

Die Gartnauwirtschaft

für den Gärtner und seine Hand.

Mündige Brillen
zum Drüftschu Gartnauwirtschaft
und zur Gartnauwirtschaft

Hamburg.

Das ist ein Name, der schmerzt und erfreut,
er klingt mir im Ohr wie Glockengeläut
voll Trauer und Hoffnung.

Dort sahen so mancher und manche sich an
voll Wehmutter im Scheiden, die nie mehr sich jäh'n — —
die Welt steht dort offen!

Steht offen zum Kommen und offen zum Geh'n
auf schwungenden Wogen, und Wimpel wehn
elbauf und elbnieder.

Da trägt es die Menschen meeraus und stromein.
Wie kann ich vergessen, du Blütterlein,
Dein zitternd: „Kehr wieder!“

A. Cron.

Leben.

Erfahrung macht bescheiden. Zum alten Etat der Erfahrung des Daseins gehört der alte Kirchenwert, nach welchem der Mensch, der Schöpfung Raum und Preis, sich selber ein tägliches Beweis der Güte und Größe des Schöpfers ist. Ja und nein. Es gibt Brüder, die sich für die Vollkommenheit selber halten, aber auch andere, von denen sie leichtlich, wenn nicht gleich ausgelöscht werden und es gibt neben Großen und Edlen auch Matte und Lumpen.

Will man also jenen „täglichen Beweis“ gelten lassen, so mag man's tun im Hinblick auf die hohen Möglichkeiten im menschlichen Geiste, aber man muß darauf verzichten, ihm allzu persönlich zu nehmen. Und vor allem darf der Mensch nicht vergessen, daß seine Augen erst angefangen haben, aufgelaufen zu

werden für das Leben, Ursprung, Ziel und Ende seiner Mitgeschöpfe.

In das wahre Leben der Seele dringt erst die Erbvergleichslehre mühlos ein. Seinzigste welche Vollen tragen in schlagfertiger Täuschung und Anordnung die Eigenarten ihrer Art mindestens ebenso sicher weiter, als es in den Geschlechtern der Menschen geschieht. Die Lebensvorgänge der Sizifbildung sind in der Seele und im Gefangenheitsland der Blutgruppe so, daß danach der Mensch Grund hätte, mit dem Hochmut unsrer Väter auf die „Creature“ herabzuzischen. Sie offenkundig vielmehr einer Reichtum an geheimnisvollen und wunderbaren Lebensvorgängen, den wohl noch Jahrhunderte nicht voll erschließen werden.

Und so herlich wir uns auch der Pflanze, der Seele gegenüber vorkommen mögen — ohne sie wäre unser Leben und wäre die Herrlichkeit, die wir uns einbilden, gar bald

bahn. Alles, was lebt, hat Teil an den Wundern der Schöpfung, und längst gilt nicht mehr der Satz des alten griechischen Weisen, daß der Mensch das Mal aller Dinge sei. Angemahnt hat es es sich wohl. Aber wir sollen nicht fragen nach Ursprung oder Gipfel, sondern sollen das Leben nach der Breite messen, in der es ausgezogen ist. Die Einheitlichkeit aller Lebend ist der Gedanke der Erhebung und Verjüngung im Dasein. Und je höher wir sehen, desto größer ist die Pflicht, das Leben im Mitgeschöpf zu erkennen und zu schöpfen als Leben von unserem Leben und Geist, hervorgegangen aus demselben Geiste, der uns selber werden ließ.

Vermüthen

Das Ende des Nobil-Abenteuers.

Ruhland hat einen Kultursieg errungen, der sein gekennzeichnetes Ansehen in der Welt am einiges verstetigt wird. Ein russischer Flieger hat die Malmgreengruppe aufgesunden und der russische Flieger „Kraschin“, wohl der stärkste im Nordmeer, hat alles gerichtet, was noch zu retten war. Malmgreen steillich ist tot, seit Wochen schon, und keine zwei Begleiter, die über zwei Wochen schon ohne Nahrung waren, waren vor Hunger und Frost dem Todestumme nahe. Sie hat mit Recht der „Kraschin“ verlust obgezogen, um dann auch die von Nobil im Süde gefallenen anderen zu bergen. Am Jahresende der Untreue Stollens ist Nobil in Stolp gelandet. Er hat sich den kleinen Scherz erlaubt, einen Deutschen filmen zu wollen, dem er an diesem Tage hohlnahm und unter dem Grinsen seiner Begleiter Holländischen Champagner reichte, sich selber schleunig zurückziehend, damit er selbst nicht ans Bild komme. Den Spott auf den Geschtern der Stollerer hemmend, hat der Deutsche das Glas von sich geworfen. So rückte Nobil die deutsche Fahrtelchaft. Das Schiff ist manchmal auch gerecht. Es hat Nobil Gelegenheit genug gegeben, sich edel zu zeigen gegenüber dem Unglück, das er über seine Fahrgäste gebracht hat. Man weiß, wie er die Gelegenheiten umgangen hat. Beide Männer für ihn waren verschwendungen. Aber um die durch ihn Verunglückten kann's einem leid tun, vor allem um Malmgreen und Amundsen und den transpolaren Führer des Flugzeuges Latham. Die Trauer um diese edlen Menschen, die um

eines Abenteuers willen ihr Leben wagten und verloren, wird niemals auslöschen.

Wer ist der Kommandant des Eisbrechers „Kraschin“?

Antwort: einer von der Sorte derselben, denen der Donets, Prosch auf Gebeth und Gesey der Regierungspolitik zu Leibe rücken möchte, ein Nachkämpfer, ein „Sovjet“! Im Freiberg im sächsischen Erzgebirge hat er um 1900 den Bergbau studiert und auch wissenschaftliche Interessen gezeigt, die darüber noch ein gutes Stück hinausgingen. Das ließ ihm dann die Zeit nicht lange werden, als er als junger Bergingenieur vor 28 Jahren von der politischen jüdischen Polizei, der nicht minder als die heutige „Tscheka“ berüchtigten „Ochotnica“, in ein sibirisches Dorf bei Archangel verbannt wurde. Er veröffentlichte wissenschaftliche Ergebnisse seiner Forschungen auf Novaja Semja und Spitzbergen, Schulwissenchaftliche Organisationen und die Akademie der Wissenschaften und des Obersten Rates der Volkswoirtschaft begründete er eine Forschungsanstalt für den hohen Norden, für deren Werk nichts besser spricht als der Schnell und die Geschicklichkeit, mit denen er als Führer des „Kraschin“ das Rettungswerk durchführte. Was ist gegen diesen Spezialisten der Staatskanzlei Krjentko oder der Dilettant Nobil?

Gericht über Nobil.

Das hätte Nobil sich bei seiner Kreuzempfangnahme beim Pastore nun doch nicht träumen lassen, daß sein Weg über den Nordpol im Gerichtshof enden würde. Aber es wird wohl nicht anders kommen können. Die Nordlandsteuer, die so schwer getroffen sind von dem durch Nobil angerichteten Unheil, wollen nicht locker lassen. Ungefähr würden sie Nobil verzaubern haben, aber sie sind angezündet von jenen Phrasen, empört über seine Unauskömmlichkeit und voll Verachtung für einen Kapitän, der sich selber retten und die Mannschaft in der Gefahr lassen läßt. Sie wollen nicht, daß die Geschichte dieser angeblichen und dilettantenhaften „Forschungsreise“, die doch in Wahrheit nur eine Chancenreise war, mit dem Nebel

Die Zauberfahrt der Engländer.

Roman von Maximilian Bernhard.

Copyright by
Knorr & Hitzig S. m. b. H., München.
(18. Fortsetzung und Schluss.)

„470.“ sagte der Navigationsmatrose, der jetzt das Steuer an der Hand, Kompass und Loguhr dauernd beobachtete.

„Out!“ sagte Win. „Bedenken Sie nur das Peristop ein!“

Das Bild der Außenwelt verschwand.

„500.“ meldete der Matrose.
Das Boot bohrte sich mit zunehmender Geschwindigkeit durch das Wasser. Alles funktionierte tadellos. Win stand auf und ging hinunter in die Maschinenräume. Die Leute sahen ruhig auf ihren Plätzen und beobachteten den Gang der ihnen amerikanischen Maschine.

„Wie fahren wir?“ fragten sie wie aus einem Munde.

„Bis jetzt noch gut — hoffentlich halten wir durch.“

Mit glücklichem Gesicht drückte er jedem einzeln die Hand. Als er den Salzsaal nach vorne ging, kam Holthausen mit vor Aufregung bebender Stimme an die Tür der Röhrerlabine: „570 Kilometer — Mr. Wenneberg!“

„Tadellos, achten Sie auf den Kurs, daß wir uns bei der bläckigen Geschwindigkeit nicht verfahren.“

Win klatschte, außer sich vor Freude, dem Kameraden auf die Schulter und ging weiter.

Er trat in den Rauchsalon ein. Ruth saß allein in einem großen, bequemen Sessel. Bei seinem Eintritt war sie aufgesprungen und auf ihn zugelaufen.

„Wie fahren wir?“ fragte sie mit geröteten Wangen. Sie war blassgrün und doppelt reizvoll in ihrer milchigen Beherrschung.

„Wie fahren wir?“ fragte sie auf dem Sessel und lachte weit drausen auf dem Ocean.“

Ruth klopfte einen kleinen Freudenschrei aus. Win öffnete die Arme, sie umschlang seinen Hals mit ihrem weichen, marzen Armen und gab ihm einen langen, herzhaften Kuss auf den Mund.

„Wie fahren wir?“ kommen wir gut durch!“

„Wie fahren wir? zwanzig Minuten, man kann noch nichts sagen. Bis jetzt allerdings funktioniert alles tadellos!“

Ruthlich rief eine Stimme laut und klar: „Mr. Wenneberg, ans Radio, bitte!“

Ruth drehte sich betroffen um, sie waren doch allein! Win lachte über das verdutzte Gesicht. Er führte sie an eine Entlastungslösung in der Täfelung der Wand. Durch einen kleinen Griff öffnete er das Gitterwerk wie einen Schrank und ein großer, hölzener Louisphrider kam zum Vorschein.

„Siehst du, später, wenn wir Passagiere haben, können wir unterwegs Radio hören, Mitteilungen werden durch das Schiff gerufen, das ist für uns sehr angenehm. — Ich werde den Louisphrider mit einschalten lassen, so lannst du das Gespräch hören, das ich jetzt mit dem Kapitän führen werde. — Ich komme bald wieder.“

Win schloß die Gittertür wieder und ging fort. Als er in die Führerklappe kam, wirkte ihm Holthausen fröhlichst an die Loguhr. Sie zeigte 65 Kilometer!

„Das ist genug!“ sagte Win. „Nicht höher gehen, lieber Strom hören.“

Win setzte sich an seinem Tisch und nahm den Kopfhörer an, auf dem sich auch ein Mikrophon befand. Der Funkingenieur, der in einer Kabine für sich saß, stellte die Verbindungen her, dann rief er die Station an. Win hatte dort auf den Kurz angeschüttelten Herzen geworfen.

„Hallo Wenneberg!“

„Hallo — ja — wer ist da?“

„Bitte aber doch vernehmen hört er Objektiv sprechen, er empfand deutlich die vor Aufzug stehende Stimme seines väterlichen Freundes.“

„Wie geht es euch denn — kommt Ihr voran?“

„O ja, — im Moment zeigt die Uhr auf 603 Kilometer!“

„Donnermetter — was machen die Maschinen, Stromverbrauch?“

„Alles in Ordnung!“

Dann kam eine andere Stimme an den Apparat, Objektiv konnte anscheinend vor Ereignung nicht mehr weiter sprechen, es war der Sprecher der Station.

„Ist es Ihnen recht, wenn wir jetzt einen kurzen Bericht über Abstand und Reihe senden? Wenn irgend etwas sein sollte, rufen Sie uns nur an, dann hören wir sofort auf.“

„Senden Sie nur! Uns geht es ausgezeichnet. Wir gehen jetzt zum Durch. Wenn Sie etwas tun wollen, so bringen Sie uns eine gute Tischmusik!“

„Alright, Sir!“ kam die Antwort.

Win legte die Hörer ab und ging mit Holthausen, nachdem dieser abgelöst war, nach vorne in den Speisesaal. In der Mitte des

kleinen, aber behaglich eingerichteten Saales war ein Tisch für vier Personen gedeckt. Ruth und Wenneberg nahmen Platz, Holthausen und der erste Funkingenieur setzten sich hin. Es gab ein prächtiges Essen.

Als es im Schraubenschlüssel Dessert gab, spielte in Remarque eine Tanzmelodie. Man bekam nicht viel Lust zu tanzen. Aber Win entschuldigte sich, ging in die Führerklappe und stellte sich mit der Küstenstation von Caprihaven verbinden.

Sofort hatte er Antwort. Die große Präzisionssonne der Kabine zeigte auf drei Uhr.

„Wie spät habt ihr es?“

„Sie kommen vereinzelt spät,“ sagte eine Stimme, die auch etwas vibrierte. Hattet man in Deutschland doch nicht damit gerechnet, jemals wieder etwas von den tollkühnen Ingenieuren zu hören.

„Es ist neun Uhr abends — man geht hier langsam zu Bett.“

„Das stimmt, wir müssen unsere Uhr so tun, sehr Stunden vorstellen. Wir fühlten alles in Ordnung.“

„Na schön, Herr.“

„Wir werden noch europäischer Zeit etwa um zwei Uhr häufig eintreffen. Die Hauptfahrt ist, daß Sie für andechsige Bedeutung sorgen. Wir können unmöglich das erste Mal im Dunkeln landen.“

„Ist alles in Ordnung, Sie werden sich über die Sicherheit wundern, die Sie empfanden wird.“

„Also bis auf ein gesundes Wiedersehen!“

Win legte die Hörer ab. Die Motoren liefen tadellos, die Akkumulatoren waren normal und wie berechnet beansprucht. Mit gleichmäßiger Geschwindigkeit bohrte sich die „Engländer“ mit einer Geschwindigkeit von sechshundert Kilometern die Stunde durch die schwärzlichen Wellen des Oceans.

Ruth, Wenneberg, Holthausen und der erste Funkingenieur saßen in einer gemütlichen Ecke. In drei Stunden würden sie wohl landen können.

Es wurde ruhig unter den vier. Man hörte das dumpfe Rollen des eisernen Mantels, der unentwegt in seiner riesigen Bänge um den Rumpf des Bootes kreiste. Da wurde Win wieder in die Führerklappe gerufen. Der Matrose, der inzwischen abgelöst war, zeigte mit triumphierendem Lächeln auf die Seetarte vor sich. Die schwarze Uni, die entsprechend dem Fahrtverlauf eingetragen worden war, hatte sich bis zur Mündung des Kanals vorgezogen.

Win klopfte dem Matrosen auf die Schulter und sagte: „Wir wollen mal etwas hochziehen, um zu sehen, ob Ihre Zeichnung stimmt.“

Win lehnte sich an seinen Tisch, legte einige Schalen um und rückte ein großes Schalttisch um einige Kontakte zurück. Sofort ließ das Rollen des äußeren Schraubenmantels nach. Der Obermechaniker lief langsam herunter; als der Beiger aus zwei Metern angelommen war, drückte Win auf einen Knopf, das Peristop wurde durch motorische Kraft herausgeschoben. Es gab ein schwaches Bild auf der Rückglaskabe an der Decke. Und zwar bewegte es sich rasch. Win unterschätzte deutlich eine Anzahl Lichter am Horizont, die immer mehr wurden. Das da hinter hand nützte Daber sein. Alles andere war schwarze Nacht. Als er sich von dem Deckenbild abwandte, standen Ruth und Holthausen hinter ihm. Ruth streckte ihm die Hand hin:

„So darf ich wohl gratulieren?“

„Nein, liebe Ruth, wie haben noch eine Stunde zu fahren, da kann noch manches passieren.“

Win ließ das Boot wieder tauchen. Mit der alten Geschwindigkeit bohrte sich die häblerne Schraube durch die Nordsee. Nach einer halben Stunde gab der Motor am Ruder die Nachricht, daß es Zeit zum Auftauchen wäre. Außerdem wurde Win am Radio verlangt. Der Funkoffizier drehte langsam die Wellenstärken durch — es war ein furchtbare Durcheinander in der Luft.

Aufcheinend hatte ein deutscher Flieger, der im Verein mit einer großen Anzahl anderer Flugzeuge entgegengeflogen war, endlich das Gesicht im Lichtkegel des Scheinwerfers. Mit dem Boot aufzutauchen und das Peristop herauszuschoben, war es von blendender Helligkeit umgeben.

Wohl vierzig bis fünfzig Flugzeuge hielten ihre Scheinwerfer auf die aufziehende und sich fortwährend dreihende Schraube gerichtet.

Die Flugzeuge formten in der Luft eine grandiose Arie von liegenden Sandelhänen, die dem Mann am Steuer den Weg wiesen. Dadurch, daß das Boot zur Hälfte aufgetaucht war, hatte die Schraube natürlich auch nur den halben Effekt — und doch blieb ein Flugzeug nach dem anderen zurück, so daß nur die entgegengesetzten, die alle mit starken Scheinwerfern ausgerüstet waren, den Weg durch die Nacht fanden.