

Unsere Schülerfahrt zur Wasserkante.

Von Hugo Steinke, Oberlehrer.

Der Deutsche Flottenverein, der sich der rühmlichen Arbeit widmet, die Überzeugung von der Notwendigkeit einer starken Flotte und richtige Anschauungen von der Bedeutung des Seewesens überhaupt in immer weitere Kreise unseres deutschen Vaterlandes zu bringen, hat sich in neuester Zeit auch die Aufgabe gestellt, Schülern und Lehrern höherer Lehranstalten lehrreiche und billige Fahrten zur Wasserkante zu bieten. In angenehmsten Formen gewinnt die liebe Jugend bei diesen Fahrten eine Anschauung von den Einrichtungen unserer Kriegs- und Handelsflotte und Anregung, sich über das Meer als den Weg der Völker zur Macht und Kultur, wie insbesondere auch über Deutschlands nationale und Kulturaufgaben zur See Belehrung zu verschaffen.

Nachdem der Deutsche Flottenverein bereits für das Königreich Sachsen und das Großherzogtum Baden Schülerfahrten zur Wasserkante veranstaltet hatte, setzte er solche Reisen in größerem Umfange zum erstenmal im vorigen Jahre (1904) ins Werk, und zwar zu Pfingsten, im Juli und August. Besonders Kiel und Umgebung (Friedrichsort, Levensau, Laboe), ferner auch Hamburg, Bremen, Wilhelmshaven, Bremerhaven, sogar Helgoland waren das Ziel. Teilnehmer an diesen schönen gemeinsamen Fahrten für Schüler und Lehrer fanden sich aus Ostpreußen, der Rheinprovinz, Württemberg, Sachsen-Weimar, dem Königreich und der Provinz Sachsen, Elsaß-Lothringen, dem Großherzogtum Hessen, Westfalen, Anhalt, Hessen-Kassel, Bayern (einschließlich der Rheinpfalz) und Baden. Die zweite dieser vorjährigen Fahrten fand im Juli 1904 statt, während der großen Ferien, und galt den Provinzen Sachsen und Hessen-Nassau, sowie dem Herzogtum Anhalt.

Wenn ich es nun unternehme, eine Schilderung, und zwar eine ziemlich eingehende, von dieser Fahrt zu geben, so verfolge ich damit den Zweck, das Interesse an den ebenso angenehmen wie lehrreichen Veranstaltungen des Deutschen Flottenvereins auch in weiteren Kreisen zu wecken, unter Schülern wie unter Eltern und Lehrern, die Schüler aber außerdem auch zum Beobachten, Nachdenken und Lernen auf Reisen überhaupt anzuregen, zu Beobachtungen, die sich auch auf die Tätigkeit der Menschen (nach ihrer idealen und realen Seite hin) erstrecken sollen und unter Umständen sogar die Wahl des Lebensberufes günstig beeinflussen können; zugleich aber dürften in meinen Reisegefährten, in jung und alt, beim Lesen dieser Schilderung freundliche Erinnerungen wieder erweckt werden an die herrlichen, lehrreichen und begeisternden, von keinem Mißton getrübbten Tage gemeinsamen Beisammenseins.

Es war am **Montag den 4. Juli 1904**, als wir Weißenfelder Teilnehmer, acht an der Zahl, den hier um 10 Uhr 8 Min. vormittags nach Halle a. S. abgehenden Personenzug bestiegen, der uns in 43 Minuten nach Halle brachte, von wo aus wir nach einem Aufenthalt von sechs Minuten in 1 Stunde 23 Minuten mittels Schnellzuges nach Magdeburg gelangten. Hier empfing uns auf dem Bahnhofe Herr Kollege Oberlehrer Dr. Berger, Vertreter der Magdeburger Ortsgruppe des Deutschen Flottenvereins, und geleitete uns sogleich nach „Keublers Hotel“ (nahe dem Bahnhof), wo wir zu ermäßigten Preisen gutes Quartier bekamen, das Bett zu 1,50 Mark und Morgenkaffee zu 50 statt 75 Pf. Nachdem wir mit Herrn Kollegen Berger verabredet hatten, um 4 Uhr im „Herrenkrug“ wieder zusammenzutreffen, gingen wir sogleich an die Besichtigung wichtiger Sehenswürdigkeiten der einst (im 13., 14. und 15. Jahrhundert) so blühenden und mächtigen Handels- und Hansastadt, die heute noch als Fabrikstadt und Zuckermarkt recht bedeutend ist. Wir schlendern die Hauptverkehrsstraße Magdeburgs, den Breiten Weg, entlang zunächst zum Bismarckdenkmal, einem auf

rotgranitemem Sockel mächtig sich emporreckenden, Kürassieruniform tragenden Standbilde des großen deutschen Staatsmannes, um dann im Dom die Gedanken zurückschweifen zu lassen zu fernen Jahrhunderten. Da sehen wir in dem 119 m langen, edelgeformten Bau, dessen Ausführung (von den um 1520 vollendeten Türmen abgesehen) von 1208 bis 1363 erfolgte, unter einer einfachen Marmorplatte den Sarg, in welchem Kaiser Otto I., der Große (936 bis 973), der Begründer auch der frühen Größe Magdeburgs, von seinen Taten ausruht; hinter dem Hochaltar schlummert seine erste Gemahlin Edith (gest. 947). An Memleben, wo Otto I. und Heinrich I. gestorben, werden Erinnerungen wach, da zwei der anwesenden Oberprimaner mit mir vor fünf Jahren auf der Turnfahrt nach dem Unstruttale auch die Memlebener Ruinen besucht haben. Auch an die Fürsorge unserer Hohenzollern erinnert uns der Magdeburger Dom; die kunstvollen bunten Glasfenster sind wahrhaft königliche Geschenke. Ein bedeutendes Kunstwerk ist auch das Denkmal des Erzbischofs Ernst, ein aus der Hand des berühmten Nürnberger Erzgießers Peter Vischer hervorgegangener, 1497 vollendeter Sarkophag mit der Figur des Erzbischofs auf dem Deckel und mit den zwölf Aposteln, zwei Heiligen und mancherlei Zierat als Beigaben. (Das Erzbistum Magdeburg war von Otto I. im Interesse der Germanisierung gestiftet worden.) Doch ich will nicht alle die zahllosen geschichtlich und künstlerisch interessanten Gegenstände hier aufzählen; erwähnt seien nur noch ein 148 cm langer, 55 cm breiter und 56 cm hoher, mit drei Einwurfsöffnungen für Geld, sowie mit drei eisernen Bändern und fünf Schlössern versehener eichener Ablaßkasten des Dominikaners Tetzl und der Helm, Kommandostab, die Reiterstiefel und Handschuhe Tillys, der bekanntlich im Mai 1631 mit Pappenheim zusammen Magdeburg erstürmte, plünderte und verbrannte. Nach dem Julianischen Kalender war der 10. Mai dieser Schreckenstag, nach dem heute bei uns geltenden (von den Protestanten erst im 18. Jahrhundert angenommenen) Gregorianischen der 20. Mai 1631. An die grauenvollen Tage, das fürchterliche Blutbad unter den wehrlosen Einwohnern, an die von der zügellosen Soldateska verübten schrecklichen Greuel und Schandtaten erinnert die am Hause No. 146 des Breiten Weges angebrachte Tafel: Gedenke des 10. Mai 1631. Beide, Tilly und Pappenheim, bekamen bekanntlich 1632 ihren Lohn, ersterer am Lech, letzterer nicht weit von unserer guten Stadt Weißenfels, auf den Gefilden von Lützen. In unserer Erinnerung aber taucht auch der berühmte Mann auf, der zu jener schweren Zeit der Erstürmung und Verwüstung Bürgermeister von Magdeburg war: Otto von Guericke, der 1650 die Luftpumpe erfand und durch seine Untersuchungen über den Luftdruck (die Magdeburger Halbkugeln auf dem Reichstag zu Regensburg, 1654!) der Wissenschaft und Technik neue Bahnen gewiesen hat. Schade, daß wir nicht ein Aneroidbarometer bei uns haben; wir könnten, nachdem wir den inneren Dom gemächlich besichtigt haben, dem großen Bürgermeister zu Ehren und im Interesse der Wissenschaft sogleich eine Untersuchung über die Abnahme des Luftdrucks anstellen. Denn erhebt man sich vom Meeresspiegel aus um $10\frac{1}{2}$ m, so sinkt der Barometerstand schon von 760 mm auf 759 mm, und selbstverständlich wird einer der beiden Türme des Domes bestiegen, und zwar der 103 (106?) m hohe, im Gegensatz zum südlichen Turme eine Kreuzblume tragende, nördliche. Mit jugendlicher Leichtigkeit geht's, nachdem jeder für die Besichtigung des Domes und des Turms sein Portemonnaie um 30 Pf. und 10 Pf. (gewöhnlicher Preis: 60 Pf. und 25 Pf.) erleichtert hat, etwa 100 m hinauf, bis zum Beginn der Spitze. Die Luft ist klar, der Rundblick schön. Besonders fesselt uns der von mächtigen Kähen belebte stattliche Elbstrom, der uns nicht ahnen läßt, daß drei Wochen später die durch anhaltende Trockenheit verursachte Niedrigkeit seines Wasserstandes 40 Schleppzüge oberhalb Magdeburgs festsitzen lassen, und daß auch das Trinkwasser, wie es die Elbe bisher lieferte, nur noch in abgekochtem Zustande genießbar sein wird. (Diese traurige Trockenheit, die auch in vielen anderen Gegenden des Reiches auftrat, z. B. in Schlesien, wo Hunderttausende toter Fische in den trockengelegten Stellen der Wasserläufe gefunden wurden, hätte übrigens auch eine Anregung zu dem von unserem Kaiser so ernstlich gewünschten Ausbau unserer Kanäle und Ströme geben können. Denn die Kanäle versagten während des ungewöhnlichen Wassermangels nicht!) Nach gründlicher Umschau in der luftigen Höhe — wir müssen uns kräftig gegen den Wind wehren, der uns gar zu gern die Hüte entführen möchte — wird in sechs Minuten hinabgestiegen.

Nun folgt wieder ein Spaziergang durch die Stadt, den Breiten Weg entlang, an den interessanten Kaufhäusern vorbei, zum Alten Markt. Wir betrachten das alte und neue Rathaus von außen und die Denkmäler Ottos des Großen, des 1851 gestorbenen Oberbürgermeisters Francke und Luthers. Auf der elektrischen Straßenbahn wird nunmehr für 10 Pf. eine längere Fahrt zum „Herrenkrug“ ausgeführt, wo wir etwa um 4 Uhr eintreffen und der Verabredung zufolge Herrn Kollegen

Berger aus Magdeburg vorfinden. Bei einer Tasse Kaffee in dem herrlichen Park übermittle jeder von uns diesem Herrn, der uns auf der ganzen Fahrt bis Kiel und zurück nach Magdeburg begleiten wird, 35 Mark, wofür jeder ein für Hamburg und Kiel uns Unterkunft und glänzende, vollständige Verpflegung sicherndes Gutschein-Heft und abends in Magdeburg noch seine eigene, für 17 statt 21,90 Mark erstandene, auch zur Fahrt mit gewissen Schnellzügen berechtigende, Rückfahrkarte 3. Klasse Magdeburg—Hamburg—Kiel empfängt; auch werden von den 35 Mark noch andere Ausgaben bestritten, für mehrere Dampferfahrten, Besichtigungen, eine Segelboot-Fahrt usw. Unter Führung des liebenswürdigen Magdeburger Kollegen wird nun der bis an die Elbe sich erstreckende Park durchwandert, der nicht nur durch Umfang, sondern auch wegen seiner geschmackvollen Anlage und zahlloser botanischer Sehenswürdigkeiten der größten Stadt zur Zierde gereichen würde. Von den Bäumen und Sträuchern tragen die meisten, insbesondere die ausländischen, zur Belehrung des Spaziergängers Schilder mit genauer Namensbezeichnung. Da sehen wir den Pennsylvanischen Ahorn (östl. Nordamerika), die Geschlitzte Buche (Abart von *Fagus silvatica*), die Flatterrüster (Blattrüster, Langgestielte Ulme, *Ulmus effusa* Willd., Europa, Orient), den Abendländischen Zürgelbaum (*Celtis occidentalis*, eine Ulmacee aus Nordamerika), die Klebrige Akazie (*Robinia viscosa* Vent., wie *Robinia Pseud-Acacia* aus Nordamerika stammend), den Baumartigen Stechapfel (*Datura arborescens*), die Abendländische Silberlinde aus dem westlichen Nordamerika (*Tilia alba* Mchx.), Alberts Exochorde (*Exochorda Alberti* Rgl., zu den Spireaceae gehörig) aus Turkestan, die z. B. auch im Potsdamer Park von Sanssouci wachsende Dreidornige Gleditschie (Christusdorn, *Gleditschia triacanthos*, zu den Caesalpiniaceae gehörig) aus dem östlichen Nordamerika, die Spitzblättrige Magnolie (*Magnolia acuminata* L.) aus Nordamerika u. a. Zu meiner großen Freude konnte ich endlich meinen Schülern auch einmal den ebenfalls zur Familie der Magnoliaceen gehörigen richtigen Tulpenbaum (*Liriodendron tulipifera* L.) aus Nordamerika zeigen, dessen Blatt, eine Zierde meines Herbariums, ich schon manchmal an die Tafel gezeichnet hatte; es ist ein stattliches Exemplar eines Baumes, freilich immer noch kleiner als die beiden riesenhaften Tulpenbäume von Sanssouci, die den Eingang in den inneren Park zu bewachen scheinen. In Weißenfels (z. B. auf der Promenade) wachsen die kleineren Magnolien, Verwandte des Tulpenbaums. — Dem Lokalpatriotismus der Magdeburger trägt der „Herrenkrug-Apfelbaum“ (*Malus Magdeburgensis*) Rechnung. Eine eigenartige Zierde der Anlagen des Herrenkrugs sind die schönen Trauerbäume, deren Zweige so tief herabhängen, als wollten sie einen unter ihnen schlummernden müden Wanderer zur ewigen Ruhe einhüllen, so z. B. Trauereiche und Trauerkirsche (*Prunus Avium pendula*). Auch fremde Nadelhölzer sahen wir hier in Fülle, sowie herrliche Blutbuchen und Ahorne, den Perückenbaum (*Rhus Cotinus* L.), eine prächtige Palmengruppe, eine schöne *Musa* und zahllose andere Gewächse, sowie ausgedehnte Rasenplätze.

Was uns im Park sogleich noch besonders in die Augen fiel, sind die vielen schönen Wege für Fußgänger, Reiter und Radfahrer. Für bequeme Radfahr-Wege wird in der Magdeburger Gegend ganz besonders unter regelmäßiger Aufwendung bedeutender Mittel gesorgt; 20 Meilen dieser Wege soll es hier geben. Man merkt modernen Geist, der den Fortschritt auch trotz anhaftender Mängel fördert; auch das Radfahr- und Motorwesen wird ja wohl endlich einmal, vermutlich nach Aufstellung der nötigen Gesetzesparagrafen, aus den Flegeljahren herauswachsen, so daß jeder, der ein Rad oder Kraft-Fahrzeug besteigt, sich des Spruches erinnert: „Was du nicht willst, das man dir tu', Das füg' auch keinem andern zu!“

Nachdem wir im Park noch die ebenfalls an Sanssouci (Charlottenhof) erinnernde Sonnenuhr besichtigt haben, sowie den Gedenkstein, der dem durch tüchtige botanische Studien und Tätigkeit ausgezeichneten Lehrer Ebeling gesetzt ist, verlassen wir die schönen Anlagen und wandern der Stadt zu, vorbei an dem für die Schulen eingerichteten botanischen Garten, in den wenigstens ein Blick geworfen wird. Unser liebenswürdiger Begleiter weiß über alles Bescheid zu geben, über Bauwerke, städtische Einrichtungen usw., und so kommen wir unter anregenden Gesprächen zur stattlichen Königsbrücke und dem mit zahlreichen Kanonenkugeln aus der Zeit Napoleons I. gespickten „Preußenturm“. Der an der Elbe gelegene Hügel, auf dem dieses Bauwerk, von hübschen Gartenanlagen umgeben, errichtet ist, gewährt einen schönen Blick auf den Strom. Wir wandern durch die Königstraße, vorbei an ihren stattlichen Gebäuden, schmucken Sträuchern und Blumen (Rosen usw.), zu dem mächtigen Kaiser-Wilhelm-Reiterdenkmal mit seinen naturgetreuen Gesichtszügen und weiter zum Luisengarten mit dem marmornen Standbild der Königin Luise, an dem mir am besten die Rosen in der Hand von Preußens Liebling und die Rosen und Flammen an der eisernen Einfassung gefallen.

Schließlich gelangen wir, nachdem wir den ganzen Tag über vom schönsten Wetter begünstigt gewesen sind, wieder in unseren Gasthof. Dort finden sich sechs neue Reisegefährten aus dem Herzogtum Anhalt ein: vier Schüler aus der Sekunda, Tertia und Quarta der Oberrealschule zu Dessau und zwei Unterprimaner des Gymnasiums zu Zerbst. Wir nehmen die kleine Schar, die munter und verwegen ohne Lehrer gekommen ist, sofort unter unsere Fittiche. Die meisten von uns essen bei Keubler Abendbrot; für 60 Pf. gibt's Brot, Butter und schönsten Aufschnitt in Hülle und Fülle. —

Dienstag den 5. Juli. „Man muß dem Schläfe zeigen, daß man sein Sklave nicht sei,“ sagt („Lebensläufe“, 1) Staatsrat Theodor Gottlieb von Hippel. Um 5 Uhr früh wird also aufgestanden; alle haben sich rechtzeitig den Armen des Gottes Morpheus entrissen, wie eine von mir in den verschiedenen Zimmern vorgenommene Prüfung ergibt. Auf dem Bahnhof bekommt unsere jetzt aus 14 Teilnehmern bestehende Schar neuen Zuwachs durch 29 Magdeburger Schüler und Lehrer. Unter letzteren befindet sich auch Herr Kollege Berger, der nicht nur mit dem einkassierten Gelde, sondern auch mit sonstigen für die Reise wichtigen Dingen bewaffnet ist: Druckschriften des Deutschen Flottenvereins, die möglichst verteilt werden (auch auf den Haltestellen an fremde Personen), kleinen, guten Liederbüchern zu 20 Pf., Schleifen, von denen sich jeder eine des sofortigen Erkennens wegen ansteckt, Stecknadeln, die zu 5 Pf. fürs Stück zugunsten der Schiffbrüchigen verkauft werden, usw. Von ihm kann man auch lernen, ein wie schönes Getränk auf Reisen kalter, in Flaschen mitgebrachter Kakao ist. Wir haben unseren besonderen Eisenbahnwagen, und nachdem unser 43 „Mann“ starker Trupp, zu dem in Lüneburg noch zwei Schüler hinzukommen, richtig „verstaubt“ ist, geht die Fahrt los, um 6 Uhr 3 Min. früh. Der gestrenge Herr Eisenbahnminister hat uns gestattet, mit unseren für den Preis von „Gesellschaftsreisen“ erstandenen Rückfahrkarten Magdeburg—Hamburg—Kiel von Ülzen bis Hamburg den Schnellzug zu benutzen, und so wollen wir denn nicht ärgerlich sein, dass wir bis Ülzen, 3 Stunden 51 Minuten hindurch, im Personenzuge gefahren werden. Zweckmäßiger hätte die Reise sich, wie der Fahrplan zeigt, doch nicht bewerkstelligen lassen. Also vertreiben wir uns die Zeit teils mit Gesang, teils dadurch, daß wir zum Fenster hinausschauen und die Landschaft studieren. Auf mancherlei macht Herr Kollege Henze aus Magdeburg, der die hiesige Gegend schon kennt, uns aufmerksam, und was einem entgeht, sieht ein anderer. Das Reisen in der „guten, alten Zeit“ mittelst Wagens und zu Fuß hatte doch auch seine erfreulichen und lehrreichen Seiten; da konnte man in Ruhe die Umgebung betrachten, die heute am Eisenbahnreisenden vorüberfliegt. Goethe, der Meister der Aufmerksamkeit und des Beobachtens gegenüber der Natur und den Ereignissen des Lebens, der die Aufmerksamkeit „das Höchste aller Fertigkeiten und Tugenden“ nannte und durch lebensfrische Anschauung und stilles Betrachten den Stoff für seine unsterblichen Werke gewann, indem er, wie er sagte, „die Gegenstände ruhig auf sich einwirken ließ, diese Wirkung beobachtete und sich bemühte, sie treu und unverfälscht wiederzugeben,“ verstand es auch meisterhaft, zu reisen. Ihm entging nichts; selbst vom Wagen aus blieb er der scharfe, stets frische Beobachter, so daß er z. B. auf einer Fahrt durchs Fichtelgebirge (1786) die insektenverzehrende Fähigkeit des Sonnentaus (*Drosera rotundifolia* L.) bemerkte, die erst der auch in die kleinsten „Kleinigkeiten“ eindringende Darwin wieder entdeckte. Mit Vergnügen denke ich noch an die Postfahrten in meiner Jugend, namentlich die auf dem Bock, beim „Schwager“ (Postillon). In mancher Beziehung ist es wirklich richtig, was Fr. v. Holtzendorff sagt:

„Schöner war's, da Hörnerton
Durch die Gassen halte,
Da der muntre Postillon
Mit der Peitsche knallte.“

Wir studieren also während der etwas langsamen Fahrt fleißig die Gegend, und dabei vergeht uns die Zeit im Fluge, selbst in der großen Magdeburger Ebene, durch die uns der Personenzug zunächst bringt, und später auf der „längsten Eisenbahnstrecke“, der von Zielitz nach Angern (sie reicht nämlich von Z bis A). Bei Zielitz bemerken wir Dünenbildung. Nicht nur an der Meeresküste, sondern überall, wo der Wind über Flächen losen, unzusammenhängenden, durch keinen Pflanzenwuchs zusammengehaltenen Flugsandes hinstreicht, namentlich in den Wüsten, zeigen sich solche Anhäufungen des Sandes durch den Wind. Irgend ein dem Winde entgegenstehendes (aus Steinen, Pflanzenwuchs, eingeschlagenen Pflöcken usw. bestehendes) Hindernis gibt, indem es vom Sande bedeckt wird, den ersten Anstoß zur Dünenbildung; die so gebildete größere Schranke veranlaßt eine noch größere Sandanhäufung, usw. Näheres siehe in der „Erdgeschichte“ von Neumayr, 1887, Bd. 1, S. 527. Eine bedeutende Dünenbildung findet man beim Bahnhofe Stendal; hier erreicht sie nach Wittenberge zu

eine Höhe von 6 bis 8 m. Noch vor Rogätz kommen wir durch den südlichen Teil der großen, wildreichen Letzlinger Heide (im Dorfe Letzlingen befindet sich auch ein kaiserliches Jagdschloß). Gelbe Lupinenfelder folgen, schon in der Flora von Garcke ein Kennzeichen der Sandgegend genannt. Hinter Angern ist der Roggen bereits gelb. Vor Tangerhütte, das durch sein Hüttenwerk bekannt ist, bemerken wir eine auffallende Einrichtung: „Koppeln“ für die Kühe. Die Kühe finden hier Unterkunft in Umzäunungen mit Holzschuppen, wo sie tags und nachts verweilen, wenn sie nicht in der Nähe des Ortes weiden. Solche Koppeln treffen wir noch öfter an. Hinter Tangerhütte liegen, in der Nähe der Schienen zerstreut, viele Hölzer gewisser Abmessungen; es sind für Bergwerke (zum Absteifen der Stollen) bestimmte Grubenhölzer, aus den nahe der Bahn wachsenden Bäumen hergestellt. Zwischen Tangerhütte und Stendal kommen wir mitten in die Kiefernwälder des Heidegebietes hinein. Dann folgt Laubwald. Wir sehen wieder Kühe in Koppeln, Dorf-Kirchtürme ohne Spitzen, Kiefern, ohne Hüter weidende Tiere. Bald folgt eine Gegend, wo mit Vorliebe Zigeuner lagern; man gestattet ihnen hier dauernden Aufenthalt in ähnlicher Weise wie im Wittgensteiner Lande (im südlichen Westfalen), wo schon seit 170 Jahren eine heute über 200 Köpfe starke Zigeunerkolonie besteht.

Nachdem wir noch herrliche Blumenfelder (Samenzüchtereien) und ausreitende Husaren geschaut haben, erreichen wir die Zweigstation Stendal, wo unser Weg nach Nordwesten, nach Ülzen, abbiegt. U. a. folgen Bismark, wo wir wieder Koppeln mit Umzäunungen bemerken, und Callehne, wo das Landschaftsbild Ähnlichkeit mit einem westfälischen zeigt. Überhaupt ist die Altmark, in der wir uns befinden, besser als ihr Ruf: Kiefern-, Laubwald und Getreidefelder wechseln miteinander ab. Freilich mag die Humusschicht nur dürrig sein, wenigstens nach einer Sandgrube zwischen Callehne und Salzwedel zu schließen, wo die geringe Dicke des Humus sich verrät. Hinter Salzwedel, das uns durch die schiefe Spitze des Kirchturms auffällt, bemerken wir große Beete von Stiefmütterchen und an einem Bahnwärterhaus statt des Mannes eine Frau mit einem Stock als Posten. Bei Schnega taucht sogar eine niedrige Hügelkette am Horizont auf, die uns noch lange begleitet, und eine hohe, stattliche Art Schotenweiderich (*Epilobium*) erfreut das Auge, sowie eine Verwandte desselben, die Zweijährige Nachtkerze (*Oenothera biennis* L.). Hinter Varbitz zeigt sich Besenginster (*Sarothamnus scoparius* Koch), angebaute Serradella, namentlich aber, zumal hinter Wieren, Heidekraut — wir nahen uns der Lüneburger Heide. Durch den charakteristischsten Teil derselben, wie er sich zwischen Celle und Lüneburg zeigt, kommen wir zwar nicht, aber interessant ist auch der nördliche Teil der Heide, durch den wir fahren werden. Als bald ist Ülzen erreicht, wir steigen in den Schnellzug um, der uns auch Abteile 2. und 1. Klasse öffnet, und nun geht's im Fluge, wiederum nordwestwärts, durch die Lüneburger Heide, über Lüneburg und Harburg nach Hamburg. Auch prächtige Laub- und Nadelholz-Waldungen, bald in einiger Entfernung von der Bahn bleibend, bald an diese herantretend, begleiten uns. Wiederum bemerken wir viele Hölzer nahe der Bahn, dem Anschein nach ebenfalls Grubenhölzer, sowie Torfstiche. In Lüneburg fällt uns die schöne grüne Patina (hoffentlich kein Kunstprodukt) auf dem Kupferdach einer Kirchturmspitze auf. Etwa sieben Minuten später saust der Zug durch Bardewiek, einst des deutschen Nordens mächtigste Handelsstadt, bis auf den gewaltigen Dom aber 1189 zerstört durch den von seiner ungetreuen Stadt verhöhnten Herzog Heinrich den Löwen, der alle Männer von Bardewiek töten und über den Eingang der Domkirche die Worte „*Vestigia Leonis*“ (des Löwen Spuren) setzen ließ. In Schwarzburg fand ich 1900 unter den von der Nürnberger Firma Ritter & Klöden angefertigten geschichtlichen Speisekarten auch solche mit künstlerisch guten Bildern von des Herzogs Verhöhnung vor Bardewiek und seiner Rache. Ein wie schönes und doch nur erst recht dürrig bebautes Feld industrieller Tätigkeit ist die Herstellung solcher Speisekarten mit geschichtlichen Bildern! Dies gilt auch von den von der genannten Firma äußerst sauber hergestellten und im Verlage von Hugo Semmler (Magdeburg-Wst.) erschienenen, sehr lehrreichen (und sogar noch mit Umrechnungstabelle und Nationalflagge versehenen) Münzen-Postkarten, auf welchen die Münzen aller Länder, auch in der Farbe, genau wiedergegeben werden. Es gibt zahllose Ansichts-Postkarten mit geschmacklosen bzw. läppischen Darstellungen, durch welche die Volksbildung geschädigt wird.

In der Lüneburger Heide wechseln, wie wir sehen, einzelne Bäume ab mit geschlossenen Wäldermassen, wir schauen umfangreiche Moorflächen, große Schafherden, überhaupt ist charakteristisch ein das Auge fesselnder Wechsel im Bilde. — Hier steht ein Haus mit der Toreinfahrt auf der Giebelseite, während auf der anderen Seite sich die Wohnung befindet; auch Strohdächer und Windmühlen gibt's. Um 11 Uhr 5 Min. wird Harburg, Hamburg gegenüber an der Elbe gelegen, als Flußhafen und Fabrikstadt bedeutend, erreicht und zugleich das Ende der Lüneburger Heide. In

ihrer Blüte haben wir die Heide nicht gesehen, denn erst im August schmückt sich ihr Braun mit dem Rot der unzähligen Heideblüten, über denen dann die Bienen und andere Insekten im frohen Genuß sich tummeln. Doch war auch das, was wir heute gesehen, charakteristisch und interessant. (Näheres über die Lüneburger Heide, sowie über deutsche Heidegegenden überhaupt siehe in Kutzen, „Das deutsche Land“, herausgegeben von Koner. Siehe auch Grube, „Charakterbilder deutschen Landes und Lebens“.) Daß wir in Deutschland noch so dünn bevölkerte Gegenden wie die Lüneburger und andere Heiden haben, ist ein großes Glück für uns. Denn hier bietet sich strebsamen Menschen Raum zur Ansiedlung, Gelegenheit zu fleißiger Kulturarbeit und zum Erwerb des Lebensunterhaltes. Noch kurz möge der Mooregegenden gedacht werden, wie solche sich stellenweise in der Lüneburger Heide, weit mehr noch allerdings in den westlicher gelegenen Gebieten finden. Überhaupt weist die ganze gemäßigte Zone Europas moorige Gegenden auf. Diese unheimlichen sumpfigen Striche (sehr gut in dem erwähnten Werke von Kutzen geschildert) mit ihren besonders aus Sumpfmooos (Sphagnum) gebildeten Torfmassen werden allmählich, namentlich in neuster Zeit, dem Menschen untertan. Wie ich den Schülern schon im Februar 1904 im naturbeschreibenden Unterricht näher geschildert habe, hat der Verein zur Förderung der Moorkultur im Deutschen Reiche vom 15. bis 21. Februar 1904 zu Berlin eine große Ausstellung für Moorkultur und Torfindustrie veranstaltet, deren Ergebnisse von größter Bedeutung sind. Die von Deutschland, Österreich-Ungarn, Dänemark, Schweden und Finnland beschiedene Ausstellung führte die naturwissenschaftliche Erforschung, die land- und forstwirtschaftliche Bearbeitung und die industrielle Ausnutzung der Moore vor Augen. Man bekam durch diese Ausstellung ein Bild von den mächtigen Fortschritten in der Urbarmachung der Moore während der letzten 20 Jahre, aber auch von der Riesenarbeit, die zu tun noch übrig ist. Durch Urbarmachen aller seiner Moore könnten wir Deutschland um ein das Königreich Württemberg an Größe übertreffendes Besiedlungsgebiet vergrößern! Neben der Landwirtschaft ziehen auch Industrie und Technik hohen Gewinn aus den Mooren. Maschinen pressen heute den Torf, der dadurch den größten Teil seines Wassers verliert und derartig an Brennwert und Heizkraft gewinnt, daß er Dampfmaschinen heizt, sogar Lokomotiven. Auch zum Streuen in Viehställen usw., sowie zum Desinfizieren und als Dünger dient der Torf in seinen Abfällen und geringen Sorten, ja sogar als Melasse-Torfmehlfutter. Die Torffasern wiederum, von denen man den Torf bei seiner Verarbeitung zu Torfnull befreien muß, liefern den Stoff zu vorzüglicher Torfwatte (für Verbandzwecke), zu Decken, Läufern, Matten usw., neuerdings sogar zu Torfwolle (für Trikotgewebe, Strümpfe usw.) und zu Treibriemen. Torfkoks benutzt man mit Vorteil bei der Verhüttung von Eisen, Torfgas zum Betreiben von Sauggasanlagen und Gaskraftmaschinen. Und wie im Moore noch unermeßliche Schätze verborgen ruhen, so können auch auf ihm reiche Ernten gewonnen werden, wie die auf die Berliner Ausstellung geschickten Proben von Roggen, Hafer, Rüben, Kartoffeln, Bohnen usw. erwiesen. Seit den Zeiten des (79 n. Chr. beim Ausbruch des Vesuvs umgekommenen) römischen Geschichtsschreibers Plinius des Älteren, nach dessen Bericht die Bewohner der Ostseeländer den Schlamm ihrer Sümpfe mit den Händen formten und unter dem trüben Himmel im Winter trockneten, um mit dem Brande dieser Erde ihre Speisen zu kochen und die vom eisigen Nordost erstarrten Glieder zu erwärmen, hat die Ausnutzung der Moore Riesenfortschritte gemacht. Schon vor etwa zehn Jahren sah ich im Landwirtschaftlichen Museum zu Berlin (Invalidenstraße) Torferzeugnisse (Manschettenknöpfe, armdicke, zähe Stangen usw.), die mich zu einer Schilderung im Unterricht veranlaßten. Nicht nur den Industriellen, sondern mehr noch praktischen und dabei wissenschaftlich gebildeten Landwirten bieten die Moore ein lohnendes Feld der Tätigkeit. Als ganz besonders erfreulich muß die Erscheinung bezeichnet werden, daß in den Mooregegenden Landwirtschaft und Industrie ihre rastlose, stille Arbeit Hand in Hand vollbringen. —

Die Fahrt von Harburg nach Hamburg verlief in einer Viertelstunde und führte größtenteils durch Weideland, im Gegensatz zur Lüneburger Heide. Gewaltige Eisenbahnbrücken und ein unübersehbarer Wald von Masten kündigen die Nähe der großen Handelsstadt an, in der wir um die Mittagszeit eintreffen.

„Die Hansa schien vergangen,
Doch Hamburg neu entstand;
Wir sehen heut' sie prangen
Verjüngt am Elbestrand.
Venedig hoch im Norden,
Britannias Rival,
Ist es durch Fleiß geworden
Des Handels schönstes Mal.“

In Hamburg auf dem Hannoverschen Bahnhof erwarteten uns bereits Herr Prochnewski aus Berlin als Abgesandter der Präsidialstelle des Deutschen Flottenvereins und Herr Klingmüller als Vertreter des Hamburger Senats und der Hamburger Ortsgruppe, um uns in liebenswürdigster Weise in Hamburg überall mit Rat und Tat zur Seite zu stehen, nachdem sie bereits alles bestens vorbereitet hatten; zeitweise half noch ein Kollege des Herrn Klingmüller, und Herr Prochnewski blieb auch in Kiel bei uns. In Hamburg geleiteten uns diese Herren sogleich nach dem herrlich in der Außenalster gelegenen großen Wirtshause „Alsterlust“, wo an blumengeschmückter Tafel für das erste Blatt unseres Gutschein-Heftes ein großartiges Mittagessen eingenommen und natürlich ein begeistertes Kaiserhurra, sowie ein Hoch auf die gute Stadt Hamburg ausgebracht wurde. Leider war letztere gerade in Trauer versetzt worden durch den in der Nacht vor unserer Ankunft erfolgten Tod des allgemein, auch weit über Hamburgs Grenzen hinaus, geachteten und beliebten Ersten Bürgermeisters Herrn Dr. Hachmann. Eine Flut von Beileidstelegrammen, unter denen sich auch solche von unserem Kaiser, vom Könige von Siam, vom Könige von England und von anderen gekrönten Häuptern befanden, gelangte an den Hamburger Senat. In dem einige Tage später durch Hamburgs Straßen sich bewegendem Leichenzuge, der u. a. die Kapelle und Mannschaften des 76. Infanterieregiments, die Senatoren, die Mitglieder der Feuerwehr, die Polizeibeamten und viele Krieger- und Bürgervereine in sich aufgenommen hatte, folgten auch etwa 140 Wagen, in deren ersteren sich unseres Kaisers und seines Bruders, des Prinzen Heinrich, sowie des Königs von England Vertreter befanden, die prachtvolle Kränze niederlegten.

Unser Aufbruch aus der herrlichen „Alsterlust“ erfolgte um $\frac{3}{4}$ 2 Uhr. Einige Magdeburger hatte die schöne Alster zum Baden, Rudern oder zu einer Dampferfahrt hinausgelockt (das dort gefährliche Segeln war den Schülern verboten worden), die meisten von uns wanderten zunächst nach dem jedem Spaziergänger kostenfrei offenstehenden botanischen Garten, wo die schönsten und seltensten Gewächse, z. B. die *Victoria regia* (in einem Glashause) und andere Seerosengewächse der verschiedensten Farben (aus Sansibar) das Auge entzückten. Lange hielten wir uns hier jedoch nicht auf, denn der großartige zoologische Garten übte auf die liebe Jugend eine gar gewaltige Anziehungskraft aus. Für 50 Pf. (statt 1 Mark) wurden hier wissenschaftliches Interesse und Schaulust gründlichst befriedigt, namentlich bei den Raubtieren, Affen, Schlangen, Vögeln, Robben und Seekühen und den Elefanten, deren gebildetster, Anton, wiederholt seine den Mammutzähnen ähnlichen Backzähne bewundern ließ und gegen die ihm geschenkten Nickel seinen Wärter durch ein trompetenartiges Signal veranlaßte, für das Geld ihm seine Leckerbissen zu liefern. Um $\frac{1}{2}$ 4 Uhr mahnte ein etwa eine Stunde dauernder Regen zum Kaffeetrinken in dem schönen Wirtshause des zoologischen Gartens und zum Schreiben der beliebten Ansichtskarten. Dann folgte ein Spaziergang durch die von herrlichen Garten- und Parkanlagen geschmückten Straßen, vorbei an großartigen Prachtbauten der Neuzeit, wie auch an uralten Häuserchen, vorbei auch an dem auf dem Mühlenberg im Bau begriffenen gewaltigen, als Roland dargestellten Bismarckdenkmal zum Fährhaus am Hafen. Hier trafen 83 Hessen aus der Provinz Hessen-Nassau, und zwar aus dem Regierungsbezirk Kassel, unter ihnen sechs oder sieben Kollegen, ein, so daß unsere Kolonne jetzt von 45 auf 128 Mann anwuchs. Während unsere lieben Landsleute sich nach der anstrengenden Eisenbahnfahrt zunächst im Fährhause gründlich mit Speise und Trank stärkten (auch hier war die Verpflegung vorzüglich), studierten wir Sachsen und Anhalter die von ihren Fahrten hier ausruhenden Riesendampfer des Ozeans, die zahllosen kleineren Fahrzeuge, fremden Flaggen, die vielen Hafenteilungen, mächtigen Speicher, sowie das bunte, vielseitige Leben und Treiben der Menschen im Hafen. Dann vereinigten alle Reisenden (einschließlich der Hessen) sich zu einer Fahrt auf dem eigens gemieteten Dampfer „Delphin“, auf dem sofort jedem ein großer Plan der vielverzweigten Hafenanlagen kostenfrei eingehändigt wurde. Die Docks und Hellinge (Unterlagen der im Bau begriffenen Schiffe) der Schiffswerft von Blohm & Voß, zahllose Schiffe und Hafenanlagen zogen an uns vorüber, bis wir schließlich in der Nähe des der Hamburg-Amerika-Linie gehörigen Ozean-Passagierdampfers „Hamburg“ anlegten. Dieser ist 180 m lang, faßt ungefähr 500 Personen, kostete etwa drei bis vier Millionen Mark und besitzt eine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen in der Stunde; zur Fahrt von Hamburg nach Neuyork braucht er zehn Tage. (1 Seemeile = 1852 m, als Durchschnittswert für mittlere Breiten und hauptsächlich in der Richtung Nord-Süd.) Das schöne Schiff wurde gründlichst besichtigt; mit größter Liebenswürdigkeit führten die Angestellten des Schiffes, alles eingehend erklärend und jede Frage beantwortend, ihre Gäste gruppenweise in die Speisesäle, den Rauchsalon, den Damensalon, die Kabinen, in die Küche, den Maschinenraum mit seiner schier unergründlichen Tiefe usw. Unsere

„Hamburg“, die übrigens auch Ostasien besucht, wollte am nächsten Tage, abends, nach Neuyork abdampfen, über Cuxhaven. Dies suchte sich, wie ich einige Tage später in der Zeitung las, ein aus Budapest nach Unterschlagung von 26500 Kronen entfloherer Geschäftsdienstler Julius Deutsch zunutze zu machen, um den ihm zu heiß gewordenen heimischen Boden mit der angenehmeren „Neuen Welt“ zu vertauschen; kurz vor dem Abgang unseres Schiffes „Hamburg“ wurde er auf diesem verhaftet und nach dem von der schönen, blauen Donau durchströmten Ungarn ausgeliefert. Von dem Gelde fand man allerdings nur 1200 Kronen bei ihm.

Unsere Dampferfahrt einschließlich der Besichtigung der „Hamburg“ dauerte zwei Stunden und ermöglichte auch das Ablesen der Änderung des Wasserspiegels an dem sehr praktisch eingerichteten Flutmesser. Auf der Rückfahrt ging's noch an manchem gewaltigen Schiffe vorbei, u. a. an einem schwedischen mit schauerlich eingedrücktem Bug.

Nach der schönen Fahrt und den ziemlich erheblichen Leistungen der Beine freute jedermann sich, in der prächtigen „Alsterlust“ gegen das zweite Blatt seines Zauberheftes ein großartiges Abendbrot (warmen Braten usw.) zu bekommen bei kostenfreiem, schneidigem Konzert der Wandsbecker Husaren. Diesmal tafelten wir mit den Hessen zusammen, im ganzen 128 Personen. Nun folgte aber ein noch recht interessanter Abschluß unseres schönen Hamburger Tages, nämlich ein Massennachtlager in zwei großen Turnhallen, zu denen wir nach weitem Marsche gelangten. Eine von diesen war für die Sachsen und Anhaltiner bestimmt. Dicht nebeneinander lagen da auf der Erde die Schiffsmatratzen, jede mit wollener Decke und Keilkissen versehen, und alsbald sah man an den Fußenden malerisch sich aufbauen die Stiefel, Kleidungsstücke und sonstigen den Rucksäcken oder Ledertaschen entnommenen Habseligkeiten, deren Inhaber sich's unter den Decken bequem zu machen suchten. (Die meisten der Herren Kollegen hatten übrigens einen Gasthof vorgezogen; ich teilte, wie auch Herr Kollege Berger, das Lager unserer Sachsen und Anhaltiner.) Der Mensch soll sich „nach seiner Decke strecken“, ist ein allbekannter Satz; ob nun in letzterem das Wort „Decke“ die Zimmerdecke oder eine Bettdecke bedeutet, darüber nachzudenken hielten wir wohl alle für überflüssig, denn unter seiner Decke fand sich bald jeder zurecht. Aber erhebliches Kopferbrechen, beinahe ein Abbrechen des hintenüberfallenden Hauptes verursachte die Dünne des „Keilkissens“; dazu kam eine geradezu verblüffend geringe Breite der Schiffsmatratzen. Alle Augenblicke verirrte sich da ein müdes Haupt oder ein nicht minder des Ausruhens bedürftiges Bein oder ein Arm auf eines Nachbars Lager, und dem Kichern und Schwatzen mußte endlich kräftig Ruhe geboten werden. Ein einziges Flämmchen — die anderen waren ausgemacht — beleuchtete mit listigem, lustigem Flimmern das interessante Bild.

Mittwoch den 6. Juli. Um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr sollte aufgestanden werden, aber um 4 Uhr schon war es mit der Ruhe wieder vorbei. Herr Kollege Berger erzählte am Morgen von einem wunderbaren Traum mit allerlei Stimmen; er wäre nicht daraus klug geworden, ob es sich um Erinnerungen an den zoologischen Garten oder um Erlebnisse von der Lagerstätte handelte. Am Ende war es ein Potpourri von beiden. Um $\frac{1}{2}$ 5 Uhr bereits steckte alles wieder in den Hosen, und nun gings ans Hauptvergnügen, das Stiefelputzen mit den dazu von Muttern mitgebrachten Stiefelbürsten. Schade, daß nicht ein Künstler — einer der Jungen hatte ja einen photographischen Apparat mit auf die Reise genommen — diese malerische Szene im Bilde verewigt hat! Das Waschen und Zähneputzen ging sehr bequem von statten, unter Benutzung der Wasserleitung und des Ausgusses der Turnhalle, sowie der zur Verfügung gestellten Waschbecken, Wasserflaschen und Gläser; sogar Handtücher und Seife fehlten nicht, obwohl jeder damit zu Hause ausgerüstet worden war. Bald erfolgte mit Sack und Pack der Aufbruch, wobei Herr Kollege Berger seine Untertanen sorgfältigst musterte und zählte wie weiland Polyphem seine Schafe. Die bunten Mützen der verschiedenen Schulen boten ein farbenprächtiges Bild; besonders fielen Dessaus hoffnungsvolle Quartaner mit ihren hohen, nach oben breiter werdenden, dunkelgrünen Sammetmützen auf. Magdeburg stärkte sich schon in aller Frühe in dem städtischen Freibade der Alster. Doch wenn auch getrennt marschiert wurde, so vereinte sich doch alles rechtzeitig zur großen Kaffeeschlacht in der „Alsterlust“. Wer bis dahin noch nicht munter geworden war oder sich gar durch das in der Frühe feuchtnebelige Wetter die gute Stimmung hatte beeinträchtigen lassen, der sollte hier in der „Alsterlust“ lebendig werden. „Welches ist der Unterschied zwischen dem Satze, daß $2 \times 2 = 4$ ist und einem abgezogenen Hasen?“ „Dass $2 \times 2 = 4$ ist, ist zweifellos, aber ein abgezogener Hase ist ein Fell los!“ An dem Lichte, das dieser tiefstinnigste aller Kalauer uns aufsteckt, entzündet sich alsbald der allgemeine Frohsinn wieder, und nachdem auch der körperliche Mensch durch reichlichen, schönen Kaffee und viel Gebäck

gestärkt ist (gegen ein Blatt aus dem bewußten Heft), setzt sich der ganze Trupp etwa um 8 Uhr frohgemut und bei günstigem Wetter in Bewegung. Durch schöne Straßen hindurch gelangen wir zu dem berühmten neuen Rathaus. Zunächst wird das vor diesem von den dankbaren Hamburgern unserem Kaiser Wilhelm I. für etwa eine Million Mark errichtete herrliche Denkmal besichtigt, eine Schöpfung des Professors Johannes Schilling in Dresden. Der Mitte des Rathauses gegenüber, auf einem großen, an der Rückseite halboval begrenzten, an beiden Ecken durch große Flaggenmaste flankierten Platze, der in voller Breite von der Straße aus durch Stufen zugänglich ist, erhebt sich das 5 $\frac{1}{2}$ m hohe bronzene Reiterdenkmal, getragen von einem 6 m hohen, mit bronzenen Reliefs und Ornamenten gezierten Postament aus poliertem (schwedischem) Granit. Die Reiterstatue versinnbildet den großen Kaiser, wie er nach einem großen Siege von der Höhe seiner Macht und seines Ruhmes in der ihm eigenen würdevollen Ruhe herabschaut. Diese eigenartige, schöne Idee ist meisterhaft zum Ausdruck gelangt, durch die Züge des Gesichts, die ruhig zusammengelegten Hände und das ruhig und mit gesenktem Kopfe dastehende Roß. Um das Denkmal sind in angemessener Entfernung und geschickter Anordnung vier große, zweiarmige Lichtmaste verteilt und weiterhin lange Ruhebänke mit architektonisch gegliederter Lehne, bronzenen Greifen, Flammenbecken tragenden Granitschäften und mit doppeltebensgroßen Bronzegruppen. Durch diese Gruppen werden das einheitliche Reichsgesetz, einheitliches Maß- und Münzwesen, Invaliditäts- und Altersversorgung, sowie der Weltverkehr versinnbildlicht. Die beiden gewaltig langen friesartigen Reliefs der Rückwände stellen die Proklamation des Deutschen Kaiserreiches in Versailles und den Einzug und feierlichen Empfang der Hanseatischen Truppen in Hamburg dar. Meisterwerke künstlerischen Denkens und Schaffens sind auch die genannten sechs Maste, deren Schäfte von Eisen mit architektonisch und ornamental verzierten Basen und Bekrönungen von Bronze ausgeführt sind. Da ursprünglich jeder Mast als Baum zu denken ist, so steigt der Mast der deutschen Flagge als Tanne aus Waldboden hervor, während der Mast für die Hamburger Flagge mit Kiefer, aus Herakleumstauden herauswachsend, ornamentiert ist. Beide Masten sind zwischen den ornamentalen Teilen mit schönen figürlichen Reliefs verziert. Auch die vier Lichtmasten, Eiche, Linde, Ahorn und Esche darstellend, tragen unten reiche Verzierung, gleichsam Trophäen der Wasserwelt.

Alles wird gründlich in Augenschein genommen, und nun geht's an die Besichtigung des neuen Rathauses, dieses herrlichen Ersatzes für das am 6. Mai 1842 durch den großen Brand zerstörte alte Gebäude. Die Ausführung des neuen Prachtbaues, von der Grundsteinlegung (6. Mai 1886) bis zur Einweihung (26. Oktober 1897) gerechnet, erforderte fast 11 $\frac{1}{2}$ Jahre, die Baukosten einschließlich der inneren Einrichtung betragen 17 Millionen Mark. Das prächtige Hauptgebäude, aus dessen Mitte als althergebrachtes Sinnbild städtischer Macht und Selbständigkeit ein 112 m hoher Turm stolz emporragt, ist im Stil deutscher Renaissance erbaut, während die zwei nach hinten zu gelegenen niedrigeren Flügelbauten in Übereinstimmung mit dem Börsengebäude, das durch sie mit dem Rathaus verbunden wird, italienische Renaissance aufweisen. Den überaus reichen äusseren Schmuck des herrlichen Rathauses genauer zu studieren, haben wir keine Zeit; wir betreten das Innere, wo wir truppweise von sachkundigen Bediensteten unter eingehenden Erklärungen umhergeführt werden. Alle Künste und Gewerbe haben in diesem Prachtbau miteinander gewetteifert. Durch ein schönes schmiedeeisernes Gittertor des Haupteinganges hindurch haben wir die Turmhalle und dann die große „Rathausdiele“ betreten, deren 16 gewaltige Sandsteinsäulen reiche Sterngewölbe tragen. Überall fesseln Kunstwerke das Auge, z. B. bronzene Trinkbrunnen, bunte Fenster, eine sinnreich konstruierte und künstlerisch ausgeführte Uhr und zwei mächtige eiserne Wappenlöwen. Diese letztgenannten Meisterstücke der Schmiedekunst rühren aus den Werkstätten der Gebr. Armbruster (Frankfurt a. Main) her, deren herrliche Erzeugnisse mir schon auf der von der Berliner Schlosser-, Sporer-, Büchsen- und Windenmacher-Innung Berlins 1889 unter dem Protektorat des Prinzen Friedrich Leopold in der Reichshauptstadt veranstalteten und von ganz Deutschland beschickten Fachaussstellung aufgefallen waren. Von den Enden der Diele führen zwei mächtige Treppenaufgänge empor, nach rechts zu den Geschäftsräumen des Senats, links zu denen der Bürgerschaft. Unterhalb des letzteren Treppeneinganges befindet sich ein Zugang zum „Rats-Weinkeller“. Eine bedeutende Sehenswürdigkeit sollen diese Gewölbe bilden mit ihren wertvollen, von prächtigem Humor durchwehten Bildern, Versen und Spruchbändern, mit den herrlichen Galerien, Lauben, Trinkstuben (insbesondere dem „Remter“, der „Bacchuspforte“ und dem den Damen gewidmeten „Rosenkranz“), mit den künstlerisch ausgeführten Treppen, Säulen, Pfeilern, Kuppeln, Holztafelungen, Kachelbekleidungen, Bildhauerarbeiten verschiedenster Art usw. Wir versagen uns jedoch den Besuch dieser zu so mannigfaltigen ästhetischen und leiblichen Genüssen einladenden Räume und

steigen, indem wir auch die der Aufbewahrung der Urkunden dienende „Trese“ (der Dresen, der Tresen abgeleitet von Tresor), sowie die Aktenräume des Staatsarchivs und zahllose Räumlichkeiten der Finanzdeputation, des Senats und der Bürgerschaft übergehen, empor auf kunstvollen, kostbaren Treppen zu den sehenswertesten Räumen des Gebäudes, den herrlichen Sälen. Im Hauptgeschoß liegen auf einer Seite die „Ratsstube“ (Sitzungssaal des Senats) und die Sitzungssäle der Senatsabteilungen, auf der anderen der Sitzungssaal der Bürgerschaft und die Säle der Fraktionen, dazwischen der Hauptsaal und eine Reihe größerer und kleinerer Säle. Alles, was man hier sieht, ist schön, lehrreich und erhebend; Bände könnte man schreiben über das, was hier von den verschiedenen Künsten und ihren zahllosen Ausläufern im Gewerbe geleistet worden ist. Wir bewundern die großen Wandgemälde vielfach geschichtlichen Inhalts, durch die auch dem Fremden eine Ahnung aufgehen muß von der ruhmreichen, freud- und leidvollen Geschichte Hamburgs, einer Vergangenheit, die schließlich durch lange, schwere Arbeit hinführte zum Lichte glanzvoller, kräftig weiterstrebender Gegenwart. Insbesondere dem Andenken der 50 Jahre mächtiger Entwicklung, die auf den großen Brand (Mai 1842) folgten, ist der „Phönixsaal“ gewidmet. Erwähnt seien von den vielen Sehenswürdigkeiten des letzteren nur ein Ölgemälde von Fitger, darstellend die über der Brandstätte zu neuem Leben sich aufrichtende (die Stadt Hamburg personifizierende) Hammonia, mit der Unterschrift „Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen“, ferner ein die figürliche Bekrönung des Kamins bildender, den Flammen entsteigender Phönix, nach welchem auch der Phönixsaal seinen Namen bekommen hat, sowie zwei große bei dem Brande zusammengeschmolzene Silberbarren der Hamburger Bank und ein in Holzintarsie und Holzbrand ausgeführter Stadtplan, die Ausdehnung des schrecklichen Brandes veranschaulichend. Rührenden Ausdruck haben ihrer Dankbarkeit die Zöglinge des Hamburger Waisenhauses in dem sogenannten Waisenzimmer gegeben; die Holzdecke, die Türen und die Tafelung sind hier mit trefflichen Kerbschnitt-Ornamenten bedeckt, entstanden unter den Händen der kleinen Künstler. Zur weiteren Schilderung der oben genannten Säle, sowie des „Geheges“ und der verschiedenen Vorzimmer seien nur noch erwähnt zunächst reiche Gittertore und Türen aus geschmiedeter Bronze, Türen aus geschmiedeter Aluminiumbronze, aus Nußbaum-, Mahagoni- und anderen wertvollen Holzarten, Türen aus geschmiedeter Aluminiumbronze, aus Nußbaum-, Mahagoni- und anderen wertvollen Holzarten usw. mit reichen Schnitzarbeiten und Intarsien (eingeleigten Arbeiten), prächtige Fenster- und Türeinfassungen (vielfach Säulen) aus dem italienischen schwarzen Marmor Port d'or, aus rotem Untersberger Marmor und anderen kostbaren Marmorarten, die herrlichen Gemälde der Fenster, auch Glasmosaik aus amerikanischen Glasflüssen, ferner stattliche Säulen aus gelbem (marokkanischem) Onyx, aus Granit und Marmor, vielfach mit bronzenen Basen, Kapitälchen und sonstigen Ornamenten, die Gallerieen, Balkone und von kostbaren Marmorsäulen getragenen Musikemporen. Dazu kommen schöne, mit Schnitzarbeit gezierte Wandtafelungen aus Nußbaum- und Mahagoni- und anderen wertvollen Holzarten, Wandbekleidungen aus weißem und grauem, auch aus rotem Untersberger Marmor und anderen wertvollen Marmorarten, Tapeten aus Rindleder, durch Schnitzarbeit und Intarsien verzierte Zimmerdecken mit Mahagoni-, Nußbaum- und reich vergoldeter Eichentafelung. Von den Decken hängen kostbare Kronen herab, während zahlreiche Armleuchter die Wände zieren; diese und andere Beleuchtungskörper, sowie die Heiz- und Ventilationsgitter sind vielfach aus geschmiedeter Bronze hergestellt. Prächtig sind auch die Kamine und Möbel, z. B. die Tische, die Mahagoni- und die auf Bronzefüßen ruhenden Marmorbänke, die mit Intarsien und mit reich und sinnig gestickten Kissen versehenen Stühle, die mit prachtvollen Stickereien geschmückten Teppiche, Sammetdraperieen und Baldachine, größtenteils Geschenke von Hamburger Frauen und Jungfrauen. Allerlei ornamentale Darstellungen, Figurengruppen in Hochrelief, Porträtmedaillons, Wappen, kunstvolle Uhren, Marmorstatuen, Bronzestatuen, -Karyatiden, -Gruppen und -Aufsätze, zahllose Bronzetafeln schmücken die palastähnlichen Räume. Die unzähligen größeren und kleineren Wand- und Deckengemälde sind Meisterwerke; Professor Anton v. Werner z. B. ist durch ein die Beratungen Kaiser Wilhelms I. mit seinem Sohne und seinen Paladinen in Versailles darstellendes Gemälde vertreten. Rahmen künstlerischer Schnitzarbeit fassen viele dieser Bilder ein. Viele der in den Sälen befindlichen wertvollen Sachen sind Geschenke. Besonders erwähnt seien zwei kostbare Gaben Sr. Majestät Kaiser Wilhelms II., nämlich das lebensgroße Bildnis desselben und eine Porzellanvase. Eine solche schenkte auch ein Präsident der französischen Republik. Ein besonders hoch geschätztes Stück ist das auf einem kunstvollen pultartigen Gestell ruhende, prachtvoll ausgestattete, der Aufbewahrung von Gedenkblättern, insbesondere aus der Geschichte des Rathauses, dienende „goldene Buch“. Ein Blatt des letzteren mit eigenhändiger Aufschrift rührt vom Fürsten v. Bismarck her; das Begleitschreiben des Kanzlers ist dem Blatt angeheftet.

Alle oben genannten Herrlichkeiten sind in den verschiedenen Sälen und sonstigen Räumen in schönster Harmonie angeordnet.

Die Räume der Deputation für Handel und Schifffahrt, die Kanzlei für auswärtige Angelegenheiten, die Aktenmagazine des Dachgeschosses, die Heiz- und Ventilationsräume des Kellergeschosses werden, wie schon andere oben erwähnte Räume, von uns nicht besucht. Nachdenklich, in so mancher Richtung belehrt und angeregt, verlassen wir das hochbedeutsame Gebäude, das uns einen Begriff gab von dem kräftigen und vielseitigen Streben der großen deutschen See- und Handelsstadt, von ihrem Reichtum und ihrer Macht, von der Kunstfertigkeit ihrer Bürger und der Opferfreudigkeit edler Geber.

Eine interessante Ergänzung zu den bisher gesehenen neueren Stadtteilen Hamburgs wird uns jetzt geboten, indem unsere liebenswürdigen Führer mit uns einen Spaziergang durch die ältesten, 1842 vom Brande verschont gebliebenen, Straßen unternehmen. Gassen, die noch nicht eines Wagens Breite besitzen und infolge der oben noch vorspringenden uralten Häuschen kaum jemals von einem Strahl der Sonne getroffen werden, tun sich uns auf, und wir bedauern nur, daß kein photographischer Apparat zur Stelle ist, denn so etwas haben wir noch nicht gesehen! Daß diese mit Luft und Licht kärglichst versorgten Gegenden höchst gefährliche Brutstätten für Krankheiten sein können, bewies Hamburgs letzte große Choleraeuche; ebenso ist erklärlich, daß hier die Armut ihr Heim hat, eine Armut, die sich auch noch das Laster und Verbrechen als Zeltgenossen gefallen lassen muß.

Unser Marsch endigt wieder in der „Alsterlust“, wo das Reisegepäck abzuholen ist, und mancher auch frühstückt. Um $\frac{1}{4}$ 11 Uhr wird abmarschiert; auf dem zum Ufer führenden Steg schreiben einige noch den folgenden allgemeine Heiterkeit erregenden Wortlaut einer Warnungstafel ab:

„Der Transport schwerer Gegenstände, welche nicht getragen werden, über den Rundsteg, sowie das Baden von Hunden und das Fischen von diesem und den Stegen und Umgängen der Alsterlust, ist bei M. 6,00 Strafe verboten. Die Polizeibehörde.“ —

Um 10 Uhr 50 Min. vormittags entführt der Personenzug bei schönstem Wetter unseren ganzen (128 Mann starken) Trupp, dem sich noch der bereits genannte, für unsere Verpflegung usw. immer geschickt sorgende Herr Prochnewski angeschlossen hat, der Stadt Hamburg, die uns so viel Schönes und Lehrreiches geboten hat. Wiederum werden während der Fahrt Beobachtungen zum Fenster hinaus angestellt. Auf Viehweiden bemerken wir Stellen, wo das Gras ganz hoch stehen geblieben ist, während ringsherum die Kühe alles abgegrast haben; offenbar stehen hier schädliche (bezw. giftige) Kräuter, die das Vieh genau kennt und daher unberührt läßt. Auch an „Kamps“ oder Koppeln für Pferde und Kühe kommen wir in der Provinz Holstein, durch die wir jetzt fahren, vorbei, und zwar sind diese kleinen Parzellen hier mit lebenden Hecken von Weißbuchen-Strauchwerk usw. umzäunt, die auf schmalen, einige Meter hohen Erdwällen angepflanzt sind. Diese hohen Einfriedigungen, im Volksmunde „Knicks“ genannt, fand ich auch in Westfalen; dort wie hier haben und erfüllen sie den wichtigen Zweck, die Felder gegen stürmische Winde, Frost und Versandung zu schützen. In der Tat gedeihen diese eingefriedigten Felder, die nicht größer als ein Stück Gartenland sind und Koppeln heißen, üppig. Für die dem Landwirt durch das Koppelsystem verloren gehende, von den Wällen bedeckte Bodenfläche entschädigen ihn die Knicks durch das auf ihren Wänden innen und außen wachsende dichte Gras und durch das als Brennholz dienende oben auf dem Erdwall wachsende Strauchwerk. In den Kämpfen 1848/49 und 1864 boten diese Knicks gute Deckung.*) Weiterhin folgen Heide, Torfstiche, weidende Ziegen und im Hintergrunde Wald. Station Halstenbek. Bei Station Pinneberg Buchenwald, auch weiterhin hübscher Laubwald. Schönes Vieh sehen wir hier in Holstein. Hinter Tornesch wieder Torfstiche. Immer wieder erfreuen üppige Wälder und Felder das Auge. Bei Elmshorn eine Windmühle, deren Flügel der Länge nach in vier schmale Streifen geteilt sind. Die ganze hübsche Gegend macht den Eindruck sorgfältiger Bewirtschaftung. Wie in gewissen Gegenden Westfalens immer wieder einzelne Gehöfte, von Knicks eingezäunt, keine Dörfer. Im Hintergrunde immer noch Wald, noch hinter der Station Horst. Vor Neumünster beobachten wir einen Bienenzüchter bei seiner Arbeit. An einer Stelle führt die Bahn uns dicht an einem Knick vorbei, so daß wir dessen Bau klar zu erkennen vermögen. Hinter Station Einfeld ein Torfstich, aber mit nur ganz flach gestochendem, hellem, also minderwertigem Torf, der

*) Näheres über diese interessanten, auch landschaftlich mitunter überraschend und schön wirkenden Knicks der jütischen Halbinsel siehe in dem bereits genannten trefflichen Werk von Kutzen (3. Aufl., Seite 427 u. ff.).

vielleicht nur zu Torfmüll verarbeitet wird, zu Brennmaterial schwerlich. Viele Strohdächer. Eigentümlich sieht die Landschaft dicht vor und hinter Station Voorde aus, nämlich ganz hügelig; diese zahllosen kleinen Erhebungen gleichen beinahe Dünen. Sehr gut heben sich die auf diesen Hügeln liegenden Knicks ab. Plötzlich, gegen 2 Uhr mittags, allgemeine Erregung: Kiel kommt in Sicht! Alles drängt an die Fenster. Die Hellinge der Germaniawerft und sogar einige Panzerschiffe tauchen auf. Endlich, etwa um 2 Uhr, hält der Zug, und wir steigen aus. Freundliche Begrüßung erwartet uns: Herr Oberleutnant z. S. Nieden und ein Deckoffizier (Torpedoboots-Steuermann), Herr Abesser, nehmen uns in Empfang, um von nun an unsere ständigen Begleiter in Kiel und Umgegend zu bleiben. Wie recken sich aber erst unsere Jungen in militärischer Strammheit, als die etwa 40 Mann starke Kapelle der 1. Matrosendivision sich an die Spitze unseres schnell geordneten Zuges setzt und uns unter schmetternden Klängen voranmarschiert zu dem leider zu nahe gelegenen Etablissement von Wriedt. In dem großen und schönen, mit Flaggen geschmückten Saale dieses Vergnügungsorts wird, während vier geschulte Mitglieder einer Zivilkapelle auf einem Piano, zwei Streichinstrumenten und einem Blasinstrument uns mit guter Tafelmusik erfreuen, eine großartige Mahlzeit eingenommen. (Gutschein-Heft.) Getränke müssen natürlich, wie immer, besonders bezahlt werden.

Bei Tisch hören wir zu unserer Freude, daß wir eine große Zahl von Kriegsschiffen, die im Laufe der nächsten 24 Stunden abdampfen sollen, zu sehen noch Gelegenheit haben werden. Wir brechen daher um 3¹/₄ Uhr auf und fahren auf besonders gemietetem Dampfer um 3¹/₂ Uhr zum Kriegshafen hinaus, vorbei an seinem im Schmuck herrlicher Buchen und stattlicher Gebäude prangenden Gelände, vorbei an Hellingungen und zahllosen Kriegsschiffen, Personendampfern, Frachtschiffen, Segelbooten usw. zu der den Eingang in den Kaiser-Wilhelm-Kanal bildenden Holtenauer Schleuse. Wir langen hier nach einer Fahrt von 25 Minuten an, gerade rechtzeitig, um den Beginn der Durchschleusung der Kriegsschiffe ansehen zu können. Die Holtenauer Schleuse ist, wie auch die am anderen Ende des Kanals befindliche, eine Doppelschleuse, d. h. sie besitzt zwei (150 m lange) Kammern, gestattet also immer zwei Schiffen zugleich die Durchfahrt. Dicht an uns vorbei werden die Küstenpanzerschiffe „Beowulf“, „Frithjof“, „Odin“ und „Hildebrand“ durch die Schleuse langsam hindurchbefördert, mit schneidigem „Hurra!“ von uns begrüßt. Die großen Linienschiffe sollen einige Stunden später folgen. Sinnreich ist das Öffnen und Schließen der gewaltigen Schleusentore auf hydraulischem Wege vom Lande aus. Während des über eine Stunde währenden Aufenthaltes hier nehmen wir auch noch andere Sehenswürdigkeiten schnell in Augenschein, zwei Leuchttürme, nämlich einen gemauerten auf dem nördlichen Ufer des Kanaleingangs und einen eisernen auf dem südlichen, beide vom Lande aus elektrisch zu erleuchten und daher ohne Wärter. Auf dem Nordufer, wo wir uns befinden, nahe dem Leuchtturm, erhebt sich auch ein schönes Denkmal mit der Inschrift „Wilhelm der Große“, der hier von einem hohen, ein Wikinger Schiff darstellenden Unterbau hinabschaut aufs Meer. Am Leuchtturm befindet sich eine Tafel mit der Aufschrift: „Kaiser Wilhelm II. vollzog die Weihe des Nord-Ostsee-Kanals und übergab ihm dem Weltverkehr am 21. Juni 1895.“ Der Obelisk in der Nähe dient dem Gedenken an die Anlegung des alten Eiderkanals durch Christian VII. von Dänemark. In den buschigen Anlagen, dicht neben dem Leuchtturm, wachsen zwei stattliche echte Kastanienbäume, kleiner zwar als die ehrwürdigen Riesen, die Friedrich der Große im Frühlinge seines Todesjahres (1786) im Park von Sanssouci pflanzen ließ, aber größer als der die Anlagen am Weißenfelsen „Bad“ zierende Baum. Große echte Kastanienbäume sahen wir übrigens in Kiel vor der Marineakademie, an der schattigen Fahrstraße. — Um 5 Uhr fahren wir von der Holtenauer Schleuse wieder ab. Zahllose Quallen fesseln das Auge; unser Torpedoboots-Steuermann, der mit dem Herrn Oberleutnant z. S. uns natürlich überall zur Seite ist, erzählt ein kleines Abenteuer, das er im Hafen von Arendal (Norwegen) beim Baden in der See erlebte. Beim Kopfsprung ins Wasser flog er mit dem Gesicht gerade auf eine große Qualle, die sich mit ihren „Nesselfäden“ derartig rächte, daß ihm das Gesicht 14 Tage brannte. Die „Nesseltiere“ (Quallen usw.) sind nämlich in ihrer äußeren Hautschicht mit zahllosen Bläschen versehen, die im Innern einen langen, spiralig aufgerollten, von giftiger Flüssigkeit umspülten hohlen Faden, außen aber einen kleinen dornigen Fortsatz besitzen. Wird dieser Fortsatz nun von einem vorbeischwimmenden Tier berührt, so preßt die Blase die Flüssigkeit mit Gewalt in den Faden, der herausschnellt in ähnlicher Weise wie die auf den Weißenfelsen Jahrmärkten käuflichen, spiralig zusammengerollten Papierrohren, wenn man mit dem Munde Luft in sie bläst. Indem nun das Tier von einem Nesselfaden verwundet wird, empfängt es giftige Flüssigkeit und wird, von vielen solchen vergifteten Geschossen

getroffen, gelähmt, so daß es dem Nesseltier zur Beute fällt. Die große Qualle in Arendal war vielleicht eine „Gemeine Haarqualle“, *Cyanea capillata*, von 60 cm Breite. —

Um $\frac{1}{2}$ 6 Uhr legen wir, nach einer wiederum höchst interessanten Fahrt durch den Kriegshafen (der durch ihn geschützte Handelshafen wird von dem weiter landeinwärts gelegenen Teile der Kieler Bucht gebildet), an der Kaiserlichen Werft an. Verschiedene Kriegsschiffe sehen wir hier, u. a. das in der Ausbesserung begriffene gewaltige Linienschiff „Kaiser Barbarossa“; ein neuer großer Kreuzer, „Roon“, ist im Bau begriffen. Mit größter Bereitwilligkeit werden uns die mächtigen Reparaturwerkstätten gezeigt, in denen kolossale Stücke bearbeitet werden. Die ganzen Verhältnisse hier, wie auch die Arbeiter, machen einen recht guten Eindruck auf mich. Für die Leute soll hier übrigens ausgezeichnet gesorgt werden. Ferner geht's an die genaue Besichtigung des kleinen Kreuzers „Bremen“, der uns einen Begriff von dem Bau, der Einrichtung und Ausrüstung eines Kriegsschiffes gibt. Die großen Geschütze, die Maschinenkanonen, Maschinengewehre, die Geschösaufzüge, das gepanzerte Steuerhaus, die Scheinwerfer, die Räume für die Mannschaften, Unteroffiziere und Offiziere, alles bekommen wir zu Gesicht, indem wir unseren zu jeder Erklärung bereiten liebenswürdigen Führern (von der Besatzung der „Bremen“) durch die manchmal recht engen Gänge folgen. Unser Kreuzer „Bremen“ zählt übrigens mit seinen 23 bis 23,8 Seemeilen in der Stunde zu den schnellsten Schiffen unserer Marine. Mit lebhafter Anteilnahme wird außer mir vielleicht noch mancher andere von uns in der Zeitung die Fahrten dieses Schiffes verfolgt haben, das am 27. August 1904 seine erste Auslandsreise angetreten hat nach: Funchal (Hauptstadt der westlich von Nordafrika gelegenen Insel Madeira), Porto Grande auf St. Vincent (einer Kapverdischen Insel, weiter südwestlich, nahe Afrika), Rio de Janeiro (Hauptstadt von Brasilien), Ilha Grande in Brasilien, Barbados, Port of Spain (Hauptstadt von Trinidad), La Guayra in Venezuela (im nördlichen Südamerika), Willemstadt (Hauptstadt von Curaçao), San Domingo und Port au Prince (den Hauptstädten von Haiti), Kingston (Haupthafen von Jamaika), Santiago de Cuba (auf Cuba), Puerto Cortez in Honduras, Livingston in Guatemala, Pensacola auf der langen Koralleninsel Florida, Tampa in Florida usw.

Nachdem wir den kleinen Kreuzer „Bremen“ gründlichst besichtigt haben, wird uns noch ein Vergleich mit einem großen Kreuzer „Friedrich Karl“ geboten, dessen Umrisse um so mächtiger wirken, weil das Schiff im Trockendock liegt. Auch etwa ein Dutzend Torpedoboote bekommen wir im Torpedoboote-Hafen der Kaiserlichen Werft zu Gesicht, ohne freilich heute Zeit zu genauerer Besichtigung zu haben. Wir setzen auf der Fähre über und genießen noch einen köstlichen Abend (das Wetter ist vorzüglich geblieben) in dem herrlich am Kriegshafen, nahe der Marineakademie, gelegenen Garten des „Hotels Düsternbrook“. Während die Klänge der im Garten (für uns kostenfrei) spielenden Matrosenkapelle in unser Ohr dringen, erfreut sich das Auge an den Erscheinungen auf dem Wasser, namentlich an dem gerade vor uns liegenden schneeweißen, von zwei gelben Schornsteinen gezierten kleinen Kreuzer „Nympe“. Wie ich dieses Schiff in ruhiger Schönheit so vor mir daliegen sehe, von der untergehenden Sonne rötlich beleuchtet, kommt mir unwillkürlich der Gedanke, daß wir Deutschen den Schiffen, auch denen männlichen und sächlichen Namens, meist weibliches Geschlecht beilegen möglicherweise nicht in Nachäffung der Engländer, sondern weil unsere Schiffe so — schön sind! Ein Bild der reizenden „Nympe“ wird denn auch schleunigst von mehreren Schülern mittelst Bleistifts aufs Papier gebracht. Eine Zeichnung sehe ich, die vorzüglich sauber angefertigt ist; wahrscheinlich wird sie dem Künstler seitens des Deutschen Flottenvereins eine der Bücherprämien einbringen, die dieser für gute Aufsätze über die Flottenfahrt, sowie für saubere Skizzen von Schiffen und Hafenanlagen ausgesetzt hat. — Eine Menge von Schiffen haben wir heute schon gesehen. Zunächst sind zu nennen große Schlachtschiffe, nämlich drei Linienschiffe der Wittelsbachklasse („Wittelsbach“, „Wettin“, „Zähringen“) und alle fünf der Kaiserklasse („Kaiser Friedrich III.“, „Kaiser Wilhelm II.“, „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kaiser Barbarossa“, „Kaiser Karl der Große“), sowie das Linienschiff „Braunschweig“ (neu im Bau begriffen, fast fertig) und „Lothringen“ (im Bau), ferner die großen Kreuzer „Prinz Heinrich“, „Friedrich Karl“ und (im Bau begriffen) „Roon“, die kleinen Kreuzer „Bremen“ und „Nympe“, vier um 7 m verlängerte Küstenpanzer, die alten Schiffe „Kaiser“, „Deutschland“ und „Friedrich der Große“, die Schulschiffe „Moltke“, „Stosch“ und „Stein“, das alte Panzerschiff „Hansa“, eine Reihe von Torpedobooten, sowie zahllose dem Handel, Verkehr und Vergnügen dienende Schiffe und kleinere Fahrzeuge, u. a. des Kaisers Segeljacht „Meteor“. Das oben genannte neue Linienschiff „Braunschweig“ wurde am 15. Oktober 1904 in Dienst gestellt, ist unser stärkstes Schlachtschiff und das erste Schiff einer im Bau begriffenen ganz neuen Schiffsklasse, der „Braunschweigklasse“. Die Wasserverdrängung der „Braunschweig“ beträgt

13 200 Tonnen, gegen 10 000, 11 000, 11 800 bez. der Brandenburg-, Kaiser- und Wittelsbachklasse. An Gefechtswert überlegen ist dieses Schiff allen unseren bisherigen Kriegsschiffen durch die stärkere Panzerung, die leistungsfähigere Artillerie, z. B. die vier Schnellfeuer-Geschütze von 28 cm, gegenüber den bisherigen von 24 cm, und die bessere Torpedoausrüstung mit sechs Rohren unter Wasser. Auch die elektrischen Anlagen weisen bedeutende Fortschritte auf. Leider scheint es recht schwer zu sein, militärische Geheimnisse gegen Verrat zu schützen, wie aus einer die „Braunschweig“ betreffenden Zeitungsnachricht hervorgeht. —

Nach einem an interessanten Erlebnissen überaus reichen Tage bezieht unser ganzer Trupp abends ein gemeinsames Quartier in der alten Deckoffizier-Schule (Muhlhusstrasse 98), wo wir bis zur Abreise aus Kiel auch wohnen bleiben und morgens in der in diesem Gebäude befindlichen Kantine Kaffee mit Gebäck und eingewickelter zweites Frühstück erhalten. (Gutschein-Heft.) Unser Quartier ist ausgezeichnet, dank der liebevollen Aufmerksamkeit des uns sogar auf Ausflügen begleitenden Kaserneninspektors Herrn Wedekindt. Auch dem Kantinenwirt, Herrn Wachtmeister Bogenschneider, gebührt unser Dank. — Wir sind in einer großen Zahl von Zimmern untergebracht, und jeder hat seine Bettstelle mit sauberen Betten. Die Bettstellen stehen in den Zimmern teils einfach nebeneinander, teils ladet eine aufgesetzte Etage zu einer kleinen turnerischen Kletterei ein. Wanzen gibts hier nicht; dies Ungeziefer hat Herr Kaserneninspektor Wedekindt, wie er mir erzählt, und ich im zoologischen Unterricht wieder verwerte, aus sämtlichen Kasernen Kiels durch ein sehr einfaches und billiges Mittel verbannt, das untrüglich sei und sicherer wirke als alle ihm bekannten Mittel.*) Nun, wir schlafen alle vorzüglich, wovon sich unser Herr Oberleutnant bei seiner abends spät noch ausgeführten Revision überzeugen kann.

Donnerstag den 7. Juli. Um 6 Uhr früh höre ich das Kommando „Wecken!“ und alsbald wird eine Tür nach der anderen von einem Matrosen aufgerissen, der mit kräftiger Seemannsstimme „6 Uhr!“ ruft. Jeder kleidet sich an und frühstückt, und um 7 Uhr 35 Minuten fahren wir, wieder in eigens gemietetem Dampfer, von der Seegarten-Brücke ab. Das Schiff hat die Flagge des Deutschen Flottenvereins gehißt, zu der unser Kaiser eigenhändig die Zeichnung lieferte. Unter den zahllosen Fahrzeugen, an denen wir vorbeikommen, werden uns von unseren stets auskunftsbereiten militärischen Begleitern auch kaiserliche Jachten, sowie eine Jacht des reichen Amerikaners Vanderbilt gezeigt. Die großen Kasernen der Torpedoabteilung ziehen an uns vorüber, und endlich, nach einer fröhlichen Fahrt von 37 Minuten, werden wir in der Holtenuer Schleuse festgemacht, neben einem norwegischen Frachtdampfer „Ella“. 10 Minuten später losgemacht, fahren wir in flottem Tempo den Kaiser-Wilhelm-Kanal entlang. Schneller freilich ist ein Hase, der am Ufer nebenherläuft; mit seinen langen Löffeln will er gewiß den oben erzählten Witz vom abgezogenen Hasen erhaschen, den einer der Herren Kollegen in Hamburg zum besten gegeben hatte, und den ich gerade weiter verbreite. Kriegsschiffe machen im Kanal nicht mehr als 10 Seemeilen stündlich, damit die Böschung nicht leidet. So kommt es, daß gestern jedes Kriegsschiff bei etwa halb so schneller Fahrt durch den ganzen $13\frac{1}{2}$ Meilen langen Nord-Ostsee-Kanal, von Holtenu am Kieler Hafen bis Brunsbüttel, 10 Stunden brauchte. Die Schleusen an den Enden sind nötig, weil die wechselnden Wasserstände der Nord- und Ostsee für den Kanal unschädlich gemacht werden müssen; vielleicht ist auch von Natur schon ein Niveauunterschied vorhanden. Bei großen Stürmen entstehen Hochfluten an der Elbe bis zu 5,24 m, an der Ostsee bis zu 3,17 m über dem Wasserspiegel des Kanals; gegen derartige Fluten müssen die Schleusen den Kanal schützen. Manchmal soll Brunsbüttel sogar 6 bis 7 m Wasser mehr haben, mitunter ist freilich der Niveauunterschied so unbedeutend, daß es nicht nötig ist, an beiden Enden die Schleusen geschlossen zu halten.***) Unsere Kanalfahrt geht bis zur Hochbrücke von Levensau, wo wir 20 Minuten nach dem Losmachen in der Schleuse eintreffen. Die riesige Brücke überspannt den Kanal in einem einzigen Bogen von 165 m Spannweite, in einer lichten Durchfahrtshöhe von 42 m über dem Wasserspiegel und ist die größte bis 1895 und wohl auch bis heute in Deutschland ausgeführte Bogenbrücke. Zufällig hält auch gerade ein Eisenbahnzug auf der Brücke. Im ganzen führen über den Kanal zwei Eisenbahn-Hochbrücken

*) Es ist Ammoniakwasser, aus Gasanstalten umsonst zu beziehen; in jedem Zimmer sind ein paar mit dieser Flüssigkeit gefüllte Schüsseln aufzustellen, worauf man die Türen zu verkleben hat. Frühestens 48 Stunden später ist zu lüften.

**) Für den Höhenunterschied von Meeren bekam ich 1893 ein interessantes Beispiel auf der Schneekoppe, deren Höhe auf der österreichischen Generalstabkarte etwas anders als auf der preußischen angegeben war, weil die Österreicher ihre Angaben auf den Spiegel des Adriatischen Meeres, wir aber auf den der Ostsee beziehen.

(bei Grünthal und Levensau) und zwei Eisenbahn-Drehbrücken, außerdem 17 Fähren. Auch sind sieben Ausweichstellen für große Schiffe vorhanden, sowie elektrische Lichtanlagen für den Nachtbetrieb. Nächst dem 160 km langen Suezkanal ist der Nord-Ostsee-Kanal mit seinen 98,65 km der bedeutendste Durchstich eines Festlandes. Der geplante Panamakanal würde 75 km lang werden, allerdings erheblich schwierigeren Boden zu durchbrechen haben. Unser Kanal, zu dem schon Kaiser Wilhelm I. 1887 in Holtenau den Grundstein legte, ist ein Riesenwerk der Wasserbaukunst und deutscher Arbeit, von dem in unserer Nachbarstadt Zeitz geborenen Wirklichen Geheimen Oberbaurat Otto Bansch erbaut, von größter Wichtigkeit für einen Kriegsfall, wie für friedlichen Handel und internationale Schifffahrt, namentlich für die Handelsinteressen der deutschen Nordseehäfen. Wie gefährlich die Fahrt um Skagen (Dänemarks nördlichsten Punkt) ist, erhellt sehr gut aus einer Karte, auf der die Schiffsunfälle in den dänischen Gewässern durch dicke Punkte dargestellt sind, und die daher wegen ihres Aussehens den Namen „Kaviarkarte“ führt. Innerhalb des nördlichen, dänischen Gebietes haben in den 28 Jahren von 1858 bis 1885 nicht weniger als 6316 Strandungen stattgefunden, im südlichen, deutschen Gebiet während der 15 Jahre von 1873 bis 1887 bereits 1899, so daß die „Kaviarkarte“ 8215 Schiffsunfälle durch Punkte veranschaulicht.

Jenseits der Hochbrücke von Levensau dreht unser Dampfer im Kanal um, und nach einer Rast von einigen Minuten fahren wir zurück und landen 16 Minuten nach dem Verlassen der Schleuse in Friedrichsort. Unterwegs kamen wir auch an Torpedobooten vorbei. Die Fahrt im Kanal gab einem Schüler gute Gelegenheit zur Anwendung seines mitgebrachten photographischen Apparates; in Friedrichsort freilich ist das Photographieren verboten. Während unser Dampfer anlegt, landet gerade ein von einem Oberleutnant geführtes Ruderboot, in welchem Schiffsjungen sich im Rudern üben. In der Festung Friedrichsort wird uns von einem uns führenden Offizier der Festung, dem liebenswürdigen Oberleutnant Herrn Zirzow, nicht nur ein Fort gezeigt, sondern auf den Wällen des letzteren, angesichts der Kieler Bucht, sogar ein 20 Minuten dauernder, außerordentlich interessanter Vortrag über die Befestigungen der Kieler Bucht gehalten, über den vorzüglich gedeckten Panzerturm mit seinen drei riesigen Schnellfeuer-Geschützen (26 cm), die Forts, Battereien, die Sperrbattereien, Minen, Stacheldraht-Trossen, Balkensperren, Scheinwerfer, Schnelllade-Kanonen (zu acht bis zehn Schüssen in der Minute) usw. Die meisten dieser Werke sind auf Touristenkarten gar nicht eingetragen. Auch über das Artillerie-, Marine- und Munitionsdepot und die Werkstätten von Friedrichsort werden wir belehrt, sowie über die hier dicht am Wasser gelegene, von uns schon mit großem Interesse betrachtete Torpedo-Versuchsstation.

Auf den denkwürdigen Wällen, von denen aus wir dem überaus fesselnden Vortrage gelauscht haben, mit den uns umgebenden gewaltigen Geschützen von 26 cm hinausblickend aufs weite Meer, bringen wir unserem Kaiser drei kräftige Hochrufe aus, der Aufforderung eines älteren Herrn Kollegen folgend, der auch dem Herrn Oberleutnant Zirzow unseren Dank ausspricht. Sodann gehen wir, nachdem wir noch die Übungen auf der Signalstation bewundert haben, wieder an Bord unseres Dampfers und fahren dicht an der Torpedo-Versuchsstation und bald auch am Leuchtturm von Friedrichsort vorbei nach Laboe zu. Das Abschießen der Torpedos aus den Torpedorohren zu sehen, bietet sich uns wiederholt Gelegenheit. An den aufsteigenden Luftblasen können wir genau die Bahn verfolgen, die ein Torpedo unter Wasser beschreibt, hinweg unter den drei hintereinander aufgestellten Scheiben, und wie er dann nach Vollendung seiner einige hundert Meter langen Bahn emportaucht und von einem Boot wieder herausgefischt wird. Natürlich sind diese Übungstorpedos nicht geladen. Nur einmal jährlich wird ein scharfer Schuß abgegeben; dieser kostet 15000 Mark, da der zerschmetterte Torpedo im Innern eine teure Maschinerie birgt. Noch im Sommer oder Herbst 1904 las ich in der Zeitung von einem solchen in dortiger Gegend abgefeuerten scharfen Torpedoschuß, durch den mächtige Balken bis zur Höhe des Bülker Leuchtturms emporgeschleudert wurden. — Auf unserer Fahrt nach Laboe bemerken wir vor uns das an drei Schornsteinen kenntliche Artillerie-Schulschiff „Prinz Adalbert“, das dröhnende Schießübungen abhält. Zahllos und recht verschiedenartig sind wieder die Fahrzeuge, die wir auf der Kieler Fördrde zu Gesicht bekommen. 13 Minuten nach unserer Abfahrt von Friedrichsort landen wir in dem kleinen Badeort Laboe, um 10 Uhr 34 Minuten. Wir machen zunächst einen kleinen Spaziergang am Strande, wo Badegäste, namentlich aber ihre Kinder sich in der würzigen Seeluft stärken, und jung Deutschland noch im Sande einem besonderen Vergnügen mit Spaten und Schaufel obliegt, dem Schanzenbauen. In tiefen Zügen atmen auch wir die herrliche, reine Luft ein. Verschiedenfarbig zeigt sich das Wasser, je nach der Tiefe — nahe dem Strande ist das Meer recht flach —, der Bewölkung und dem Stande

des Beobachters zur Sonne. Unser Blick schweift in die Ferne über die sich kugelförmig wölbenden Meeresfluten hinweg; man hat ein Gefühl, als erweitere sich mit dem räumlichen Horizont auch der geistige. Unwillkürlich regt sich die Sehnsucht, über die wunderbar schillernden Fluten hinwegzufahren nach fernen Landen. Man möchte mit Homer, dem Sohne eines vermutlich ebenfalls meerumschlungenen Vaterlandes, an dessen Gestade er gewiß oft geweilt hat, ausrufen:

„Reisen will ich, und nichts soll meinen Entschluß mir vereiteln!“ (Odyssee, II, 319.) Auf dem weißen Sande des Ufers liegen allerlei aus Küchen weggeworfene Sachen, einige tote Quallen und Fische, zahllose, größtenteils recht niedliche Muscheln, für die leider noch keine umfangreiche industrielle Verwendung gefunden ist, Berge von Seegras (*Zostera*), das zum Füllen von Matratzen, Keilkissen usw. verwertet wird, sowie Massen des zu den Braunalgen gehörenden Blasentangs (*Fucus vesiculosus* L.). Von diesem bekommen wir auch die wurzelartigen Haftorgane, mit denen er sich auf dem Untergrunde befestigt, sowie die oben an den körnigen Enden sitzenden, der Vermehrung dienenden Fruktifikationsorgane — die Algen gehören zu den blütenlosen Pflanzen (Kryptogamen) — zu Gesicht. Die zahlreichen Anschwellungen an dem bis zu 1 m langen, wiederholt gabelig geteilten, zähen, lederartigen Körper sind bekanntlich keineswegs Früchte, sondern mit Luft gefüllte Blasen, die wie Schwimmgürtel die Pflanze schwimmend erhalten. Trotzdem die Braunalgen, weil sie sich fortwährend gegen brandende Wogen, auch gegen Ebbe und Flut, zu wehren haben, nur auf felsigem Untergrunde wachsen, werden sie doch häufig bei Stürmen massenhaft losgerissen und auf den Strand geworfen, wo sie dem Menschen zur Benutzung verfallen. Teils dienen sie zum Düngen der Acker, teils zur Gewinnung des wertvollen Jods, das sie bei Lebzeiten dem Meerwasser entnommen haben und nun nach ihrem Tode aus ihrer Asche an den Menschen, der die Pflanze verbrennt, ausliefern müssen. Neuerdings hat Herr Karl Fr. Töllner (Bremen) für die jodhaltigen Algenarten des Meeres, z. B. den genannten Blasentang (*Fucus vesiculosus*), noch eine andere wichtige Verwendung erfunden und sich patentieren lassen. Wie Herr Dr. med. Wunderwald (Weißenfels) mir mitzuteilen die Güte hatte, stellt Herr Töllner aus diesen Algen und geeigneten pflanzlichen Ölen ein Heilmittel „Fucol“ her, dem man nachrühme, daß es ein vollwertiger Ersatz für Lebertran und sogar billiger als dieser sei, kräftiger und schneller wirke und keinen unangenehmen Geschmack besitze. — Die von mir bemerkten Kinder der Flora sind, vom Gewöhnlichen Meersenf (*Cakile maritima*), einigen Wassergewächsen und einer großen, prächtigen Distelart abgesehen, die unserer Heimat; die hier am Strande wachsenden Vertreterinnen der Ranunculaceen, Papaveraceen, Cruciferen, Violaceen, Silenaceen, Alsinaceen, Malvaceen, Hypericaceen, Geraniaceen, Papilionaceen, Rosaceen, Pomarien, Crassulaceen, Umbelliferen, Rubiaceen, Compositen, Campanulaceen, Convolvulaceen, Boraginaceen, Solanaceen, Labiaten, Plantaginaceen, Polygonaceen, Salicaceen, Gramineen und Equisetaceen kennen wir schon von Weißenfels her. Doch nicht nur botanische, auch zoologische Studien werden uns hier in Laboe geboten, und zwar letztere in der angenehmen Form eines großartigen Frühstücks „nach Holsteiner Art“, zu dem wir uns in einem großen Wirtshause an langen Tafeln um 11 Uhr niederlassen. Was hier alles an feinen Gerichten, und zwar in nicht zu bewältigender Fülle, aufgetischt wurde, läßt sich gar nicht aufzählen. Da gab's prachtvollen gebackenen Goldbutt, in frisch geräuchertem Zustande feine Makrelen, Lachs, Aal, Flundern usw., sowie allerlei schöne Fleischsalate, besten Aufschnitt usw. Homer würde gesagt haben:

„Und sie erhoben die Hände zum lecker bereiteten Mahle.“ Dieses Frühstück war geradezu großartig! Und der Appetit nicht minder, denn dieser wird durch die Seeluft bekanntlich mächtig angeregt. Hätten die Mütter sehen können, wie hier eingehauen wurde! Wegen der Bezahlung brauchte niemand in Sorgen zu sein; ein Blatt aus dem Gutscheine-Heft regelte auch hier alles, abgesehen vom Bier. Und der von stürmischem Jubel begrüßte, die liebe Jugend mitten ins Herz treffende, die Blicke nach der Heimat richtende Toast, den ein älterer Kollege hier hielt; na, ich will nichts verraten!

Nach dem „Frühstück“ eine neue Überraschung: „Rettung“ eines „Schiffbrüchigen“ mittelst des Raketenapparates. Diese segensreiche Erfindung dient dazu, bis auf eine Entfernung von 400 m vom Strande Schiffbrüchige (die Fahrzeuge natürlich nicht) zu retten. Am Strande, unmittelbar vor unseren Augen, wird aus einem Rohr über einen 150 m entfernten „gestrandeten“ Kutter hinweg in hohem Bogen eine Rakete abgeschossen, die eine dünne Leine nach sich zieht; mittelst letzterer, die dicht neben dem Mast niederfällt, wird von einem Mann der Besatzung ein stärkeres Seil und mit diesem schließlich eine „Hosenboje“ und ein dickes Tau herangezogen, das oben am (nicht hohen) Mast befestigt, am Lande aber noch mittelst Winde und Flaschenzuges straffer gespannt

wird. (Soeben dröhnte übrigens vom Wachtschiff im Kieler Hafen ein Kanonenschuß herüber, 12 Uhr kündend.) Einer der „Schiffbrüchigen“ klettert jetzt am Mast empor und in die sackähnliche, aber unten offene Hosenboje hinein und wird nun unter Benutzung der Schwerkraft ans Land herangezogen, wobei er zu allgemeinem Jubel mit den Beinen ins Wasser taucht. Die „Rettung“ gelingt vollkommen und gibt uns ein anschauliches Bild von einer wirklichen Rettung im Ernstfalle. In solchem werden allerdings statt einer Boje mehrere gleichzeitig benutzt, also mehrere Personen zugleich gerettet. Am 1. Oktober 1904 las ich in der Zeitung, daß die gesamte Mannschaft des auf der Fahrt von Hamburg nach Burghead befindlichen und an Schottlands Ostküste, drei Seemeilen nördlich von Aberdeen, gestrandeten deutschen Schoners „Emma Sophie“ durch den Raketenapparat gerettet worden sei. Wie umfangreich sich übrigens das Rettungswesen an der Küste und in See bereits entwickelt hat, zeigte ein vom Deutschen Flottenverein am 20. August 1904 in Schloß Weißensee veranstaltetes Flottenfest, auf dem außer Signalen die verschiedensten Apparate vorgeführt wurden: Cordes' Wurfkanone und das Wurfgewehr, beide zur Herstellung einer Verbindung zwischen Land und Schiff bestimmt, ferner Rettungsringe, Schwimmwesten, Rettungsbojen, Rettungskissen, Rettungsgürtel, Rettungsboote usw. —

Interessant war mir in Laboe auch die Äußerung eines biederen Fischers, mit dem ich mich unterhielt: „Was da (im Meere) alles drin is, da kann man sich gar keinen Begriff von machen!“ Seit Jahren schon lenke ich im naturbeschreibenden Unterricht die Aufmerksamkeit der Schüler auf die unermeßlichen Fischreichtümer des Meeres und den traurigen Umstand, daß unsere ganze deutsche Hochseefischerei trotz großer Fortschritte immer noch im Verhältnis zum Bedarf in den Anfängen steckt, und die bessere Pflege dieses Erwerbszweiges reichen Gewinn bringen und auch dem allgemeinen Volkswohl, also vaterländischen Zwecken dienen würde. Leider ist noch keiner meiner Schüler der Anregung, Hochseefischerei zu treiben, gefolgt. Am 3. August 1904 berichtete die Zeitung, daß sich bei der (westlich von Schleswig gelegenen) Insel Sylt unermeßliche Sardinen Schwärme — diese Fische suchen die Nordsee nur selten auf — und Tausende der sie verfolgenden kostbaren Makrelen gezeigt hätten, ohne daß die Sylter Fischer mit ihrem unzureichenden Gerät instande gewesen wären, einen nennenswerten Teil dieser Schätze zu heben. Ebenso erging es den Kieler Fischern und Räuchereibesitzern gegenüber den ungeheuren Sprotten- und Heringszügen, die in der Weihnachtszeit 1904 in den Kieler Kriegshafen hereinströmten und bei flauem Winde sogar die Fischerboote zeitweise in der Fahrt aufhielten. Allein in einer Nacht wurden über 10 Millionen Fische weggefangen, aber doch immer nur ein verschwindend kleiner Bruchteil des kostbaren Weihnachtsgeschenkes. — Für die praktische Fischerei außerordentlich wichtig ist die neuerdings ins Leben gerufene internationale Meeresforschung, wie sich bereits auf dem in Kopenhagen im Juli 1904 stattgefundenen Kongreß für Meeresforschung gezeigt hat. In wie verschiedenen Beziehungen das Meer für die Wissenschaft und Praxis von Bedeutung ist, erläuterte ferner der Rektor der Berliner Universität Geh. Rat Professor Ferdinand Freiherr von Richthofen in seiner am 3. August 1904 im Festakt zur Erinnerung an ihren Stifter König Friedrich Wilhelm III. gehaltenen überaus fesselnden Rede, die eine wahre Fundgrube für die schönsten Belehrungen im naturwissenschaftlichen Unterricht bildet.

Auch eine prächtige Eigenschaft des Meeres ist seine stärkende Kraft für den badenden Menschen. Selten ist über mich ein so wohlige Gefühl gekommen als nach dem Baden in der See, wozu uns zweimal Gelegenheit geboten wurde, das erstemal hier in Laboe. Die alten Seebären freilich, die einen großen Teil des Jahres auf der Salzflut zubringen, erzählten mir, sie freuten sich, wenn sie wieder ein „anständiges Süßwasser-Bad“ am Lande nehmen könnten, für unsere Jungen aber war das Baden in Laboe ein großes Vergnügen.

Auf diese Stärkung im Seebade folgt eine herrliche Fahrt in See, natürlich auf unserem Dampfer; Abfahrt von Laboe um 1 Uhr 8 Minuten. Die Fahrt geht an dem schon genannten Panzerturm von Laboe vorbei. Viele Schiffe kommen in Sicht; ein dänisches Frachtschiff aus Kopenhagen, wie der norwegische Frachtdampfer im Kanal den Namen „Ella“ führend, gleitet dicht an uns vorüber. „Prinz Adalbert“ fährt in seinen Schießübungen fort; wir erkennen auch die Scheiben auf dem Wasser und hören das Dröhnen der Schüsse. Links vor uns sehen wir den Bülker Leuchtturm. Nach einer Fahrt von 25 Minuten erreichen wir die rot angestrichene, auf dem Meeresgrunde verankerte „Heulboje“, ein hohles, unten offenes eisernes Gefäß, in welches von unten die Wogen hineinschlagen und so durch das Zusammenpressen und Verdünnen der Luft ein fortwährendes Tönen einer oben angebrachten heulenden Pfeife bewirken. Doch sollen diese unkenhaften Töne gerade

beim Nebel, wo sie statt der nicht sichtbaren Feuer der Leuchttürme zum Wegweisen dienen sollen, die schwächste Kraft entwickeln, weil die See bei nebligem Wetter vielfach ziemlich ruhig ist. Wer erfindet einen besseren Apparat? Unsere Heultonnen bezeichnen auch die Grenze des Reichs-Kriegshafens, und somit kommen wir jetzt in die eigentliche Ostsee, was wir schon an den höher gehenden Wogen bemerken können. Gefräßige Möwen umkreisen ein, vielleicht von einem Schiffer hinausgeworfenes, altes Faß, vermutlich in der Hoffnung, etwas zum Fressen zu finden. Wie würzig und appetiterregend ist doch die Seeluft, wie lustig das Spritzen der Wogen über uns hinweg, das Tanzen des Schiffes und das Schwanken und Torkeln derjenigen, denen „Seebeine noch nicht gewachsen sind“. Hoch über uns aber sitzt in hellem Übermut ein stets fideler Dessauer Quartaner K . . . und läßt seine Beine in freier Luft baumeln; wenn das Mutter sähe! Um 1 Uhr 56 Minuten, also 48 Minuten nach der Abfahrt aus Laboe, ist das Ziel unserer herrlichen Meerfahrt erreicht, nämlich der „Stollergrund“ mit dem dort liegenden und den gleichen Namen führenden, rot angestrichenen Feuerschiff. Seiner aus fünf Mann bestehenden Besatzung wird ein Hurra! gebracht. Dicht am Schiffe geht die Fahrt vorüber, und dann wird in großem Bogen umgewendet. Hierbei sehen wir in die Bucht von Eckernförde hinein, wo am 5. April 1849 ein paar schleswig-holsteinsche Strandbatterien die beiden größten dänischen Kriegsschiffe, das Linienschiff „Christian VIII.“ (mit 84 Kanonen) und die Fregatte „Gefion“, zur Ergebung zwangen; ersteres flog in die Luft, letzteres wurde in die deutsche Flotte eingestellt. — Mächtige Spritzer wirft die Ostsee jetzt auf die verwegenen jugendlichen Seefahrer, als wollte sie deren Mut prüfen, aber dem schäumenden Übermut der immerhin noch „sanfteren“ der beiden „Schwestern“ Ostsee und Nordsee wird ein überschäumender Übermut, jeder über das Deck schlagenden Welle ein lauter Jubelausbruch entgegengesetzt. Sogar ein Schunkelwalzer wird aufgeführt, und die liebliche Ostsee wirft sich den Tänzern ausgelassen in die Arme, als wolle sie mittanzen. Wundervoll ist das Farbenspiel ihres schimmernden, wogenden Kleides; auf einer Seite vom Schiffe erscheint es uns bläulichgrün, auf der andern graugrün. Auf den herrlich geformten Wogen aber flimmert als kostbarer Besatz schneeweißer Schaum. Ja, sie ist bildschön und gar nicht langweilig, die sanftere der beiden Schwestern. Im Gegenteil, einigen hat sie sogar etwas übel mitgespielt; da liegen sie, auch bildschön, die drei Seeleichen, in der Kajüte geborgen und brauchen für Spott nicht zu sorgen! Unser Torpedoboots-Steuermann gibt ein famoses „Mittel gegen die Seekrankheit“ an: „Man nehme einen Stein in den Mund; solange man diesen im Munde hat, ist man nicht seekrank.“ Dieses wirklich untrügliche Mittel oder vielmehr Kennzeichen erinnert an das ebenso zuverlässige Barometer eines Schusterjungen: „Man nehme ein Stück Holz und hänge es draußen auf; solange dieses trocken ist, regnet es nicht.“ — Recht deutlich erkennen wir jetzt das Krepieren der Granaten des „Prinzen Adalbert“ an den auf der See befindlichen Scheiben. Wir bemerken auch kleine rote Flaggen auf dem Wasser; sie bezeichnen die Stellen, wo sich Fischernetze befinden. Immer näher rückt Kiel. Auf dem Kriegsschiff (Transportschiff) „Pelikan“, an dem wir dicht vorüberfahren, turnen Soldaten am Reck. Endlich, um 3 Uhr 25 Minuten, landen wir wieder an der Seegarten-Brücke, und in elf Minuten ist das Etablissement von Wriedt erreicht, wo wir, wie gestern schon, bei gleicher Tafelmusik eine wiederum großartige Mittagsmahlzeit einnehmen. (Gutschein-Heft.) Schöne Toaste werden auch heute wieder gehalten, in prächtigen Worten wird die Jugend auch auf den ernstesten Zweck unserer in so angenehmen Formen verlaufenden Reise aufmerksam gemacht. Wie nur schwere, ernste Arbeit zur Größe führe, hätten uns z. B. die Bilder im Hamburger Rathause gezeigt. „Mögen die Eindrücke der Reise zeit lebens bei den Teilnehmern haften bleiben und Früchte tragen!“ Auf meinen Vorschlag wird an Se. Majestät unseren Kaiser eine Huldigungsdrachtung abgeschickt, von Herrn Professor Klippert als dem ältesten Kollegen unterzeichnet. Der Wortlaut ist folgender:

„Seiner Majestät, Berlin. Eurer Majestät bringen Schüler und Lehrer höherer Lehranstalten Kurhessens, der Provinz Sachsen und Anhalts, begeistert von den Eindrücken der vom Deutschen Flottenverein veranstalteten Fahrt nach Hamburg und Kiel, ehrerbietigste Huldigung dar. Professor Klippert.“

Nach der Tafel wandern wir zu Fuß nach dem Torpedoboots-Hafen, wo eine Menge von Torpedoboote Unterakunft gefunden hat und eine bequeme Besichtigung in kleinen Gruppen gestattet. Die Boote haben zwei Torpedorohre und eine Kanone auf dem niedrigen Deck, besitzen nur eine Maschine, einen Schornstein und einen (zum Signalisieren usw. dienenden) Mast; die Besatzung ist 25 Mann stark. Uns wird aber auch ein ganz neues, von der Germaniawerft (Kiel) erbautes Torpedoboot G 108 gezeigt, welches erheblich größer und daher auch zum Fahren über See geeigneter

ist und einen neuen Typ darstellt. Es hat eine Wasserverdrängung (also auch ein Gewicht) von 400 Tonnen (= 8000 Zentnern) und eine Länge von 64 m, besitzt drei Torpedorohre und drei Schnellfeuergeschütze, zwei Maschinen und zwei Schornsteine, ebenfalls einen Mast und macht 30 Seemeilen in der Stunde. Die Besatzung beträgt über 50 Mann. Es ist geradezu wunderbar, wie in den Torpedobooten auch der kleinste Raum ausgenutzt, und wie dicht gedrängt hier alles beisammen ist, z. B. im Maschinenraum. Überall klettern wir umher, geführt und eingehend belehrt von liebenswürdigen Führern; auch die Torpedorohre mit ihrer an einen Haifischrachen erinnernden Mündung und die aus diesen Rohren abzuschießenden Torpedos werden uns vorgeführt. Auf die Besichtigung der Torpedoboote folgt ein eingehender Besuch des ganz nahe befindlichen Schiffes, auf dem Prinz Heinrich seine erste Weltreise ausgeführt hat. Es ist der alte „Prinz Adalbert“, jetzt nur noch als Kasernenschiff („Hulk“) für die Torpedoabteilung dienend. In einem der Räume dieses keineswegs modernen, aber doch interessanten Schiffes hängt an der Wand u. a. das von einem Chinesen auf Seide gemalte Bild des von uns im Kriege mit China eroberten Torpedobootes „Taku“. Endlich, um 7 Uhr 35 Minuten abends, ist unser heutiges Tagewerk vollbracht, wir verlassen das Kasernenschiff und wandern nach dem „Hotel Düsternbrook“, in dessen Garten wir bereits gestern einen köstlichen Abend genossen haben. In einem großen Gastzimmer wird für 1 Mark wieder ein großartiges Abendbrot von schier unergründlicher Fülle und Mannigfaltigkeit eingenommen, entsprechend dem auf einem Bierglas-Untersatz zu lesenden Spruch „Wer gut futtert, der gut buttert“, und dann geht's hinaus in den herrlich am Hafen gelegenen Garten, wo uns auch heute wieder kostenlos schöne Militärmusik erfreut. Einige vergnügen sich am Rudern. Das Wetter war auch heute den ganzen Tag über prächtig. Schließlich Rückmarsch nach der alten Deckoffizier-Schule, wo ich wie gewohnt einschlief, denn ich glaubte im Bett noch immer das Schaukeln des Schiffes zu spüren.

Freitag den 8. Juli. Aufbruch morgens 8 Uhr; Wanderung durch die Stadt, vorbei an schönen Häusern, Gärten und Anlagen. An den Bäumen, Sträuchern und Blumen merken wir, wie die Vegetation sich hier erheblich später als in Weißenfels entwickelt; offenbar wirkt die Abkühlung durch die See auf den Pflanzenwuchs ein. Z. B. blüht hier noch der Baumartige Blasenstrauch (*Colutea arborescens*); in größerer Entfernung sehen wir in einem Garten sogar einen blühenden Strauch, der nach bestimmter Versicherung von Kollegen und Schülern Flieder sein soll, obwohl man an eine solche Merkwürdigkeit am 8. Juli kaum glauben möchte. Wir kommen nach dem am Ufer des Hafens etwa $\frac{1}{2}$ Stunde sich hinziehenden Villenviertel „Düsternbrook“ mit seinem prächtigen Gehölz, den schönen Parkanlagen und den reizenden am Hafen gelegenen Landhäusern. Der „Düsternbrooker Weg“ ist so wundervoll, daß der zu Poserna bei Weißenfels 1763 geborene Schriftsteller Johann Gottfried Seume, bekannt durch seine großen, teils freiwilligen, teils unfreiwilligen Reisen*), diese schattige Allee den „schönsten Spaziergang Norddeutschlands“ genannt hat. Zahllose Singvögel lassen hier ihr Jubelgezwitscher erschallen, und riesige Goldfische tummeln sich in einem kleinen Teich. Auch unsere Jugend ist in den waldigen Anlagen lebhafter geworden, denn sie nimmt kleine Hügel mit Sturm und marschiert, daß die Alten sich zusammennehmen müssen, um nicht zurückzubleiben. Herrlich in den Anlagen und am Hafen liegt auch die Marineakademie, in deren Garten ich auf einem Denkmal des für den überseeischen Handel kräftig sorgenden Großen Kurfürsten u. a. den von ihm am 1. Januar 1686 getanen bedeutungsvollen Ausspruch lese: „Seefahrt und Handel sind die fürnehmsten Säulen eines Estats“ (d. h. Staates). Wir kommen vorbei auch an der Villa des jetzt auf der Reise begriffenen**) dritten Sohnes unseres Kaisers, des Prinzen Adalbert, der in sechs Tagen sein 20. Lebensjahr vollendet, vorbei ferner am botanischen Garten, sehen die soeben eingetroffene Jacht „Iduna“ der Kaiserin, wandern an der Universität vorbei und treffen um 9 Uhr 55 Minuten bei dem „Museum vaterländischer Altertümer“ ein, das wir besichtigen, nachdem die meisten sich in einem gegenüberliegenden Obstladen an köstlichen Bananen und schönen,

*) Besonders berühmt geworden ist der von ihm beschriebene „Spaziergang nach Syrakus“. Seume wanderte von Grimma (Königreich Sachsen) über Dresden, Prag, Wien, Graz, Laibach, Triest, Venedig, Bologna, Ancona, Rom nach Neapel, fuhr von hier im Segelschiff nach Palermo auf Sizilien und zog von hier bis Syrakus und dann zurück über Catania und Messina wieder nach Palermo, wo ihn ein Segelschiff nach Neapel brachte. Von Neapel aus wanderte er über Rom, Mailand, Zürich usw. nach Paris und nun über Frankfurt a. Main, Weimar usw. nach Poserna, von wo aus ihn seine „alte gute Mutter“ gegen seinen Willen nach Leipzig fahren ließ. Von Leipzig ging er zurück nach Grimma und Hohenstädt. Der „Spaziergang“ hatte im ganzen neun Monate gedauert.

**) Prinz Adalbert hat u. a. am 9. Februar 1905 in Daressalam (Deutsch-Ostafrika) den ersten Spatenstich zu der wichtigen Eisenbahn Daressalam-Morogoro ausgeführt.

billigen Erdbeeren gelabt haben. Das Museum erinnert mich lebhaft an das 1878 von mir besuchte Museum für nordische Altertümer (Museum for nordiske Oldslager) in Kopenhagen und ist wie dieses überaus interessant und umfangreich. Im Erdgeschoß erblicken wir die Funde aus der älteren und jüngeren Steinzeit und dem Bronzealter. Die Funde aus der älteren Steinzeit, Werkzeuge aus Stein, aus Knochen und Geweih, deuten darauf hin, daß die Leute damals wohl nur von der Jagd und dem Fischfang lebten, wenigstens in Schleswig-Holstein. Bewundernswert sind namentlich die gut verwendbaren Geräte aus Flint (Feuerstein), z. B. Äxte, teilweise recht scharf, und Messer, sowie die Äxte, der Meißel und die Harpune aus Geweih. Abbildungen von zwei solchen Stücken s. in Fig. 1 und 2. Knochen vom Edelhirsch und Zähne vom Wildschwein können wir neben Austernschalen und Gräten von einem großen Dorsch als Reste von Mahlzeiten bewundern. Die alte nordische Bevölkerung hat uns aus Knochen, Schalen, Gräten usw. bestehende Hügel von Überresten ihrer Mahlzeiten hinterlassen, die sogenannten Küchenabfälle, in denen wir Werkzeuge, Waffen und sonstige Geräte aus Stein, Knochen und Geweih finden. Die Dänen nennen diese Küchenabfälle „Kjökkenmöddinge“. Am Kattinge-Sö bei



Fig. 1. Flintaxt.

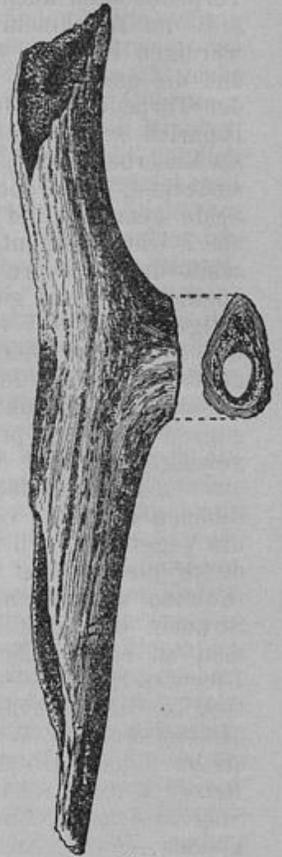
Fig. 2.
Axt aus Hirschgeweih.

Fig. 3. Flintaxt. 1/2.

Fig. 4.
Schmalmeißel. 1/2.

Röskilde (Insel Seeland) befindet sich im Garten des dortigen Müllers ein solcher Hügel, aus dem ich mir 1878 zum Andenken eine Austernschale herausuchte.

Die jüngere Steinzeit weist auffallend große Fortschritte auf; da sehen wir schön geschliffene Äxte, sauber geschlagene Dolche, schön geformte und reich verzierte Tongefäße; man trieb damals schon etwas Ackerbau, besaß Haustiere (Rind, Ziege, Schaf, Schwein, Pferd) und verstand das Flechten und Weben.

Wie verschiedenartig die Geräte der Steinzeit waren, zeigen uns die Äxte und Axthämmer, Meißel, Schleif- und Wetzsteine, Dolche, Speere, Pfeilspitzen, Handmühlen usw. Beispiele s. in Fig. 3 und 4. Auch Schmucksachen aus Bernstein wurden getragen.

Viele der genannten Gegenstände sind in Gräbern gefunden worden, deren älteste Form die Steinkammer bei Albertsdorf auf der Insel Fehmarn zeigt (s. Fig. 5). Die Steinkammern sind aus großen, oft riesigen Steinblöcken gebaut und oft noch mit einem Hügel bedeckt. Letzteres ist z. B. bei sämtlichen auf der dänischen Insel Seeland von mir gesehenen Hünengräbern der Fall. Ein solches Hünengrab, dänisch „Jättestue“ genannt, fand ich 1878 geöffnet; es liegt in Öm bei Röskilde (Seeland). Ich konnte innen die ungeheure Größe der Steinblöcke bewundern.

Das Bohren der Schaftlöcher in die Äxte scheint nicht große Mühe verursacht zu haben, denn wenn eine Axt am Schaftloch abbrach, bohrte man ein neues Loch. Leider habe ich weder im Kieler, noch im Kopenhagener, noch im Weißenfölscher Altertumsmuseum ein Werkzeug zum Löcherbohren entdecken können.



Fig. 5. Steinkammer bei Albertsdorf auf Fehmarn.

Doch las ich vor ein paar Jahrzehnten einmal, daß ein junger Gelehrter vor einer Versammlung mittelst eines quirlartig bewegten Stückes von einem Tierhorn und Aufstreuens von feinem Sand in kurzer Frist ein Loch gebohrt und die Vermutung ausgesprochen habe, die Steinmenschen hätten vielleicht ebenso gebohrt. Wie Fräulein Professor Mestorf, die Leiterin des Museums, mir mitzuteilen die Güte hatte, sind solche und ähnliche Bohrversuche noch oft mit Erfolg ausgeführt worden.

Der Übergang von der Steinzeit zum Bronzealter geschah selbstverständlich allmählich; zunächst waren noch Stein- und Bronzegegenstände gleichzeitig im Gebrauch, wie z. B. zwei von einem Oheim mir geschenkte Stücke beweisen, die derselbe in der Provinz Posen auf seinem Acker dicht nebeneinander fand, nämlich ein glattes Steinbeil und einen Bronzering. Im Kieler Museum wird uns das Bronzealter, auf der jütischen Halbinsel etwa um 1500 v. Chr., vielleicht schon früher beginnend, durch zahlreiche prächtige Funde vor Augen geführt, z. B. Messer mit Tierfiguren, Nähnadeln, Pfieme, Handmühlen, Fibeln, Dosen, Schalen, Näpfchen, einen hölzernen Klappstuhl, Gürtel usw. Man liebte schöne Formen und reiche Verzierung, benutzte mitunter sogar Gold, und wir finden z. B. mit Bronze und mit Gold durchwebte Wollgewebe. In Fig. 6 sehen wir ein geschickt verziertes Bronzeschwert, in Fig. 7 und 8 Gräber.

Der obere Stock ist für das Eisenalter bestimmt, welches in Schleswig-Holstein wohl ungefähr im 5. Jahrhundert v. Chr. begann. Die Funde rühren aus Gräbern, Wohnstätten und — Mooren her. In die letztgenannten pflegte man nämlich als Weihgeschenke für die den Sieg verleihende Gottheit allerlei Gegenstände zu versenken. Tausende von Waffen, Kleidern und Schmuckstücken hat man allein aus dem Torsberger Moor bei Süderbrarup in Angeln (Schleswig) und aus dem Nydamer Moor bei Satrup, nahe Düppel, der Insel Alsen gegenüber, ans Licht gezogen. Besonderes Interesse beansprucht das eine Treppe höher aufgestellte Nydamboot, über das uns ein Assistent des Museums

entdecken können. Doch las ich vor ein paar Jahrzehnten einmal, daß ein junger Gelehrter vor einer Versammlung mittelst eines quirlartig bewegten Stückes von einem Tierhorn und Aufstreuens von feinem Sand in kurzer Frist ein Loch gebohrt und die Vermutung ausgesprochen habe, die Steinmenschen hätten vielleicht ebenso gebohrt. Wie Fräulein Professor Mestorf, die Leiterin des Museums, mir mitzuteilen die Güte hatte, sind solche und ähnliche Bohrversuche noch oft mit Erfolg ausgeführt worden.

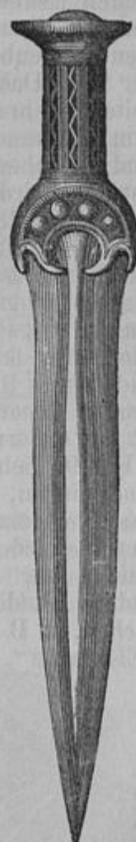


Fig. 6. Bronzeschwert.

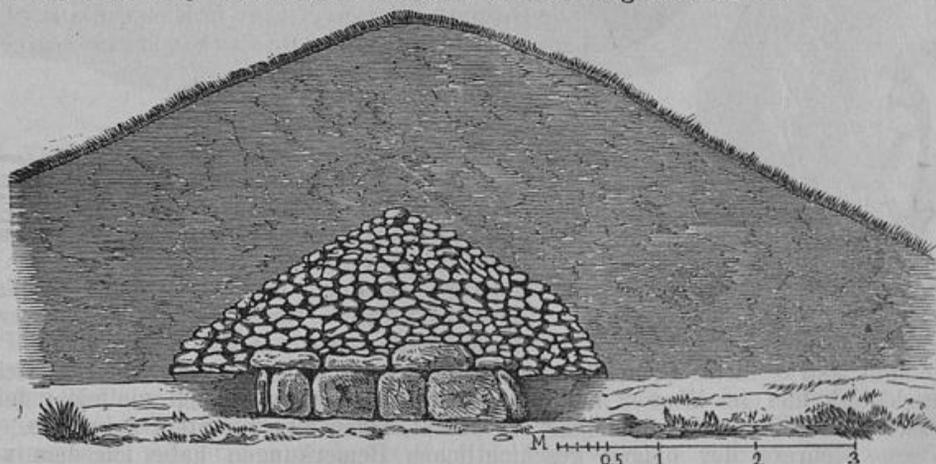


Fig. 7. Skelettgrab. Krockhoog auf Sylt.

einen eingehenden Vortrag hält. Mit Waffen und Kostbarkeiten gefüllt, wurde dieses Boot im Nydammoor gefunden, wo es etwa um 400 n. Chr. niedergesetzt worden war. Es ist 22 (23?) m lang, faßt etwa 100 Mann, besitzt noch keine Segel, sondern nur Rudereinrichtung, ist aber an beiden Enden spitz und aus Planken gebaut, also in diesen beiden wichtigen Beziehungen unseren heutigen Booten bereits ähnlich und diente offenbar auch zum Befahren der See. Das Steuerruder ist an der Seite angebracht. Nur eiserne Nieten zum Zusammenhalten der Planken sind zu sehen, sonst kein Metall; im übrigen wird die Verbindung durch Bast hergestellt. Auch mehrere Einbäume (Kähne aus einem einzigen, mit Feuer usw. ausgehöhlten Baumstamm) sehen wir, z. B. einen 3 m langen nebst Fischkasten aus der Niederung der Wolburgsau (Holstein) und einen 12 m langen aus dem Vaaler Moor (Holstein). Prätig ist ein silberner Helm von Torsberg; s. Fig. 9. Sehr interessant sind zwei Moorleichen, von denen namentlich die eine ganz platt ist. Fig. 10 führt uns einen ledernen Schuh einer solchen Leiche vor Augen. Noch zahllose andere Funde, auch Gold-Schmucksachen, z. B. goldene Ringe und Armspangen, charakterisieren in überaus lehrreicher Weise das „Eisenalter“. Erwähnt sei insbesondere ein im Erdgeschoß aufgestellter Runenstein, bei Wedelspang am Selker Noor (Schleswig) gefunden. Die Runeninschrift erzählt uns: „Tholf setzte diesen Stein der Gefolgsmann Svens nach Erik seinem Waffenbruder, der den Tod fand als die Helden saßen vor Haithabu. Aber er war Schiffsführer ein gar guter Mann.“



Fig. 8. Brandgrab auf der Morsumheide. Sylt. Bronzezeit.

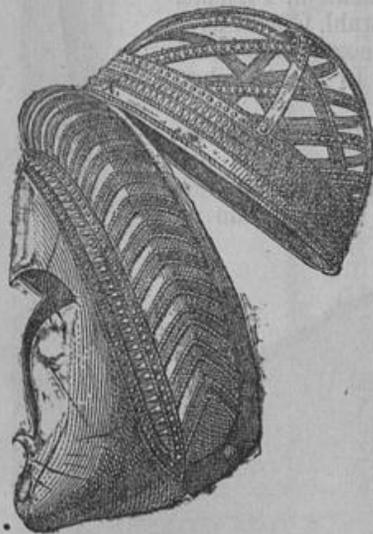


Fig. 9. Silberner Helm von Torsberg.

Ebenfalls im Erdgeschoß sind die Funde aus christlicher Zeit untergebracht. Genannt seien hier nur zwei Runensteine (s. Fig. 11 und 12); der größere, beschädigt und mitten durchgebrochen, wurde im Selker Noor gefunden, der kleinere zu Gottorp. Ersterer trägt in Runen die Inschrift: „Asfrid machte dies Denkmal nach Sigtrygg ihrem Sohn auf dem geweihten Heiligtum des Knuba.“ Die Runenzeichen des kleineren Steins lauten sehr ähnlich: „Vi-Asfrid machte dies Denkmal, die Tochter Odinkars, nach Sigtrygg (dem) König ihrem und Knubas Sohn.“ Beide Steine hat also die

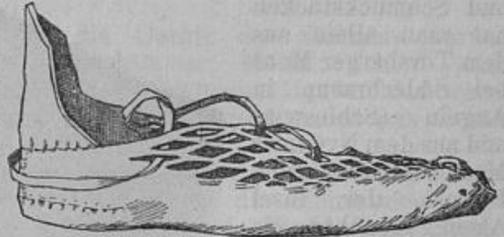


Fig. 10. Lederner Schuh einer Moorleiche von Damendorf.

Königin Asfrid ihrem Sohn Sigtrygg (König um 950 n. Chr.) zu Ehren errichtet. Da der größere beschädigt und im Wasser aufgefunden worden ist, so haben vielleicht feindliche Nachbarn ihn zerstört und Königin Asfrid daher veranlaßt, einen zweiten Stein zu setzen.

Mehrere der obigen geschichtlichen Bemerkungen habe ich dem von Fräulein Professor Mestorf (Kiel) verfaßten Führer durch das Museum entnommen. Die Dame hat auch die Güte

gehabt, mir die Klischees zu obigen Abbildungen leihweise anzuvertrauen; ihr sei daher auch an dieser Stelle mein lebhafter Dank ausgesprochen. —

Was die Runen betrifft, so sind diese die ältesten Schriftzeichen der Germanen, deren man sich aber fast nur bei kurzen, wichtigen Aufzeichnungen bediente, z. B. bei Wahrsagungen, Beschwörungen usw. (s. Tacitus, Germania, 10). „Run“ bedeutet „Geheimnis“; heute noch „raunen“



Fig. 11. Größerer Sigtryggstein.

wir uns Geheimnisse zu. Der weisheitspendende Gott Odin der nordischen Germanen soll die Runen erfunden und bevorzugten Menschen mitgeteilt haben. Die Runen wurden in Stein, Metall oder Holz (Stäbe oder dünne Tafeln als Briefe!) gehauen oder geritzt; daher rührt ihre geradlinige Form her. Nach Prof. Wimmer (Kopenhagen) stammen die Runen vom lateinischen Abc der römischen

Kaiserzeit, nach Prof. Bugge (Norwegen) und dem schwedischen Archäologen B. Salin von den Goten der Gebiete nördlich und westlich vom Schwarzen Meere her. Der Dozent Otto von Friesen (Upsala) hat neuerdings nachzuweisen gesucht, daß von den 24 Runen 15 und wahrschein-



Fig. 12. Kleinerer Sigtryggstein.

lich noch weitere fünf vom griechischen Schreibstil, vom lateinischen Abc aber nur vier stammen. Vom griechischen Schreibstil sollen die Goten nach von Friesen Kenntnis aus den griechischen Siedlungen am Schwarzen Meer bekommen haben, vom lateinischen Abc wahrscheinlich in den lateinischen Niederlassungen in Dacien (dem heutigen Rumänien und Siebenbürgen). —

Um $\frac{3}{4}$ 11 Uhr nehmen wir Abschied von dem überaus interessanten Museum, das eine herrliche Veranschaulichung der meinen Schülern immer so warm zum Lesen von mir empfohlenen alten deutschen Heldensagen bildet. Abschied nehmen müssen wir auch von den Hessen, die etwa um $\frac{1}{2}$ 12 Uhr mittags die Heimreise antreten. Auf 45 Mann wieder zusammengeschmolzen, geben wir uns bei Wriedt unter der üblichen Tafelmusik und Dankestoasten auf alle diejenigen, die zu dem Gelingen der schönen Reise mit beigetragen haben, den Freuden des wieder höchst üppigen Mittagmahles hin. (Suppe, allerlei Gemüse, Fisch, Braten, Kompott, Eis!) Dem schönen Gutschein-Heft wird das letzte Blatt entnommen; von jetzt an wird, wie Herr Kollege Berger verkündet, „spartanisch gelebt“! Nach der Tafel photographiert ein Schüler unsern Trupp, und der liebenswürdige

Oberleutnant z. S. Herr Nieden verabschiedet sich unter drei ihm gebrachten kräftigen Hurrarufen. Er und der Torpedoboots-Steuermann Herr Abesser waren unsere ständigen Begleiter und immer bereit, auf jede (auch die naivste!) Frage freundlichen Bescheid zu geben. Wir wandern jetzt mit dem ebenfalls stets für uns sorgenden Kaserneninspektor Herrn Wedekindt zur Seegarten-Brücke und fahren von hier in 15 Minuten mittels eines Hafendampfers zur Bellevuebrücke, wo wir um $\frac{3}{4}$ Uhr eintreffen. Es war wieder eine prächtige Hafenfahrt, vorbei u. a. an des Kaisers schwarzer Rennjacht „Orion“, früher „Meteor“ genannt, sowie an des Kaisers neuer Jacht „Meteor“, vorbei auch am Artillerie-Schulschiff „Mars“, dem schon geschilderten kleinen Kreuzer „Nympe“, dem Schulschiff „Moltke“, den Artillerie-Schulschiffen „Prinz Adalbert“ und „Karola“ usw. Auf dem Lande wandern wir durch die herrlichen waldigen Anlagen in 20 Minuten zur Garnison-Schwimm-anstalt, wo unser Kaserneninspektor uns kostenfreie Badeerlaubnis verschafft hat, von der natürlich mit großem Vergnügen Gebrauch gemacht wird. Nach dem Baden pilgern wir, wieder durch die wundervollen Anlagen, zurück zur Bellevuebrücke, wo wir unter Zurücklassen der jüngsten Schüler in drei Segelbooten eine köstliche Fahrt in See unternehmen. Herr Kaserneninspektor Wedekindt, ein einstiger Deckoffizier und mit dem Segeln durchaus vertraut, gibt uns gute Ratschläge. Selbstverständlich sind Führer der Boote nur erprobte Schiffer, denen von der Polizei die Erlaubnis zum Vermieten und Führen der Boote erteilt worden ist; ein messingnes Blechschild auf der Brust ist der Ausweis ihrer Konzession. Jedes der drei Boote hat ein großes viereckiges und vorn ein kleines dreieckiges Segel. Unser Boot wird von einem Schiffer (Brustschild-Nummer 51) geführt, der zugleich dessen Eigentümer ist. Wir sind in unserem Boot, den biedereren Schiffer mitgerechnet, 13 Personen, bilden also eine glückverheißende Zahl, denn Nansens „Fram“ beförderte „durch Nacht und Eis“ auch 13 Insassen. Nun, durch Nacht und Eis geht's nicht, sondern durch die Fluten der uns schnell sehr lieb gewordenen Ostseebucht. Abfahrt der drei Segelboote: 4 Uhr 20 Minuten. Dampfer kommen schneller vorwärts, wenn aber noch stärkere Winde als heute wehen, fährt auch ein Segelboot so schnell wie die stolzen Dampfschiffe. Die Boote fliegen an der Holtenauer Schleuse vorbei. Zahllose Möwen sehen wir, die ein auf dem Wasser schwimmendes Kommißbrot umkreisen. Oft schweben sie dicht über dem Wasser, mitunter schwimmen sie, auch so geschickt, wie sie fliegen und tauchen, oder sie wiegen sich auf den Wogen; alle ihre Bewegungen sind anmutig. Aber auch wir werden gewiegt, und zwar lebhaft, wie es bei einem so kleinen Fahrzeug, in dessen Segeln der Wind sich fängt, natürlich ist. Wieder bewegen sich die Jungen in einem Schunkelwalzer, diesmal aber natürlich sitzend, denn ein Stehen ist weder möglich, noch ratsam. Eine halbe Stunde nach der Abfahrt fahren wir um eine Torpedo-Schießscheibe herum, gerade als vom Lande (Friedrichsort) ein (ungeladener) Torpedo abgefeuert wird; wir haben die schönste Gelegenheit, an den aufsteigenden Luftblasen die unter dem Wasser vor sich gehende Bewegung des Torpedos, sowie die mit roter Fahne gegebenen Zeichen des Mannes auf der Scheibe und das Herausfischen des Torpedos durch eine Dampfpinasse (kleines Fahrzeug) zu beobachten. Nahe an Friedrichsort kommen wir heran. Ruder- und Segelboote, die Personendampfer „Podbielski“ und „Minister Möller“, die Torpedoboote S 22, S 63, S 35 und S 36 fahren an uns vorbei. Mächtig schaukelt jetzt unser Boot, zahllose Spritzer treffen uns, mein Rock trieft; aber dies schadet nichts, denn im Winde werden wir wieder trocken. Wie nur die See heute ausschaut, die „sanftere Schwester“! Stahlfarben glänzt sie wie blanke Waffen, gerade als wollte sie drohend ankündigen, daß kein Feind ungestraft in die Kieler Bucht hereinkommen dürfe. Stellenweise sieht das Wasser auch grünlich aus, mit seinem weißen Schaum an meinen geschliffenen Moosachat mit den weissen Quarzstreifen erinnernd. Wir wenden um und kommen am Schulschiff „Stein“ vorbei, auf dem gewandte Schiffsjungen und Seekadetten gerade Kletterübungen in den (an Strickleitern erinnernden) Wanten ausführen. Kanonenschüsse krachen; der hereinfahrende kleine Kreuzer „Bremen“ salutiert die Admiralsflagge. Um 5 Uhr 53 Minuten, nach anderthalbstündiger Fahrt, legen wir an der Falltreppe des Schulschiffes „Moltke“ an und haben nun noch das von unserm Herrn Kaserneninspektor uns verschaffte Vergnügen der Besichtigung dieses Schiffes. Die Seekadetten zeigen uns mit größter Zuvorkommenheit alles, was uns interessieren kann, unter eingehenden Erklärungen, z. B. die Takelung der drei Maste, deren hintersten die Seekadetten bedienen müssen, ferner die Geschütze, die Maschinen-, Kohlen- und sonstigen Räume des Schiffes. Die schon am Mittwoch von uns gesehenen und bereits erwähnten Seekadetten- und Schiffsjungen-Schulschiffe „Moltke“, „Stosch“ und „Stein“ sollen alle drei noch schöne Reisen machen.*)

*) Unser Schulschiff „Moltke“ machte den Zeitungen zufolge eine ähnliche Fahrt wie die bereits beschriebene des kleinen Kreuzers „Bremen“, mit diesem unterwegs auch wiederholt zusammentreffend, nämlich nach Cadix (von den

Wir wünschen den liebenswürdigen Kadetten glückliche Reise und klettern um $\frac{1}{2}$ 7 Uhr die Falltreppe wieder hinab in ein anderes Segelboot, das uns ans Land fährt, wo wir nach elf Minuten an der Elisabethbrücke aussteigen. Infolge der anderthalbstündigen Bootsfahrt hatten wir übrigens eine Seeleiche zu verzeichnen, die sich schleunigst unsichtbar zu machen wußte. Wir andern besuchen die berühmte Fischräucherei von J. Möllgaard (Hafenstraße), wo die verschiedensten Fische täglich frisch aus dem Rauch zu haben sind, z. B. (heute schon für 35 Pf.) die köstlichen Makrelen. Jeder verproviantiert sich auf eigene Faust, die Kantine unserer alten Deckoffizier-Schule liefert auch Bier und Speisen, und so geht's denn auch heute vergnügt her, und zwar in den Stuben. In einer wird feierlichst ein Vorsitzender gewählt, der die zusammengekauften Vorräte würdevoll verteilt, und nun wird ein einfaches Abendbrot mit einer Fröhlichkeit verzehrt, die derjenigen der Herren Magister bei Hummer usw. nichts nachgibt. Auch das Wetter war heute wieder schön, nicht heiß. —

Bei unseren Wanderungen am Hafen und den Fahrten auf dem Wasser waren uns stets zwei ungeheure eiserne Krane aufgefallen, die mit ihren riesigen Armen noch weithin sichtbar blieben. Einer dieser Krane gehört der Germaniawerft (Friedr. Krupp, Aktienges.) an, besitzt eine Tragfähigkeit von 3000 Zentnern, ist von Oberkante Kaimauer bis Oberkante Ausleger 40,355 m hoch und bestreicht eine Fläche 75,3 m Durchmesser. Der andere Kran ist Eigentum der Howaldtswerke, besitzt eine Höhe von 50 m über dem Wasserspiegel und eine Tragkraft von 3000 Zentnern bei 20 m Ausladung und eine von 1000 Zentnern bei 45 m Ausladung; der Lasthaken bestreicht eine Fläche von 90 m Durchmesser. Diese Angaben verdanke ich den genannten Werken.

Um über das, was ich in Kiel gesehen und gehört habe, vollständig zu berichten, müßte ich eigentlich noch mitteilen, was mir abends beim Glase Bier von Männern, die viele Jahre zur See gefahren sind, erzählt worden ist. Aber dies würde zu weit führen. Ich will nur kurz andeuten, daß diese schlichten Schilderungen der Erlebnisse zur See, sowie in fremden Ländern und Erdteilen für mich überaus interessant gewesen sind. Unser Kantinenwirt z. B., Herr Wachtmeister Bogenschneider, hatte das schwere Gefecht der Besatzung der Korvette „Olga“ gegen Mataafa und auf demselben Schiffe den furchtbaren Orkan bei Apia (Samoainseln, Südsee) miterlebt, durch den Deutschland die Kanonenboote „Adler“ und „Eber“ mit dem größten Teil der Besatzung, Amerika drei Schiffe mit Besatzung und England einen Kreuzer verlor. Ein Matrose, der die „Wirren“ in Venezuela mitgemacht hatte, erläuterte seinen fesselnden Bericht durch eine Menge von ihm selbst an Ort und Stelle angefertigter Photographieen; wie schön ist die Kunst des Photographierens!

Die Seeoffiziers-Laufbahn wurde mir von Seeoffizieren als zur Zeit sehr aussichtsvoll geschildert; mit 36 oder 37, künftig vielleicht mit 40 Jahren wird man schon Korvettenkapitän, bekommt also Majorsrang. Ungünstig dagegen sollen jetzt die Verhältnisse der Marineingenieure liegen.

Sonnabend den 9. Juli. Heimreise! Morgens in der Frühe bricht Herr Kollege Berger mit dem Trupp auf, bei wiederum schönem Wetter. Ich bringe noch eine Woche in hiesiger Gegend zu, da jeder seine eigene Fahrkarte hat (im Gegensatz zu den Hessen, die freilich billiger reisten). In Hamburg wurde die Rückfahrt für einige Stunden unterbrochen, zwecks Umschau in dieser immer wieder sehenswerten Stadt. Abends langten meine Weißenfelder glücklich in ihrer Heimat an. —

Die Kosten der ganzen Reise betragen für die Weißenfelder Schüler, da sie sechs Tage unterwegs waren und die Rückfahrkarte Weißenfels-Magdeburg leider zum vollen Preise bezahlen mußten (vielleicht gewährt der Herr Eisenbahnminister künftig auch für diese Anschlußfahrten billigere Preise), gegen 60 Mark pro Kopf, d. h. sämtliche Unkosten inbegriffen. In Anbetracht der außerordentlichen Fülle gebotener Belehrungen und Genüsse muß diese Summe als sehr niedrig bezeichnet werden. Noch billiger reiste einer unserer Schüler, dem der Flottenverein zur Anerkennung treuen Fleißes 45 Mark als Reise-Beisteuer verliehen hatte. Auch einem anderen unserer Schüler wurde eine große Freude zuteil; er hatte als einziger der Weißenfelder eine (der Bestimmung gemäß nicht sehr umfangreiche) Reisebeschreibung ausgearbeitet und erhielt dafür vom Flottenverein eine der ausgesetzten Bücherprämien, das mit 184 Textbildern und sechs farbigen Kunstblättern geschmückte Werk „Auf blauem Wasser“ von Heims. Dem Deutschen Flottenverein sei auch an dieser Stelle für die Veranstaltung der lehrreichen und dabei angenehmen Fahrt zur Wasserkante bestens gedankt, auch allen mit der Ausführung der Reise betrauten Mitgliedern des Vereins, nicht zum wenigsten Herrn Oberlehrer Dr. Berger in Magdeburg. Ebenso gebührt ehrerbietigster Dank für alle Bemühungen

Phöniziern gegründet, in Südspanien), Funchal, Las Palmas (auf den Kanarischen Inseln), Port of Spain, Prince-Ruperts-Bay (auf Dominica, einer der Kleinen Antillen), Kingston, Santiago de Cuba, Habana, Key West (Florida), Charleston (Südkarolina), ferner nach den Bermudasinseln, Horta auf Fayal (Azoren), Vigo (Nordwest-Spanien) und Kiel.

um uns Weißenfelder dem den Vorsitz in der hiesigen Ortsgruppe des Deutschen Flottenvereins führenden Herrn Ersten Bürgermeister Wadehn. —

Mit meinem Bericht über die aus verschiedenen deutschen Gauen gemeinsam von Schülern und Lehrern unternommene Fahrt zur Wasserkante bin ich am Ende und hoffe, daß meine auf der ersten Seite in gesperrtem Druck hervorgehobene Absicht, die mir bei der eingehenden Beschreibung die Feder geführt hat, verstanden worden sei. Möchte doch in der deutschen Jugend immer mehr sich die Lust entwickeln, zu reisen, zunächst im lieben Vaterlande, namentlich durch Fußwanderungen Körper und Geist zu erfrischen, das Gemütsleben zu vertiefen und Kenntnisse zu sammeln! Schon Shakespeare, ein Weltweiser, sagt („Die beiden Veroneser“, I, 3): „Er würd' es noch im Alter einst beklagen, Hätt' er die Welt als Jüngling nicht geseh'n“ (... „Which would be great impeachment to his age, In having known no travel in his youth“).

Schließlich muß ich noch eine überaus ernste Angelegenheit berühren. Unseres teuren deutschen Vaterlandes verschiedene Stämme, erst durch Ströme Blutes aneinanderged kittet, sollten eigentlich aus der Geschichte, namentlich der deutschen, endlich erkannt haben, daß nur Einigkeit und fortgesetzte Opfer für unsere Land- und Seemacht unsere nationale Existenz sichern können. Aber leider hindern Uneinigkeit, Parteiwesen, beschränkte Kurzsichtigkeit und politische Unreife den Ausbau unseres Vaterlandes noch gar sehr. Insbesondere gilt dies bezüglich unserer Flotte, unserer Kolonien, unserer überseeischen Interessen überhaupt. Während früher ununterbrochene Ströme deutscher Auswanderer von fremden Völkern aufgesogen wurden und dem Mutterlande verloren gingen, und gewaltige Summen deutschen Geldes jährlich dem Ausland für dort zu kaufende Erzeugnisse geopfert wurden, haben wir jetzt endlich Kolonien, in denen die Deutschen Deutsche bleiben, nach denen unser Geld fließen, und wo mancher deutsche Auswanderer und mancher hier bleibende Industrielle schöne Erwerbsgelegenheit finden kann. Auch an der Entwicklung fremder Überseeeländer haben deutsches Kapital und deutscher Unternehmungsgeist mächtigen Anteil. Nach dem Reichsmarineamt waren schon vor Jahren 7½ Milliarden Mark deutscher Kapitalsanlagen über die Erde verbreitet, auch gewaltige Zinsen jährlich abwerfend. Einen riesigen Wert besitzt ferner unsere Handelsflotte, die zweitgrößte des Erdballs, mit ihrem kostbaren Inhalt. Zu allen diesen Besitztümern kommt noch unsere überseeische Ausfuhr, die Millionen deutscher Arbeiter ernährt.

Wie können nun alle diese Besitztümer und Interessen geschützt werden? Nur durch eine starke Flotte, deren Beschaffung und Unterhaltung geradezu eine Lebensbedingung für Deutschland geworden ist. Unser wirtschaftlicher Aufschwung konnte nur auf Kosten anderer Völker erfolgen, und so ist es kein Wunder, daß Neid und Haß uns am liebsten den Krieg erklären und unsere sämtlichen Kriegs- und Handelsschiffe wegnehmen möchten. Die Geschichte lehrt, daß ein Volk zur Unabhängigkeit und Größe schwerlich anders als durch blutige Kämpfe aufsteigen kann, und so steht auch uns, namentlich zur See, höchst wahrscheinlich noch ungeheures Ringen bevor. Die Kriege unseres neuen Jahrhunderts überhaupt werden voraussichtlich wirtschaftliche sein; jetzt schon leben wir in einer Zeit blutigster Wirtschaftskriege. Denken wir an Schillers Ausspruch: „Nur der Starke wird das Schicksal zwingen, Wenn der Schwächling unter-sinkt.“ („Das Ideal und das Leben“.) So hoch wir auch die vielseitigen Bestrebungen unseres Kaisers um Frieden mit aller Welt schätzen, so darf doch nicht vergessen werden, daß alle Bemühungen eines Fürsten nicht das Scheusal der Kriegsfurie bannen können; die Lebensinteressen der Völker sind immer noch auf den Kriegsschauplätzen entschieden worden, unter dem Donner der das letzte Wort sprechenden Kanonen. Unser Kaiser selbst weiß dies sehr wohl, denn weit und scharf blickend, hat er überhaupt die neue Zeit mit ihren außerordentlich veränderten Bedürfnissen klar erkannt. Unter vielen anderen Verdiensten hat er auch das unberechenbar große, immer wieder mit allem Nachdruck für eine angemessene Flotte eingetreten zu sein, die unsere höchsten idealen und realen Interessen zu schirmen helfen muß. Unserem allverehrten Kaiser verdanken wir auch das Interesse der Jugend für die Marine; möge diese Begeisterung immer weiter um sich greifen! Verdient hat gerade das deutsche Volk eine Weltmachtstellung, weil wir unsere realen Interessen immer noch in den Dienst der idealen gestellt haben, mehr als manches andere Kulturvolk. Auch der einzelne Mensch soll kräftig für seine materiellen Bedürfnisse eintreten, diese aber immer in würdiger Weise den Idealen unterordnen. Auch unsere schöne Reise hat uns die Wichtigkeit dieses Grundsatzes immer wieder vor Augen geführt; möge er von den Teilnehmern nie vergessen werden!