

Rhein und Düssel

Illustrierte Wochenschrift zum Düsseldorfer General-Anzeiger

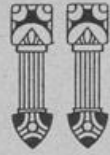
Nr. 47.

Düsseldorf, 22. November

1914.

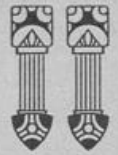


Prinzessin Auguste Wilhelmine von Preußen besucht verwundete deutsche Soldaten im Kreiskrankenhaus zu Britz bei Berlin.



Eine verzweifelte Fahrt.

Ein Erlebnis aus schwerer Zeit von Hans Schinzinger.



Fauchend und pfeifend fuhr die Expreszuglokomotive C 3 von der Station N. ab. Sie wollte heute zum erstenmal ihre Feuerprobe bestehen. Nach einer 4 1/2stündigen Fahrt fuhr die Maschine in den Bahnhof D. ein. Die Ingenieure waren mit den Ergebnissen der Probefahrt durchaus zufrieden und waren stolz auf den Gehorsam, mit dem ihre Maschine jedem Händebdruck folgte.

Kurz vor der Probemaschine lag ein Militärzug unter Dampf, welcher auf das Abgabesignal wartete. Ein gellender Pfiff — und der Militärzug fuhr ab; die Soldaten sangen heitere Lieder in den Waggonen, und einige schwenkten ihre Mützen zum Abschied aus den Fenstern. Der Stationsvorstand ging wieder in sein Bureau, und wir beiden Ingenieure wollten eben unsere Schritte der kleinen Bahnhofrestauration zulenken, um ein Glas Bier zu trinken, als die Tür der Dienstanzlei plötzlich aufgerissen wurde und der Stationsvorstand, totbleich im Gesicht, herausstürzte.

Er eilte zum Taster der Einweisungssignalleitung, drückte auf denselben, aber kein Glodenschlag wurde hörbar; dann begann der Beamte laut zu jammern und zu klagen. „Ach, mein Gott! Mein Gott!“

„Was haben Sie, was ist Ihnen?“ fragte ihn der mit mir herbeieilende Oberingenieur.

„O mein Gott! Mein Gott! Ich — ich — habe — mich verrechnet — in der Zeitberechnung. — Mein Gott — ich — ich — habe den Militärzug zu — zu — früh abgelassen. Jetzt muß der Expres von F.

abgehen und — eine Katastrophe ist — unvermeidlich. Die Signalleitung geht nicht — ich kann die Züge nicht mehr aufhalten. O — mein Gott! — Was soll ich machen?“ Weinend bedeckte der Mann mit beiden Händen sein Gesicht und lehnte verzweifelt an einen Signalmast.

Wir beiden Ingenieure standen wie vom Blitz getroffen da; aber schnell faßte mich mein Oberingenieur am Arm und sprang in mächtigen Säpen auf unsere Maschine zu.

„Was wollen Sie tun?“ schrie uns der Stationsvorstand nach. „Den Militärzug zurückbringen,“ rief N. „Sie müssen dies erlauben, denn es gilt ein paar hundert Menschenleben und auch Sie zu retten.“

In Nu hatten wir die Plattform erklimmt. Mittlerweile hatte der Heizer noch einige Petroleumkannen geholt, um schneller Dampf zu bekommen.

„Heizer! Kohlen auf! — Vorwärts!“ Mit diesen Worten öffnete der Ingenieur den Regulator und mit Behemung setzte sich die Lokomotive in Bewegung.

„Heizen — heizen!“ schrie der Maschinenführer. Fürchterlich krachte das Explodieren der in den Feuerungsraum geworfenen Petroleumkannen. Das brennende Öl sammelte sich schließlich im Aschenkasten an. Darauf wurden ununterbrochen Kohlen geworfen. In den nächsten Sekunden raste die Expreslokomotive bereits am Distanzsignal der Station N. vorüber, der Werkmeister



Feldgottesdienst deutscher Truppen, unter denen sich viele Soldaten aus Westdeutschland befinden, an den Gräbern gefallener Kameraden in Feindesland.

und der Heizer feuerten, was die Feuerbüchse nur fassen konnte, und mit tödlicher Geschwindigkeit verfolgte die Maschine den Schienenstrang.

Die Bahnwärter gaben ständig Haltezeichen, denn der jahreplanmäßige Schnellzug mußte uns ja entgegenkommen — wir achteten nicht darauf. „Vorwärts!“ rief mein Chef in das Donnern der Lokomotive hinein. „Wir fahren gegen alle Instruktion; aber wir müssen fahren, koste es, was es wolle! Heizen — immer nur heizen!“ Der Geschwindigkeitsmesser vor dem Kessel drehte sich unheimlich schnell, und der Werkmeister meinte, wenn wir so weiter rufen würden, sei das Entgleisen unvermeidlich.

Die Uhr steigerte sich immer mehr — 102 Kilometer — 109 Kilometer — 117 Kilometer. Dazu noch eine erst seit einigen Tagen neu zusammengesetzte Maschine. Fürchterlich bliesen die Belastungs- und Sicherheitsventile ab. Um noch einen höheren Dampfdruck zu bekommen, wurden die Ventile, wenn auch unvorschriftsmäßig, auf das Doppelte belastet. Die Maschine hupfte fast nur noch. In das Geheul der Dampfzylinder mischte sich das Stöhnen der Maschine bei Durchfahren von Kurven. Zu meinem Entsetzen fiel der Wasserstandsmesser auch schon bedenklich. Die Maschine wurde auf ihre doppelte Kraft angepannt. Ich fürchtete, daß ein Dampfrohr oder daß die Zylinder platzen könnten.

Heißes Wasser rann uns über Gesicht und Hände, denn infolge des kolossalen Dampfdruckes hielten die Ventilpadungen nicht mehr dicht.

Nicht lange dauerte es mehr, als wir eine Kurve passierten und vor uns auf der aus vielen Einschnitten und Krümmungen bestehenden Strecke in ziemlicher Entfernung den Militärzug ruhig dahinfahren sahen. Niemand auf dem Zug hatte wohl eine Ahnung von der gräßlichen Gefahr, der alle entgegengingen.

Ich erhielt die Weisung, mit den Dampfpeifen fortwährend Warnungssignale zu geben, um den vor uns fahrenden Zug aufmerksam zu machen, allein das Unglück wollte nun auch noch, daß der heftige Gegenwind den Schall nicht vorwärts zum Zug bringen ließ. Zum Überflus waren auch noch sämtliche vorhandenen Mittelspeise der Bremser nach vorn gegen die Fahrtrichtung gestellt und der letzte Wagen, ein Güterwagen mit Bagage, trug ebenfalls den Stodmann auf der Fahrseite, so daß dieser uns nicht bemerkte. Alles Rauf und Bein erschütternde Heulen der Dampfpeife nützte nichts; man hörte auf dem Militärzug nichts davon, dem wir uns mit entsetzlicher Geschwindigkeit von 119 Kilometer unterdessen bis auf etwa einen halben Kilometer genähert hatten.

Plötzlich rief mir mitten in das Getöse der Maschine hinein mein Chef zu: „Herr Heizer, übernehmen Sie die Führung der Maschine! Fahren Sie hart an den letzten Waggon heran! Ich klettere inzwischen nach vorn auf die Plattform des Drehgestells. Sobald wir an den Zug anfahren, hänge ich die Kupplung ein und in diesem Moment schließen Sie den Regulator und geben ganz langsam etwas Rückdampf bei. Ich hoffe, daß, wenn dies geschieht, der Führer der vorderen Maschine durch die Überlast unserer Lokomotive von 92 000 Kilogramm aufmerksam wird.“ Ich kann nicht mehr schildern, wie es mir zumute war. Erstens einmal hatte ich für meinen Chef Angst — denn in einer solch wahnwitzigen Geschwindigkeit an der Maschine herum-

klettern, ist mehr als lebensgefährlich — dazu hatte ich die lähmende Verantwortung für die Führung der Maschine.

Inzwischen hatte sich der Oberingenieur in kühnem Satz vom Führerstand auf den Längstritt des Rahmens geschwungen und kletterte, sich am Laufgestänge des Kessels festhaltend, über die Zylinder nach vorn; dazu war die Maschine so glühend heiß geworden, daß die Hände und Fußsohlen fast anbrannten; in wenigen Augenblicken hatte der Ingenieur das Drehgestell erreicht und klammerte, nachdem er der Sicherheit wegen seine Füße an das eine der beiden Puffergehäuse angebunden hatte, sich mit den Händen an der Kupplungsstange fest.

Atemlos hielt ich die Hand am Regulator, kein Mensch am Zuge hatte uns bis jetzt bemerkt. „Achtung! Heizer! Etwas langsamer!“ rief mir der Ingenieur zu. Immer näher kamen wir an den Zug heran, und immer näher rückte der Moment heran, für den es mir für meinen Chef am bangsten war. Es waren nur noch 30 Meter, 12 Meter, schließlich nur noch 4 Meter. —

„Langsam!“ Noch einen tüchtigen Rud! „So, jetzt Dampf ab! Freischdampf — langsam rückwärts.“

Ein heftiger Stoß warf mich über meine zwei Kameraden, welche mit mir noch auf dem Tender waren, aber dieselben auf den Kohlenwagen, überall spritzte heißes Wasser und Dampf umher, der jegliches Sehen unmöglich machte.

Ich glaubte meinen Chef verloren, allein der Ingenieur rief plötzlich: „Selungen! Halbdampf rückwärts!“

Der Ingenieur hatte also die Maschine glücklich an den Zug angehängt, hatte sich dann wieder losgebunden, war sapenartig zum Dach des letzten Wagens hinaufgklettert, wo er, seine Rütze schwenkend, nach vorn rief: „Zurückschieben! Der Expres ist uns auf dem Raden! Halt! Zurückschieben!“

Der Lokomotivführer des Militärzuges hatte die kolossale Überlastung sofort bemerkt und — sich hinaus nach rückwärts beugend — unsere Maschine entbedt. Gegen Dampf und Bremsen war das Werk eines Augenblicks; eine Minute später begann sein Zug in Ruhelage überzugehen.

Der Ingenieur stand noch immer seine Rütze schwenkend, auf dem Waggonbache: „Zurückschieben! Achtung! Da ist schon der Expreszug!“

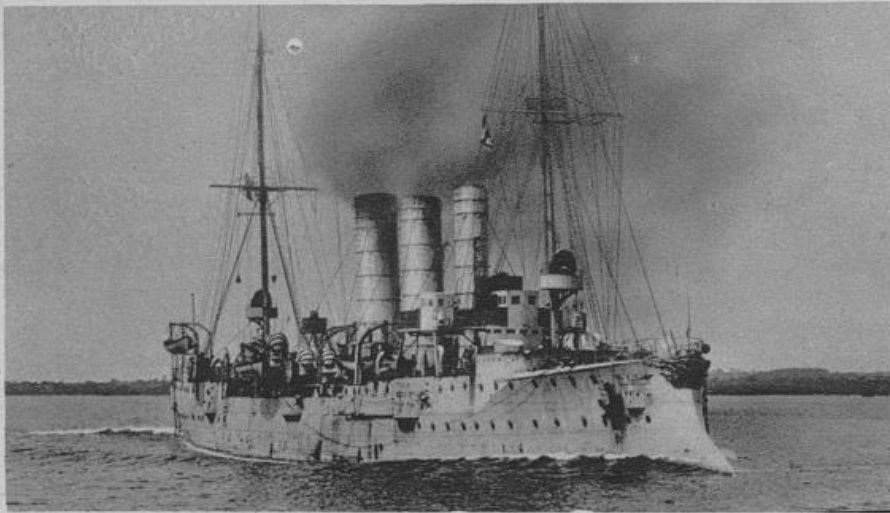
Wirklich sah man in etwa einem Kilometer Entfernung den Expres aus einer Kurve hervorkommen! Der Lokomotivführer zeigte mir durch einen Pfiff seiner Maschine das Rückwärtschieben an und ich öffnete nun auch vorsichtig den Regulator unserer Lokomotive und gab Vollampf rückwärts.

Beide Lokomotiven begannen nunmehr ein schrilles Pfeifen, um den Expres aufmerksam zu machen. Dessen Führer hatte jedoch bereits die drohende Gefahr des Zusammenstoßens bemerkt, und ich sah, wie die Dampfwohle seiner Maschine plötzlich verschwand und er die Westinghouse-Bremse mächtig wirken ließ.

„Gott sei gelobt — ein entsetzliches Unglück ist verhindert worden!“ Nach diesen Worten brach der Ingenieur erschöpft zusammen. Beide Züge hielten mitten auf der Strecke in einem tiefen Einschnitt nur noch 18 Meter voneinander entfernt. Seitdem trägt unsere brave Maschine das Datum jenes ereignisreichen, noch so glücklich abgelaufenen Tages.



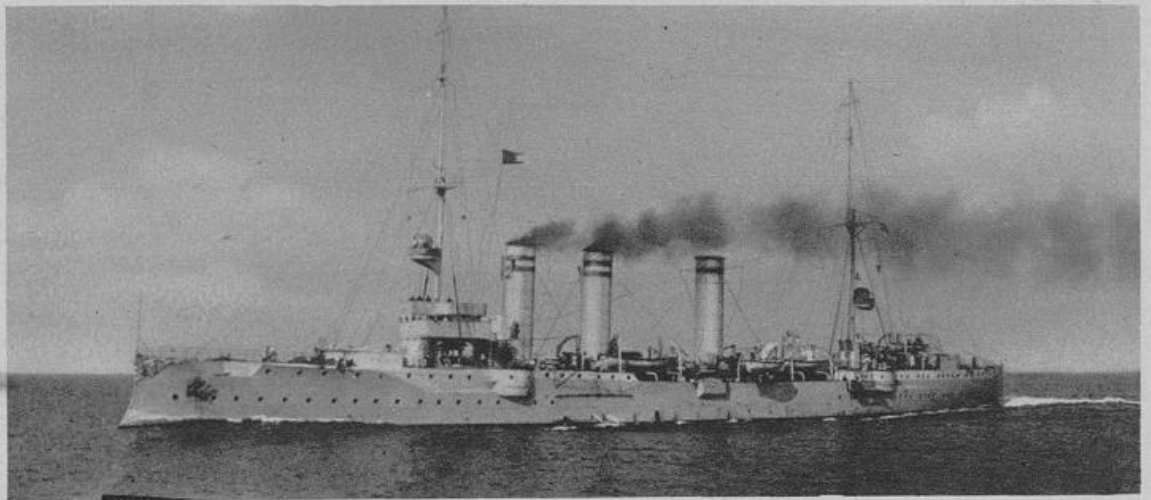
Verwundete deutsche Soldaten mit ihrer Pflegerin bei den erbeuteten Kanonen vor dem königlichen Schloß in Berlin. Ed. Frankl.



Der kleine deutsche Kreuzer „Leipzig“, stammt aus dem Jahre 1907. Neue Phot. Ges., N. G.

Deutschlands erster großer Seesieg über die Engländer.

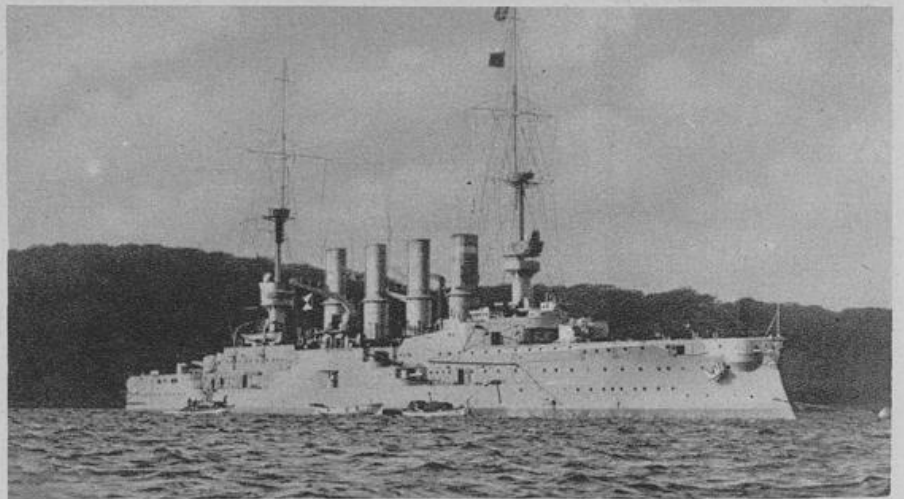
Bei Santa Maria an der Küste Chiles erhielt Großbritanniens Seeherrschaft einen schweren Schlag. Vizeadmiral Maximilian Graf von Spee, 1861 in Kopenhagen geboren, zwang bei dieser Insel das englische Geschwader, den Panzerkreuzer „Monmouth“ und „Good Hope“, den kleinen Kreuzer „Glasgow“ und den Hilfskreuzer „Otranto“, zum Kampf. Das deutsche Geschwader bestand aus den Panzerkreuzern „Scharnhorst“ und „Gneisenau“ und den kleinen Kreuzern „Münberg“, „Leipzig“ und „Dresden“. Artilleristisch war das Verhältnis zwischen den kämpfenden englischen und deutschen Schiffen folgendes: Auf deutscher Seite 16 21-cm-Geschütze, Länge 40, 12 15-cm-Geschütze, Länge 40, 32 10,5-cm-Geschütze, Länge 40. Auf englischer Seite waren 2 23,4-cm-Geschütze, Länge 47, 30 15-cm-Geschütze, Länge 45,



Der kleine deutsche Kreuzer „Münberg“, 1906 vom Stapel gefahren.

Phot. N. Renard.

2 15,2-cm-Geschütze, Länge 50, 15 10,2-cm-Geschütze, Länge 50. Das Breitenverhältnis war auf deutscher Seite 12 21-cm-Geschütze, 6 15-cm-Geschütze, 11 10,2-cm-Geschütze. Auf englischer Seite 2 23,4-cm-Geschütze, 19 15-cm-Geschütze und 5 10-cm-Geschütze. Der Kampf endete nach einer Stunde mit dem Untergang der „Monmouth“; die andern englischen Kreuzer wurden schwer beschädigt. Für die ruhmreiche Führung des deutschen Geschwaders erhielt Graf von Spee das Eiserne Kreuz erster und zweiter Klasse, viele seiner Offiziere und Mannschaften wurden mit dem Eisernen Kreuz zweiter Klasse ausgezeichnet. In London herrscht die größte Begeisterung über den glänzenden Sieg der deutschen Flotte, deren Taktik und Strategie selbst britischen Blättern Lob abringt, aber sie auch immer mehr einen Angriff auf Mitteleuropa fürchten läßt. Blätter neutraler Staaten schreiben, daß durch diese Tat die Meere dem Handel aller Länder wieder geöffnet wurden.



Der deutsche Panzerkreuzer „Gneisenau“, 1906 fertiggestellt. Neue Phot. Ges., N. G.



Aus dem russisch-türkischen Krieg: Türkische Kreuzer beschießen Geodetia am Schwarzen Meer.

Originalzeichnung von C. Schön.



Eintreffen der ersten Engländer zum zwangsweisen Aufenthalt in Ruhleben bei Berlin. Berl. Ill.-Gef.
Alle Engländer in Deutschland im Alter von 17 bis 45 Jahren wurden nach der Cradrennbahn Ruhleben bei Berlin gebracht, wo sie, genau so wie die Deutschen in England, gefangen gehalten werden. Es sind bereits mehrere Tausend Engländer dort in Zwangshost.

Das Mädchen am Brunnen.

Eine Geschichte aus den Kämpfen in Galizien.

Dem deutschen Offizier und seinem Begleiter, einem Unteroffizier, hatten Wind und Wetter den grauen Helmschuh in Fetzen gerissen. Denn seit acht Tagen waren sie kaum aus dem Sattel gekommen, nur immer einige Stunden, in denen sie neben den Pferden schliefen — und jetzt ritten sie als Spitzenpatrouille den vereinigten Bataillonen und Schwadronen österreichischer und deutscher Truppen weit voraus, um die Stellungen jener russischen Truppen auszulundschaften, die den fluchtartigen Rückzug der ihren nach den vernichtenden Schlachten rund um Przemyśl decken sollten.

Sie kamen in eine kleine Stadt. Vor dem alten Brunnen machten sie beide halt und schöpften Wasser. Ah — das tat gut!

Der Unteroffizier stieg wieder in den Sattel und ritt voran, der Oberleutnant betrachtete wohlgefällig ein hübsches österreichisches Mädel, das, einen Krug in der Hand, zum Brunnen kam, um Wasser zu fassen. Wie sie den deutschen Offizier sah, lachte sie über das ganze Gesicht.

„Nun, Kleine?“ fragte der und jahte sie am Kinn, „keinen Russen mehr gesehen?“

„Gestern sind sie hier durchgezogen!“

„Dast du sie gesehen?“

„Vom Walde aus. Ich hatte mich mit meinen Freundinnen hinübergelüftet, und von dort aus haben wir sie beobachtet. Sie nahmen sich nicht erst Zeit, die Häuser in Brand zu stecken, aber was sie erreichten, wurde geraubt, und —“

Sie brach ab, und das jugendliche Lachen erlosch.

„Na, und?“

„Ihr hättet früher kommen müssen. Siebzehn Männer haben sie erschossen!“

„Die Meuchelmörder!“

„Ach, wie habe ich der Mutter Gottes gedankt, daß mein Schorisch bei den Deutschmeistern ist! Wäre er hier gewesen ...“

Sie unterbrach sich.

„Kommen die andern?“

„Wer?“

„Die Deutschen und die Unsern!“

„Hunderttausend kommen hinter uns, Mädel!“

„Maria, Dank! Aber — es hätte früher sein müssen!“

„Wegen der Männer? Das ist sehr traurig — aber dieser Krieg kostet mehr Opfer als diese ...“

„Und die vier Frauen?“

„Was für vier Frauen?“

„Auch Frauen haben sie erschossen!“

Der Oberleutnant wurde bleich vor Zorn und Empörung.

„Auch — Frauen? Mädel, ist das wahr?“ Sie deutete seitwärts.

„Dort drüben am Friedhof haben wir sie gestern nacht begraben.“

Schon saß der Offizier im Sattel.

„Na, Kind, von nun an brauchst du dich nicht mehr zu ängstigen. Wir werfen sie hinaus, Schritt für Schritt, und dann wollen wir schon dafür sorgen, daß sie nicht wieder hereintommen, diese Mordgesellen. Wir schaffen's — Deutsche und Österreicher im Verein!“

Er ritt weg, dem Unteroffizier nach, der schon weit voraus auf der Landstraße war. Das Mädel winkte ihm nach, bis er in einer Staubwolke verschwand. —

Hatte das Blinken der Helmspitze die beiden verraten? Längs der Straße lag ein versprengter Haufen im Hintertalt. Ein Hagel von Kugeln ... ein knatterndes Krachen, lang hinrollend ...

Das Pferd des Unteroffiziers stieg hoch, der Reiter sank, von mehr als einem Dutzend Kugeln getroffen, blutüberströmt aus dem

Sattel. Und mit einem barbarischen Geheul stürzte die ganze feindliche Schützenkette aus dem Graben, auf den deutschen Offizier los.

Dem waren einige Kugeln in den Mantel und die Stiefel gegangen. Auch die Wange war aufgerissen, überallher quoll Blut. Das Pferd herumreißen — die Sporen geben — weg wie das Gewitter, war eins. Die nachgeschandten Kugeln trafen nicht.

In rasender Eile ging es durch das Dorf. Das Mädel stand wieder am Brunnen, betraugte sich und wollte fliehen, aber da kam die Horde schon hinterher und fing sie ein.

Der Offizier sah's noch auf der Flucht.

Weiter ging es ... und der brave Gaul trug ihn durch — zwei Stunden lang, bis er auf die erste österreichische Feldwache stieß. Einem Hauptmann erstattete der Oberleutnant Meldung.

„Ja,“ meinte der, „da ist guter Rat teuer. Wir haben jedenfalls feindliche Kolonnen vor uns, gegen die wir auch nicht entfernt aufkommen können!“ Da ritt eine Dragonerpatrouille ein — Leute aus der Karpathengegend ... sonnengebräunt, frisch und ungekämmt.

Ein paar erklärende Worte.

„Wollen Sie uns führen, Herr Kamerad?“ fragte der Leutnant, dessen Pferd ungeduldig stieg.

„Aber er ist doch mehrfach verwundet,“ warf der Hauptmann von der Feldwache ein. Der deutsche Oberleutnant saß schon im Sattel eines Rosses aus der ungarischen Tiefebene. „Los, Kameraden.“

Und wie der Sturm legten die paar Reiter dahin, ohne ein Wort zu sprechen. Mehrmals überfiel den deutschen Offizier die Schwäche, die Wunden schmerzten, das Blut floß.

Aber vor ihm her slog eine schemenhafte Gestalt ... das brave arme Mädchen aus dem kleinen Städtchen ... Weiter! Weiter!

Da tauchten Häuser auf — die Hufe der Pferde klapperten auf dem Pflaster — da — der Brunnen — und Gejohle aus dem Wirtshaus ... ein paar galizische arme Juden erschlagen in der Gasse ... ein Wächlein Blut ... Die Reiter sind schon vor dem Hause ... da stürzten die Russen aus ... „Hände hoch, Kerls!“

Einer schießt. Da reden die Karabiner. Aus den beiden Häusern, wo sie stecken, feuern sie. In wenigen Minuten ist mit ihnen ausgeräumt. Der Deutsche brüllt die Gefangenen an: „Das Mädchen?“

Die weisen nach der Strafe.

„Die andern sind abgezogen und haben sie mitgenommen.“

Drei Dragoner bleiben zur Bewachung der Gefangenen zurück. Die andern galoppieren weiter — der Deutsche voran.

Da, die Landstraße ... und dort vorn ... der Hause, der schnell in die Dedung gehen will, wie die Reiter nahen ...

Aber die lassen sich durch die Salve nicht aufhalten. Die Hälfte von ihnen fällt, denn die russischen Kerle schießen gut — die übrigen sind mitten unter ihnen ... und nun arbeitet der Fallasch!

Pardon wird nicht gegeben!

Wer wird Straßenträubern und Mädchen dieben Pardon geben!

Das Gefecht ist bald entschieden. Im Straßengraben finden sie das Mädchen, geknebelt, ohnmächtig, einen Strid um den Hals. Sie kann kaum sprechen.

„Ich sollte küßliert werden. Der Offizier hatte es befohlen. Ich hätte, sagte er, den Deutschen den Weg gezeigt ... an diesem Baume wollten sie mich hängen.“ Blut lief über ihre Hände.

„Was ist das?“ fragt der Dragonerleutnant.

„Sie haben mir den Ring abgerissen ... und mit dem Messer nachgeholfen ... den Ring von meinem Schorich — er steht bei den Deutschmeistern ... ach, der brave deutsche Offizier!“

„Ihm mußt du danken,“ sagt der Dragonerleutnant. „Ohne ihn wäre dein Schicksal besiegelt gewesen.“

Sie sucht ihn mit den Augen. Auch die andern suchen ihn.

Da trottet kein Pferd reiterlos.

Und im Graben — ein Lächeln auf den Lippen, den rotgefleckten Säbel in der harren Faust, neben dem toten Unteroffizier, liegt er.

„Herzschuß,“ sagt der Dragoner und nimmt den Helm ab. Und alle tun das gleiche. Das Mädchen aber betet laut, und ihre Worte reihen sich wie Perlen an einer Schnur ...



Der erste Markttag in Orleburg in Silesien nach der Rückkehr der vor den Russen geflüchteten Bewohner.
Photo-Union Paul Kamm.



Der Sitz der deutschen Kommandantur in Mons (Bergen) — das ehemalige Rathaus.

Dieses deutsche Quartier gehört zu den schönsten unserer Truppen auf dem westlichen Kriegsschauplatz. Das Rathaus ist in spätgotischem Stil gehalten. Rechts vor dem Tore steht ein Schilderhaus in den Reichsfarben. Die Fassade, mit 10 Fenstern im Obergeschoß, war mit Statuetten verziert; der mit einer merkwürdigen Uhr ausgestattete Turm ist erst später im Barockstil aufgebaut worden.