der Sammelstelle ein kurzes Verschnaufen und weiter geht's im üblichen Gänsemarsch. Der Laufgraben ist erreicht. Das Gewehr über die Schulter gehängt, krabbeln die grauen Gestalten in gebückter Haltung vorwärts. Gewehrkugeln pfeifen über den Köpfen dahin. Wasserlöcher und Gestein hemmen bald hier bald dort den Weg. Aber tastend und stützend hat sich die Kompagnie endlich hindurchgewunden und froh ist jeder Mann, wenn der eigentliche ausgebaute Graben erreicht ist.

So geräuschlos wie möglich wird das Grabenstück von der Kompagnie besetzt. Nur etwa 50 Meter vor uns soll der französische Graben sein. Ebenso still, wie wir gekommen, haben die abgelösten Mannschaften den Graben verlassen, um nach dem ihnen zugewiesenen Quartierort zum Schlafen und zum Schutze gegen Feuerüberfälle in wohlverdiente Ruhe zu marschieren. Rasch sind die zum Schlafen und zum Schutz gegen Feuerüberfälle dienenden Unterstände und die mit Stollenbretern ausgeschalten Grabenlöcher verteilt und das Gepäck darin untergebracht. Der Helm wird mit der bequemeren Feldmütze vertauscht, die verfährt, die Kokarde nach hinten, aufgesetzt wird. Das Lohngewirr „Straßburg" geht von Mund zu Mund. Die Nacht ist kühl, ziemlich herbstlich kalt die Luft. Dicht in ihre Mäntel oder Zeltbahnen eingehüllt, steht die Hälfte der Grabenmannschaft in den Auftritten. Das Auge späht unausgesetzt durch die Scharte des Schutzschildes nach dem Feind hinüber, damit er nicht im Dunkel der Nacht ungesehen herankriechen kann. Die Hälfte der übrigen Mannschaft arbeitet unterdessen an der Ausbesserung des Grabens und der Unterstände. Vereinzelt fallen hüben wie drüben Gewehrschüsse als Zeichen gegenseitiger Wachsamkeit, und französische „Bum-ratschs" (7,5 Zentimeter-Granaten) streichen ab und zu die hinter uns liegenden Ansbachgrundgräben. Ununterbrochen, schrappelnd, tönen Schrappnells. Deutlich hebt sich jedesmal beim Krepieren der Feuerschein vom Himmel ab. Um Flieger, die zwar tagsüber sehr häufig zur Erkundung über der Stellung schweben und beschossen werden, kann es sich kaum handeln. Die Strahlen zweier gewaltiger Scheinwerfer durchrechen weithin das Dunkel der Nacht und suchen hastig den Himmel ab. Jetzt kreuzen sich die beiden Lichtstreifen und im Kreuzungspunkt steht, ganz klein, aber gut erkennbar, ein Luftschiff, anscheinend vom Zeppelintyp. Kein Schuß fällt mehr.

Freund und Feind steht im Banne des märchenhaften Schauspiels. Die beiden Scheinwerfer lassen den Luftkreuzer nicht wieder los. Ruhig zieht er seine Bahn über der Stellung und entschwindet dann unseren angestrengten Augen. Der Tag beginnt zu grauen. Das Auge der Wachen wird müder. Wie tausend Schatten bewegt der frische Wind das Gezweig des arg verwüsteten Waldes und das tauschwere hohe Gras. Schon kann man etwas näher Umschau halten. Einen trostlosen Anblick bieten die von schweren Geschossen teils gespalteten, teils umgebrochenen Bäume. Wie alte Minen ragen dicke Stämme, ihres Schmuckes beraubt, zum Himmel. Wirr verstreut liegt Alt- und Blattwerk umher. Wohl Millionenwerte sind in dem einst prächtigen Walde verloren gegangen. Keine 50 Meter vor uns, etwas tiefer als der unsrige liegend, zieht sich der französische Graben hin, deutlich erkennbar an der gelblichbraunen Sandsackreihe. Etwas links ist eine Sappe von uns dicht an den französischen Graben herangetrieben. Hier unsere Leute stets bereitstehen, mit Handgranaten den Gegner zu empfangen. Neben dem Erdaufwurf, kurz hinter mir, liegt ein aufgeschnittener Stiefel, wahrscheinlich von einem Verwundeten herrührend. Daneben steckt ein französisches Seitengewehr im Sande, an dessen Griff ein Telephondraht festgemacht ist. Durch den Graben kommt jetzt der Befehl: „Kaffeebeuler raus!" Rasch sind die dazu bestimmten Leute zusammengetreten und wandern, jeder mit einigen Kochgeschirren und Feldflaschen bewaffnet, den etwa eine Stunde langen Weg bis zur Chaussee zurück, wo die Feldküchen aufgefahren sind. Bis auf einige Wachen, die, mit der Signalpeife ausgerüstet, scharf nach vorn zu beobachten haben, begibt sich alles zur ruhenden Ruhe. Eine Zeltbahn ausgebreitet, den Mantel als Decke, so schläft der Feldgrane und träumt von den Lieben in der Heimat. Aber nicht lange gönnen uns die da drüben den Schlaf. Ein schnelleres Gewehrfeuer hat eingesetzt. Einige Granaten, die hinter unserer Stellung mit lautem Krachen krepieren, lassen uns vom Lager auffahren. Die Einleitung eines gegnerischen Feuerüberfalles. Schon kracht es rundum. Wie Würste in der Luft fliegend, schaukeln leichte und schwere Minen in großer Zahl zu und herüber.

(Fortsetzung folgt.)

Universitäts- und Landesbibliothek Sachsen-Anhalt
urn:nbn:de:gbv:3:1-853246-191602037/fragment/page=0002