

Kriegstagebuch

1915 - 1918

von

Karl Finke, Dr. phil.

(1897 – 1966)

aus Oberbronn im Unterelsass

Angehöriger der Armee-Fernsprech-Abteilung 101 (Aferna)

zuletzt als Unteroffizier und Reserveoffizier-Aspirant

- Im Zivilberuf später Staatsarchivrat in Berlin-Dahlem -

Formal bearbeitete, mit Zwischenüberschriften versehene
und aus der Sütterlinschrift transkribierte Abschrift:

Dr. Karl Konrad Finke

Bibliotheksdirektor i.R.

2013

Alle Rechte, insbesondere der digitalen Reproduktion, vorbehalten

Itinerarium 1915/18

1. Oktober – 2. Dezember 1915 Bei **TB 3** [Telegraphen-Bataillon 3] in **Koblenz** (Rekrut 1. Oktober – 15. November, Ersatzkompanie bis 2. Dezember)
2. Dezember – 18. Dezember Bei **A.F.A.** [Armee-Fernsprech-Abteilung] **101 in Koblenz** (3. Bauzug)
18. Dezember – 27. Dezember Fahrt nach **Pirot**
27. Dezember – 10. Januar 1916 Bau in **Serbien** (Wachkommando in Pirot 28. Dezember – 6. Januar; Fahrt von Beta Palanka nach Sofia 10. Januar)
10. Januar – 27. Januar In **Sofia** (21. Januar Abfahrt des Zuges)
27. Januar – 7. Februar Bau zwischen **Sarambey – Kostenec – Kazicene** [Casitschaní]
8. Februar – 6. März In **Philippopol** [Plovdiv]
9. März – 24. März Bau bei **Lühleh-Burgas**
24. März – 7. April In **Corlu** [zwischen Edirne und Istanbul]
7. April – 19. April Marsch und Ruhe in **Kalokratia** (In Tschekmedje 23. April, Ostern)
19. April – 2. Juni Bau **Silivri – Büjök Tschekmedje** (Segelfahrt nach San Stefano 5.-7. Mai)
2. Juni – 12. Juni Marsch nach bzw. Ruhe in **Corlu**
13. Juni – 18. Juni Bau bei **Paparlü**
18. Juni – 19. Juli Im Lazarett **Philippopol [Plovdiv]**
20. Juli – 12. August Bau bei **Lühleh-Burgas**
12. August – 26. August In **Edirne [Adrianopol, Odryn]**
26. August – 28. August Fahrt nach **Plewen [Plevna]**
28. August – 30. September Heimaturlaub (2.-23. September zu Hause)
30. September – 11. Oktober In **Warna**
12. Oktober – 31. Oktober Bau bei **Azaplar** und **Mustafa Azi**
1. November – 12. November Station **Mustafa Azi**
13. November – 17. Dezember In **Constanta [Konstantza]**
18. Dezember – 31. Dezember Bau nach **Babadag [Baba Dagh]**
1. Januar – 8. Januar 1917 Im Lazarett **Constanta**
9. Januar – 19. Januar Reise nach **Bukarest**
20. Januar – 9. Februar Ordonnanz in **Babadag** und **Constanta**
9. Februar – 24. März Beim Zug in **Constanta**
25. März – 7. April Fahrt nach **Straßburg**
7. April – 13. April In **Straßburg** (12./13. zu Hause)

14. April – 30. Mai	Bau in der Champagne (14. April – 9. Mai: bei Banogne; 9. Mai – 21. Mai: bei Neuville; 21. Mai – 30. Mai: bei Liart)
30. Mai – 14. Juni	Bei Lörrach (Wittlingen)
14. Juni – 30. Juni	Bei Müllheim (Hügelheim) (14.-18. Juni: Ottmarsheim)
1. Juli – 25. Juli	Bei Breisach (1.-16. Juli: Tiengen; 16.-25. Juli: Andolsheim)
25. Juli – 2. August	Fahrt nach Galizien
2. August – 7. September	Bau in der Bukowina (9.-13. August: Radobesti; 14. August – 4. September: Jasenow-Polny; 4.-7. September: Zaleszyki und Czernowitz)
8. September – 16. September	In Galizien (Zloczow)
17. September – 22. September	Fahrt nach Krain
22. September – 23. Oktober	Bau in Krain (Eisnern, Pachmann)
24. Oktober – 10. November	Störungsführer in Eisnern
10. November – 17. November	Marsch nach Conegliano
17. November – 15. Dezember	In Conegliano
7. Dezember – 5. Januar 1918	In Pinzano
5. Januar – 14. Januar	Abbau bei Karfreit (Monte Matajur)
5. Januar – 10. Februar	Heimurlaub (17. Januar – 10. Februar zu Hause)
10. Februar – 5. März	In Péruwelz
5. März – 20. März	Bei Abancourt
21. März – 30. März	Vormarsch nach Bapaume
30. März – 11. Mai:	Bei Cambrai
11. Mai – 22. Mai:	In Bapaume
22. Mai – 24. Mai:	In Cambrai
25. Mai – 03. Juni:	Über Litschhof (29./30. Mai) nach Grodno [Hrodna, Weißrussland]
03. Juni – 24. August:	Offizier-Kursus in Grodno (7. Juni: Unteroffizier)
25. August – 16. September:	Heimurlaub (25. – 28. August: Grodno – Litschhof; 12.-16. September: Litschhof – Valenciennes) [7. September: Reserveoffizier-Aspirant ernannt]
17. – 29. September:	In Hérin [etwa 2 km westlich von Valenciennes]
29. September – 20. Oktober:	Bau Valenciennes – Mons [Bergen] (20. Oktober: Zum 1. Bauzug)
20. Oktober – 11. November:	Bau Le Roeulx [südlich von Brüssel] – Marbaix [Hainot] – Jodoigne – Hannut Waffenstillstand am 11. November
12. – 16. November:	Rückmarsch Hannut – Malmédy
16. – 17. November:	Heimreise Malmédy – Litschhof

Inhaltsübersicht

	Seite
I. In Koblenz in Garnison	1
II. In Bulgarien und der Türkei	5
III. Gegen Rumänien in der Dobrudscha	22
IV. Nach dem Westen (Reims, Baden)	31
V. In Galizien und der Bukowina	35
VI. Vormarsch in Italien	38
VII. Märzoffensive im Westen	46

I. In Koblenz in Garnison (1915)

Nach bestandenem Abiturium [21. Juni 1915, Sélestat/Schlettstadt im Elsaß] war ich in Verlegenheit, was weiter zu beginnen. Eine Einberufung war vor Ablauf eines Jahres doch zu gewärtigen, sodaß es sich kaum gelohnt hätte, ein Studium zu beginnen. Außerdem hat es mich doch schon lange gewurmt, daß die meisten Kameraden schon draußen waren, während ich noch zu Hause saß. So schrieb ich denn auf Rat von Gustav Dörr an verschiedene Telegraphenbataillone, von denen mir jedoch nur **T.B.3 [Telegraphen-Bataillon Nr. 3] in Koblenz** günstigen Bescheid gab. Da die Einberufung aber erst im November zu erwarten stand, machte ich noch einen zweitägigen Besuch bei [Schulkamerad Bernhard] Schmitter [in Wittisheim bei Sélestat/Schlettstadt], der aber trotz unserer langen Schul- und brieflichen Bekanntschaft nicht zu einer inneren Annäherung führte. Dennoch ist mir der briefliche Verkehr mit ihm während meiner ganzen Militärzeit eine angenehme Erquickung gewesen.

Am **29. September [1915]** kam plötzlich von Papa [Friedrich Finke, kaiserlicher Förster im Forstrevier Brand in Kestenholz-Wanzel (franz.: Châtenois-Vancelle) bei Schlettstadt] ein Telegramm nach Wittisheim, mein **Gestellungsbefehl** sei da. Nach einem letzten Spaziergang an dem schönen Wittisheimer <See> trennten wir uns, und ich fuhr nach Hause [Schulort Sélestat/Schlettstadt]. Auf Tantes Drängen mußte ich auch noch mal nach Wanzel fahren, um Mama Lebewohl zu sagen, obwohl es in Strömen regnete. Um 2 Uhr mußte ich schon wieder aufbrechen. Noch lange schwebte mir das Bild vor Augen, wie Papa und Mama mit der Lampe in der Haustüre [des einsamen Forsthauses] standen und ich in die Nacht und das Ungewisse hinausschritt. Doch übte die Stille des einsamen Bergwaldes, die nur vom leisen Rauschen der Bäume unterbrochen wurde, wenn ein Windstoß hineinfuhr oder vom Ruf einer aufgeschreckten Eule, einen beruhigenden Einfluß aus, sodaß ich alle finsternen Gedanken zurückdrängte und der unbekannteren Zukunft fast freudig entgegenschah.

Nach kurzem Schlaf stieg ich am Morgen des **30. [September 1915]** um 8 Uhr in den **Mainzer Schnellzug**. Auf dem Bahnsteig traf ich zufällig noch Frau Weiß und Helene, die nach Frankfurt wollten und mir bis Straßburg Gesellschaft leisteten. Vorbei am Selzer Forsthaus [franz.: Seltz, nahe Rastatt], der Stätte meiner Kindheit, die ich seit unserem Wegzug [1910] nicht mehr gesehen hatte, nach Speyer und Worms. Dahinter blickte zum ersten Mal der breite Rheinstrom auf, die blauen Taunusberge rahmten über dem weiten Maintal den Horizont ein, links traten rebenbewachsene Hügel an die Bahn heran, deren Rebenlagen viel sorgfältiger unterhalten sind als die elsässischen. Gegen Mittag war ich in Mainz, da aber kein Dampfer mehr fuhr, mußte ich die Rheinfahrt im Personenzug machen. Zwei freundliche Koblenzer Zollbeamte spielten Cicerone bei der herrlichen Fahrt. Zunächst ist das Tal noch breit, ganz im Gartenland angelegt, bis es sich bei Bingen plötzlich verengt und schließlich stellenweise so schmal wird, daß Bahn und Straße kaum noch Platz finden zwischen dem Strom und den senkrecht abstürzenden Schieferwänden. Ich fiel aus einem Entzücken ins andere, als so malerische schiefergedeckte Städtchen, prächtige Burgen, schroffe Felsgärten und steile Weinberge, in denen eben das Herbstfest begann, an mir vorbeizogen. Gegen 4 [= 16] Uhr in **Koblenz** angekommen, quartierte ich mich im <Alten Moselbahnhof> ein und machte noch einen Abendbummel nach den herrlichen Rheinanlagen und zu dem schönen Blick vom <Deutschen Eck>. Daß das Leben im Rheinland freier sei, konstatierte ich schon am ersten Abend, oder gingen mir da zum ersten Mal die Augen darüber auf, daß es außer dem Leben in Büchern auch noch ein anderes gibt? Es war das erste Mal der städtische Hauch, der mich in voller Freiheit anmachte, von dem man im spießbürgerlichen Schlettstadt nichts verspürt hatte. Koblenz ist ein schönes Städtchen, wenn es auch noch verhältnismäßig still ist. In der Hauptsache Beamten- und Militärstadt, da die Rheinanlagen einem kommerziellen Aufschwung sehr hinderlich sind. So hübsche Mädchen mit Blondhaar und Blauaugen wie hier habe ich selten gefunden, darin bewahrt der Rhein seinen Ruf!

Am Morgen des **1. Oktober [1915]**, 9 Uhr, ging ich zur **Telegraphenkaserne**, wo sich ca. 60 Freiwillige versammelten, von jedem Stand und Alter. Bis gegen 12 Uhr mußten wir zum ersten Mal die militärische Hauptbeschäftigung lernen – das Warten, wie es in dem Sprüchlein heißt: *Die Hälfte seines Lebens steht der Soldat vergebens*, was aber noch kaum an die Wahrheit reicht. Endlich wurden wir eingeteilt und auf die Stuben geführt. Wir 18 Stubegefährten mußten gleich unter Leitung unseres guten Gefreiten Hanappel die Stube in Ordnung bringen. Eine bunte Gesellschaft war beisammen.

Die hervorstechendsten Kameraden waren:

Kaspar Asshoff, mein Spindgenosse, aus dem Land von <Schinken, Speck und Schweinefleisch>;
Dencker aus Niederlahnstein, ein früherer Jurist, der zwar auf Kaufmann umgesattelt hatte, aber bei allem juristische Spitzfindigkeiten anzubringen wußte, daß man sich immer amüsieren mußte; Fischer, ein Buchhändler aus Wittlich an der Mosel, der seinen rabenartigen Kopf nie in die militärgerade Haltung zu bringen wußte;
Gross, ein junger Jude, aber feingebildeter Zyniker;
Erich Kapp aus Barmen, genannt <Bubi>, ein reizendes Kerlchen; Kap-
pen aus Hamburg, ein Pfarrerssohn, ein stiller melancholischer Mensch; Lenze, aus Andernach,
ein strammer Gesell; Lindhorst aus
Hameln, <Laborant>, ein ruhiger, stiller Mensch, aber bei näherer Bekanntschaft konstatierte ich,
daß *stille Wasser tief gründen*; Nörtershäuser aus Mül-
heim/Ruhr, ein <warmer Bruder>, der auch schon richtig danach aussah, - in der letzten Zeit in Kob-
lenz hatte ich mich, da er sonst ein sehr guter Kerl war, etwas mehr an ihn angeschlossen, und er
hätte mich beinahe verführt, mich mit einem Mädels einzulassen; Schell, ein Kaufmann aus
Mailand, der mich für das Theater interessierte und besonders für <Mignon> schwärmte; außerdem
noch Witthaus, der <Kleine>, durch nichts aus
der Ruhe zu bringen; Möbus, Lindemuth, Hintzen, der <Bürgermeis-
ter>, Beckel und Brusten.

Am **2. Oktober** war eine summarische Untersuchung, danach Einkleidung. Am Sonntag, den **3. Oktober**, langweilten wir uns auf Stube. Montag, den **4. [Oktober]**, begann der nicht gerade schwierige Dienst, der einen aber den ganzen Tag in Atem hielt. Die **Einteilung** war etwa: 5 Uhr Wecken, 7-8 Instruktion, 8 ½ -11 Exerzieren oder Schule, 2 Uhr Parole, 2 ½ Exerzieren oder Schule, 6-7 Putz- und Flickstunde, 9 Uhr Abfragen. Abends saß man meist in der Kantine, wo man im Chorus zu Klavierspiel sang, *Stürmisch die Nacht* oder *Drei Lilien*. Samstags waren immer **Ausmärsche**, am **9. [Oktober]** den Rhein entlang nach Oberlahnstein und durchs Gebirge zurück, am **16. [Oktober]** nach Arenberg über Niederberg und das berühmte Kloster Arenberg mit den Stationen im Park. Das ungewohnte Stiefeltragen machte die Märsche anfangs schwierig, doch gewöhnte ich mich bald so an die Stiefel, daß ich solche dauernd trug, außer der Zeit in Italien, wo wir mit Bergschuhen ausgerüstet waren.

Das **Ausbildungspersonal** bestand größtenteils aus ganz gemütlichen Landwehrunteroffizieren, auch unser Korporal Weber war ein sehr netter Mensch.

Sein Sergeant, Hamsch, erschien mir immer als der Typ eines preußischen Unteroffiziers.

Der Kompaniewachtmeister Troten sah direkt abstoßend aus, war aber doch nicht so schlimm, wie er aussah,

während der Vize Gießen erst sehr nett aussah, zuletzt aber sehr unsympathisch wurde, wenn er mit seinem <Der gute Mond ist auch bald reif> auf dem Hofe herumspazierte wie ein Storch im Salat.

In den letzten letzten Oktobertagen fand eine interessante zweitägige **Betriebsübung** am Innennetz statt, dann eine **Bauübung** von Lützel nach NW. Dabei hatten wir gerade ein wun-

derschönes Stationszelt errichtet, als Hauptmann Schröder uns einen abriß, weil es *zu friedensmäßig* wäre. Am **3. November** legten wir Flußkabel in der Mosel nach der Gülser Fähre. Am **4. [November]** war Bauübung von Straßenkreuzung Metternich nach Höhe 192.

Eine solche **Bauübung** ging etwa folgendermaßen vor sich:

Im Morgengrauen, wenn der Nebel alles verhüllt, der hier vormittags selten weicht, und die Kälte beim Heraustreten aus der menschenwarmen Stube erschauern läßt, wird angetreten. Die Unteroffiziere leiten hoch zu Roß das Ganze. Endlich setzt sich der Zug in Bewegung, Wagen auf Wagen rollt zum Tor hinaus, dahinter im Tritt die Bedienung, in **Bautrupps zu 7 Mann**. Durch die schlafende Stadt geht es, daß die Häuser erdröhnen vom Rasseln der Wagen auf dem holperigen Pflaster und dem Klappern der schweren Belgerhufe [?], über die hallende Moselbrücke, durch die Vororte, in denen das Leben zu erwachen beginnt, bis das Kommando *<Aufsitzen>* kommt. Dann jagen die Wagen im Trab über die Landstraße, daß man nur so geschüttelt wird und froh ist, wenn es heißt *<Absitzen!>*. Dann geht es den Berghang hinauf, daß die Brust freier atmet im Gefühl der herben Bergluft. Und doch kommt keine rechte Fröhlichkeit auf, denn der Nebel, den der Wind in dicken Schwaden über die Hochfläche treibt, legt sich bangend auf die Brust. Endlich heißt es: *<Halt! Gerät empfangen!>*. Dann beginnt der Bau, bei dem eine Einfachleitung in die Bäume geworfen wird, bis eine Endstation eingerichtet wird. Nach Feststellung der Verständigung wird dann der Abbau befohlen, und bei nun klarem Licht, wenn auch verhängtem Himmel, geht es in die Kaserne zurück.

Am **1. November** kam ein Befehl, daß eine Anzahl von uns als Klopfer [Klopfmorsetechniker in der Telegraphie] nach Düsseldorf kommen sollte, bemühte mich aber dann darum, davon wegzukönnen, – sehr dummerweise, wie mir Wachtmeister Troten sagte und wie ich jetzt selber glaube. So tauschte ein Stubengenosse, Brusten, mit tausend Freuden mit mir. So verließen uns nun eine große Anzahl Kameraden, die für die *<Poesie>* des Soldatenlebens und die angenehmere Beschäftigung eines *<Bürobeamten>* die bessere Nase hatten.

Vom **7. bis 13. November** lag ich **im Revier** wegen Bronchialkatarrh, der mich auch den ganzen Winter durch noch zu schaffen machte. Es war ganz unterhaltsam und gemütlich dort, kam ich doch da zum ersten Mal mit Leuten zusammen, die schon länger Soldat waren. Mit Spannung folgten wir auf der Karte dem serbischen Vormarsch, und ich hatte den lebhaften Wunsch, nach dem Balkan zu kommen, besonders, da gerade die **Aferna 20** [Armee-Fernsprech-Abteilung Nr. 20] aufgestellt worden war. Ich lernte dort besonders einen jungen Burschen aus Koblenz namens Plönissen kennen.

[Nachtrag:] Von der Schönheit der Rheinlande habe ich mir doch keinen rechten Begriff bilden können, da einmal die rauhe Jahreszeit nicht dazu angetan war, die frohe Schönheit des Rheinlandes zu heben, und man dann auch nur wenig, und nicht in dienstlicher Beschäftigung, herauskam. Am

24. Oktober machte ich einen Sonntagsausflug nach dem berühmten Stolzenfels und am **31. Oktober** nach der Humboldthöhe bei Vallendar mit meinem Stubengenossen Lindhorst. Dabei fiel mir besonders das Vorwiegen des Eichgebüsches in der Bewaldung des Randabfalls auf. Tannenwälder lernte ich erst später hinter der Kartause kennen. Wunderbar ist der Blick vom Stolzenfels nach der Lahntalseite. Das Koblenz gegenüber liegende Ufer ist von mehreren freundlichen Ortschaften eingerahmt, die der breitgelagerte Ehrenbreitstein beherrscht.

Am 15. November 1915 Versetzung in eine Ersatzkompanie

Im Revier wurde es mir schließlich zu eintönig, sodaß ich mich am **14. November** gesund meldete. Meine Stube war unterdessen fast vollständig schon ins Feld gerückt, sodaß ich mit den zurückbleibenden Nörtershäuser, Fischer und Schell, welche letztere zur Gebirgstruppe kamen, **am 15. November zur Ersatzkompanie** versetzt wurde, deren Führer Hauptmann Schrader, Hauptmann Jesse und Wachtmeister Seeliger waren.

Unsere **Vereidigung** fand in den letzten Oktobertagen statt; jedoch kam mir die Sache als Komödie vor, wie mich überhaupt dieser erste Blick in all die Schlechtigkeit und Nichtigkeit der Welt an allem verzweifeln machte und mich mit einem mir allerdings schwerfallenden Zynismus erfüllte. Bei einem Kirchgange ging mir in der prächtigen Schloßkapelle zum ersten Mal das Verständnis für die herrliche Wirkung des Renaissancestiles auf.

Am **19. November** zog die ganze Ersatzkompanie **auf den Trockenboden**, da neue Rekruten kamen. Da war es natürlich reichlich kalt und ungemütlich. Der Dienst in der Ersatzkompanie war zwar auch nicht leichter als im Depot, aber gemütlicher, da der Rekrutendruck wegfiel. Am **23. November** hatten wir eine **Bauübung** von den Schießständen hinter der Kartause nach Forsthaus Kühlkopf, eine prächtige Wanderung durch den einsamen verschneiten Bergwald, am **25. [November]** eine solche nach der Eisernen Hand, einem Waldkranz aus dem Schwedenkrieg. Am **27. und 28. [November]** besuchte ich das Theater, wo ich mich an <Mignon> und <Walzertraum>, den ersten Operetten, die ich zu sehen bekam, förmlich be rauschte.

Für Sonntag, den **21. November**, nahm ich **Urlaub nach Osnabrück** zu einem Besuch bei Großmutter. Am Samstagabend fuhr ich rheinabwärts, wobei die untergehende Sonne – welche die schneeigen Höhen des Westerwaldes glänzen und funkeln ließ, während sich über dem Rheinstrom schon die Schatten breiteten – ein prächtiges Schauspiel bot. Das dunkle schroffe Siebengebirge [erschien] mit dem vorspringenden Kegel des Drachenfels. In Köln Umsteigen in den Hamburger D-Zug, über die mächtige Rheinbrücke, durch die nachtdunklen Industriezentren, deren Schlotte gelegentlich neben der Bahn auftauchten, durch die vom Menschen übergossenen Ebenen des Münsterlandes mit ihren zerstreuten Höfen, Wäldern und Hagen, bis ich endlich auf dem leeren Bahnhof von Osnabrück einfuhr. Es pustete ein eisiger Nordwind, als ich in den endlosen breiten Straßen umhertappte, denn Osnabrück besitzt nur eine einzige Straßenbahnlinie. Da Großmutter schon lange, jedoch ohne mein Wissen, umgezogen war, fand ich sie natürlich nicht und war glücklich, als ich endlich im Gasthof *Hunger* landete. Am Morgen suchte ich dann Onkel Knieste auf, der mit seiner Nichte Lotti allein zu Hause war. Er ist ein sehr vornehmer und liebenswürdiger Herr, der mir sehr gut gefiel. Ich besuchte auch Onkel Christian, der mit seiner Frau nicht gerade glücklich zu sein schien. Am Nachmittag besuchten wir Großmama, die noch sehr rüstig und munter aussah und sich über ihre gestrigen Kinoerlebnisse gar nicht beruhigen konnte. Nachdem ich den ganzen Tag nichts getan hatte als dauernd gegessen, landete ich nach einem kleinen Spaziergang durch die bei Tageslicht einen besseren Eindruck machende Stadt (Partie an der Hase) wieder glücklich um 8 Uhr auf dem Bahnhof und war froh, als ich mich wieder in Koblenz auf dem Strohsack strecken konnte.

Versetzung in die im Herbst 1915 für den Rumänien-Feldzug vergrößerte Aferna 101

Am **2. Dezember** wurde ich zur **Aferna** [Armee-Fernsprech-Abteilung] oder, wie es damals hieß, **A.F.A. 20** versetzt, die nach 14 Tagen **in A.F.A. 101 umgetauft** wurde. Koblenz stellte dazu 2 Züge, Nr. 3 und 4, während das Kommando und die Züge 1 und 2 aus Berlin anrückten. Außerdem kam noch ein 5. bayerischer Zug dazu.

Die Vergrößerung fand vor der Aktion gegen Rumänien statt. Jeder Zug zählte ursprünglich 50 Mann, 5 [Fahrzeuge] und 25 Fahrer, dazu kamen in Pirot [in Serbien nahe der Grenze zu Bulgarien] noch 15 Telegraphenarbeiter.

Es war eine bunte Gesellschaft, die sich da zusammengefunden hatte und in die ich nun nachträglich mit Bamberger für 2 weggeschickte Gefreite (Heiliger und ...) gekommen war, und es herrschte ein solch rüpelhafter Ton, daß ich mich erst ganz entsetzte. Jedoch hat man sich allmählich daran gewöhnt.

Führer waren:

Leutnant Hohenstein, Wachtmeister Iffly und Winkler.

Die Unteroffiziere waren:

Müller, ein drolliger Possenreißer;

Hagen, ein dummer eingebildeter Uhrmachergeselle, mein <spezieller>;

König aus Karlsruhe, ein guter Kerl, durch Ausschweifungen aber hochgradig nervös geworden;

Metz, der uns später als Verpflegungsunteroffizier jedenfalls reichlich betrogen hat, und Eickel-
berg. Später

kam dazu noch in der Türkei: Gustav

Nagel, der Vorgesetzte wie Untergebene dauernd mit Redensarten besoffen zu machen verstand,
und in Constanta [Konstantza]:

Teschke, auch mein besonderer Feind.

Außerdem war noch da der:

teroffizier Otto Schleissing, ein ulkiges Haus, und der
Diensttuer Regenberg.

Stallun-
Unteroffizier-

Von den Telegraphenarbeitern fielen besonders auf:

Path-

ke, der mit seinen Berliner Witzen dauernd zum Lachen reizte (*Ich sehe, ich kieke, ick staune, ick denke nanu ...*); der Elsässer Fritz, der Dachdeckermeister Nessel aus Seligenstadt; Alsbach und Schmorlitz, die Koblenzer Bauern, dessen ersteren Nase gleich in der ersten Nacht mit einem Knüppel attackiert wurde (*ming Näs, ming Näs*), die <Revolverschnauze> Alberti; Michel Steuer aus [dem Saarland], der 3 Jahre auf den Unteroffizier reflektierte, Max Steck, ein durch Nervosität verkommenes Genie, in Italien vorzüglicher Kurier, dann noch die ganze <Jugend>: Hans Holtz, Willi Klein, Ernst Theiss, Karl Weltz, Wilhelm Layn, Rudi Eickert, Adrian Becker, Joseph Wynen, Ressemann, Hellmuth Bleibtreu, Heinrich Eidmann, Wilhelm und

Hermann Brunner, der Sanitäter, welchem ich mich besonders anschloß. Er war ein unverdorbenes, schwärmerisches Gemüt, jedoch ein kolossaler Schwächling und sehr zierlich veranlagt. Wir machten öfters Spaziergänge zusammen, besonders nach den abendlichen Rheinanlagen, wo der Fluß geheimnisvoll aus dem Dunkel heraufrauscht oder im Mondschein geisterhaft erblickt. Besonders schwärmte er für sein Klein-Elschen, und wird sein früher Tod dem armen Kind wohl manche Träne gekostet haben.

Sein besonderer Freund und <Schulgeist> war Joseph Wynen aus Köln, ein feiner Zyniker, dessen innige Freundschaft später zu erwerben ich mir hoch anrechnete.

II. In Bulgarien und der Türkei

Durch die Karpaten an die Donau – auf Lastkähnen von Orsova nach Lom Stalijska

Nach verschiedentlich falschem Alarm, nach dem man sich fast schon genierte, sich in der Stadt sehen zu lassen, hieß es am **17. Dezember** abends endlich bestimmt, morgen ginge es los. Da war natürlich die ganze Nacht durch Radau, und am nächsten Morgen **[18. Dezember 1915]** wurden die Wagen verladen. Gegen Mittag hielt Hauptmann Schrader auf dem Hofe an uns eine Ansprache von wegen der <Kulturträgerrolle>, die wir spielen sollten, und endete mit dem Kernspruch *Gebt ihnen den Rest!* Die 91. Kapelle an der Spitze, zogen wir dann blumengeschmückt zum Alten Moselbahnhof, von wo wir 12¹⁵ [Uhr] unter den Klängen des <guten Kameraden> **abfahren**.

Über den hochgehenden Rhein ging die Fahrt ins Lahntal, am hübschen, langgestreckt im engen Tal liegenden Bad Ems vorbei, über das großartig gelegene, burggekrönte Wetzlar

nach dem auf der Hochfläche liegenden Gießen. Über das ebenfalls burggekrönte Städtchen Marburg, über Treysa und Kassel erreichten wir abends das von dunklen Bergen umgebene **Hannoversch Münden**. Nach glücklicher Lösung der Schlafrage durch Einrichtung eines 2. Stockwerks erwachten wir 5 Mann (Brenner, Leichner, Strauß und Ritteruth) nächsten Morgen an der Verpflegungsstation **Engelsdorf bei Leipzig**. Nach guter Mittagsbewirtung in Dresden fuhren wir über die Elbbrücke, von der man einen herrlichen Blick auf die vielen Patinatürme und -kuppeln des Stadtzentrums hat, durch die schneebedeckte Lausitz nach **Görlitz**, über dem auf dem isolierten Felskegel der Landeskrone ein Lichtlein sich wie ein Stern vom Himmel abhob (was Brenner ganz poetisch stimmte). Am nächsten Morgen, dem **20. Dezember**, erwachten wir schon über der Grenze in **Ödenburg [Sopron]**. Die Verpflegung war sehr gut gewesen, auch Zigaretten und andere Liebesgaben, täglich 3-4 mal; auch durch Ungarn blieb sie gut, meist Maisgriessuppen, und jedesmal süßen Tee und Rum.

In Österreich konnte man jedoch sofort den Unterschied gegen Deutschland feststellen, die mangelnde Sauberkeit der Bahnhöfe, das bunte Personal mit der Topfmütze und die entsetzlich bummelige Fahrerei mit stundenlangen Aufenthalten. Jedoch war die Bevölkerung ganz freundlich trotz der mangelnden Verständigung. Hinter Teschen fuhren wir in die **Karpaten** ein, deren schneebedeckte Höhen das Tal einengten. Nach Überschreitung der ungarischen Grenzstation [...] ging die Bahn das romantische **Gebirgstal der Waag [Váh]** hinab. Die Bevölkerung ist ziemlich ärmlich, die Frauen sehen infolge der komischen Tracht eines bis auf die Hüften reichenden Kopftuches ganz pyramidenförmig aus. Am Morgen des **21. [Dezember]** befanden wir uns am Ausgang der Berge bei **Ersekujvar [Nové Zámky]** in der Kleinen Pußta. Jenseits der bald sichtbar werdenden Donau liegt wie ein Märchenbild im leichten Dunst **Győr [Raab]** mit dem mächtigen Dom, im Hintergrund umrahmt von Bergen. Auch auf der linken Seite treten die Berge wieder heran, nachdem Raab und Eiger überquert sind, bis sie schließlich die Donau in einer Breite von 300-400 m zwischen sich einzwängen; die rechten Uferberge fallen, im unteren Teil mit Reben bestanden, steil in den Fluß. Nach **Waitzen [Vác]** verläßt die Bahn den Fluß und führt durch die Ebene, vorbei an zahlreichen Magyarendörfern, deren Bewohner uns jubelnd begrüßten, nach **Budapest Güterbahnhof**.

Die Magyaren haben eine originelle Tracht, die Männer in weißen Leinen, eventuell mit Schafpelzumhang, dazu die in ganz Ungarn übliche schwarze Pelzmütze; die Frauen halb-lange Faltenröcke aus grellbuntem Tuch. Hinter **Szeged [Szegedin]** brach die Nacht herein. Die Pußta ist keineswegs eine öde Steppe, sondern ein reich angebautes Land mit zerstreuten Höfen und Siedlungen. Sonderbar wirkten die Höfe durch die vielen kleinen Häuschen, die zum Maistrocknen, als Ställe, Hundehütten etc. jedes Haus umgeben; selbst der Brunnen trägt ein Dach. Der Charakterbaum der Pußta, wie auch Serbiens, ist die Akazie. Als wir am nächsten Morgen bei **Temeschburg [Timisoara]** erwachten, waren die Fenster dick mit Eis bedeckt und die weiten Ebenen erstrahlten im sonnigen Glanz. Bei **Lugosch [Lugoi]** zeigten sich wieder die Berge, und als wir nachts zur Porta Orientalis hinauffuhren, überquerte der helle Mondschein eine Gebirgslandschaft von so zauberischem Reiz, daß keiner an Schlafenlegen dachte. Nach Überwindung der Höhe sauste der Zug mit rasender Geschwindigkeit durch den langen Löwentunnel zum Donautal hinunter.

Gegen Mitternacht erreichten wir **Orsova [Orschowa]**, wo sofort mitten in der Nacht das Ausladen und das Umladen in 2 aneinandergeschlossene **Lastkähne** begann, die an dem weit vom Bahnhof gelegenen Hafen warteten. Den ganzen Morgen des **23. Dezember [1915]** dauerte das Verladen, bis alle Wagen auf das Verdeck geschoben und alle Pferde mit Kränen in den Unterraum befördert waren.

Am **Hafen** herrschte reges Leben von den vielen russischen Gefangenen, die sich in traurigster Verfassung befanden, und serbischen Mädchen, die Kohlen verluden. Den ganzen Nachmittag lagen wir noch am Kai, jedoch war ich durch Wache verhindert, das eine halbe Stunde stromaufwärts liegende Städtchen Orsova zu besuchen. Die Lage inmitten der hohen nackten, nur mit Gestrüpp stellenweise bestandenen Berge, eng an den breiten Strom gedrückt, ist sehr schön. Am Nachmittag des **24. Dezember [1915]** ging endlich die Fahrt los, voran der mächtige, aus 2 Schloten qualmende **<Pusstaszer>** (der kurze Zeit später auf eine Mine gelaufen sein soll) mit 2 Kähnen an der Seite, 4 weitere an Trossen hinterher. Brausend schlugen die mächtigen Schaufelräder die trübe Flut und bald glitt das Ufer rasch an uns vorbei.

Das mitten im Strom gelegene hübsche Inselchen Ada Kaleh ließen wir links liegen und gleich darauf, nachdem wir so das **Eiserne Tor** passiert hatten, traten die Berge auseinander und der Strom verbreiterte sich. Am serbischen Ufer zeugen zerschossene weiße Häuser vom jüngsten Kampfe, in dem auch unser Schleppkahn einen Schuß ins Heckteil bekommen hatte. Steile gelbe Lößwände fassen die linke Uferseite ein, das freundliche Städtchen **[Drobeta-]Turnu Severin** gleitet vorüber und bei niedriger werdenden Ufern erlangt der Strom eine Breite von annähernd 1 ½ - 2 km, da die hochgehenden Fluten weite Geländestrecken noch unter Wasser gesetzt hatten.

Da auch ein frischer Wind uns entgegenblies, hatte sich schließlich alles vom Ausguck nach dem Mittelteil zurückgezogen, wo bei anbrechender Nacht ein Christbaum angezündet wurde. Alles war in gerührtester Stimmung, zu der auch der gute Punsch nicht wenig beitragen mochte, Reden wurden gehalten, Lieder gesungen, Versprechungen von Vorgesetzten und Untergebenen gemacht, die keiner hielt oder halten wollte. Mich ekelte die ganze rührselige Stimmungsmache derart an, daß ich in unsern kalten Bugraum hinunterstieg und mich auf dem Stroh lang machte. Fröhlich erinnerte das glucksende Geräusch an den Seiten, wo ich sei; ich stieg auf Deck und suchte mir mit dem langen Dr. Schulz ein Auslugplätzchen zwischen den Trossen des Vorderstevens, wo er mir begeistert von seinen vielen Reisen erzählte. Wir mußten die Nacht gelegen haben, da erst jetzt [am **26. Dezember**] **Vi-din** auftauchte, das mir mit seinen vielen Minarets zum ersten Mal eine orientalische Stadt vorführte. Ein schlanker bulgarischer Monitor ließ die weiß-grün-rote Flagge vor der Reede flattern. Scharen von Wassergeflügel beleben die weite Stromfläche, nur das Gebüsch der Inseln und Ufer ragt über das Wasser.

Endlich gegen Abend kommen wir **in Lom Palanka** an, wo wir ausladen und den ganzen Park nach dem etwa 2 km entfernten Bahnhof bringen mußten. Nach Beendigung des Verladens zündeten wir teils gegen die Kälte, teils zur Kaffeebereitung ein mächtiges Feuer an, um das sich bald der ganze Zug versammelte, um zu den melancholischen Klängen der Mundharmonika heimische Lieder zu singen. Gegen Morgen **[27. Dezember]** fuhren wir dann ab durch die einförmige, nur mit Eichgestrüpp bestandene wellige Lößlandschaft. Schon hier erstaunten uns die billigen Lebensmittelpreise, bezahlte man doch z.B. für ein Ei, das in Deutschland 20-30 Pfg. kostete, mit 5 oder 10 Stotinkea, und glaubten die Einwohner schon damit wunder welches Geschäft zu machen. Hinter **Mezdra [Mesdra]** durchfahren wir die wilde **Vracanska Planina**, eine Gebirgslandschaft von wunderbarer Schönheit stellenweise. Nach Durchfahren eines der **zahlreichen Tunnels** rasselt der Zug über eine Eisenbahnbrücke, unter der in schwindelnder Tiefe ein wilder Gebirgsbach durchrauscht, während an dessen rechter Seite die blendend weißen Felsen zu unabsehbarer Höhe aufragen, ein herrlicher Anblick. Eine auffallende Gesteinsbildung sind auch die von den Bergrücken wie mächtige Quermauern herablaufenden Felsmauern

Reise-Endziel Pirot

Teilnahme am Bau der Telegraphen- und Fernsprechleitungen Sofia–Konstantinopel (bis August 1916)

In der Nacht in **Sofia** durchgekommen, erwachten wir am **27. Dezember [1915]** endlich in **Pirot**, dem Endziel unserer Reise. In Pirot wurden wir nach langer Wanderung durch die knöcheltief mit Kot bedeckten Straßen in einer leeren abgelegenen **Kaserne**, die vorher als Stall benutzt worden war, untergebracht. Der Dreck war hier überall fürchterlich, wohl infolge der letzten anhaltenden Regengüsse. An ein Benutzen des Lastautos war nicht zu denken, selbst die Pferdewagen waren kaum verwendbar. Der balkanische Wagen, von Ochsen, schwarzen Büffeln oder kleinen zottigen Pferdchen gezogen, ist in seiner Beweglichkeit ein Ideal für die dortigen Wege. So mußten wir unser Baumaterial dauernd mit der Bahn ausfahren, d.h. vom fahrenden Zug auswerfen, ein oft nicht ungefährliches Arbeiten.

Die Bevölkerung verrät einen Rassenmischmasch, dessen buntes Bild durch die bulgarischen Soldaten noch vermehrt wird. Die Männerkleidung besteht aus braunen oder blauen Hosen mit Hängearsch, roter Leibbinde, wattegefülltem Jäckchen, Opanken (genannt U-Boote), weißen umschnürten Wollfußlappen, dazu Fez, Turban oder Fellmütze. Die Weiber tragen alle gelbe Kopftücher. Die Bulgaren fielen uns gleich durch ihre Eingebildetheit und Unverschämtheit auf, habe ich auch sonst kein so zudringliches Volk mehr gefunden. Sie sehen aber in ihren braunen Uniformen und braunen Mützen nicht unvorteilhaft aus. Der Handelsverkehr spielt sich natürlich auf der Straße ab, auch das Spezialgericht des rostgebratenen Fleisches wird da zubereitet. Schwierigkeit machte natürlich anfangs die Verständigung.

Der **28. Dezember [1915]** war unser **erster Arbeitstag**. Es fiel mir anfänglich nicht leicht, die schweren Ringe zu schlagen, und es dauerte lange, bis ich mich daran gewöhnt hatte. Als der **Zug am 30. [Dezember] abrückte**, erhielt ich mit Klein und Weidemann den Auftrag, bei dem zurückbleibenden Park Wagenwache zu schieben. Das taten wir auch **bis zum 4. Januar [1916]**, worauf uns die Unteroffiziere Ritter und Schleißing am **5. [Januar]** noch einen Ruhetag verschafften. Es war ja kein schwerer Dienst, aber allmählich fiel es einem doch auf die Nerven, alle 6 Stunden für 3 Stunden draußen zu stehen. Glücklicherweise hatten wir auch ein Rumfaß zu bewachen; nur fand es auch noch andere Liebhaber, sodaß es bald leer wurde. In der Neujahrsnacht, in der ich von 11 bis 2 Uhr Wache stand, rieselte ein feiner Regen vom dunklen Himmel, der auch ganz zu den Gedanken paßte, die diese Stunde erweckte. Die nächsten Nächte wurden jedoch sternklar, sodaß sich das prächtige Sternbild des Orion wunderbar klar vom Himmel hob, wie man es in nordischen Ländern kaum sieht. Am Morgen des 5. Januar fesselte die im Neuschnee glitzernde Gruppe der Stara Planina, die Pirot im Norden überragt, den Blick. Bei dieser Gelegenheit schloss sich Willy Klein, der mir im Grunde gar nicht sympathisch war, an mich an, was mir im Lauf der Zeit viel Unannehmlichkeit bereitete, da er sehr unbeliebt war, sodaß ich aufatmete, als er in Constanta [Konstantza] wegkam; glücklicherweise war er vom März bis August nach Pirot kommandiert.

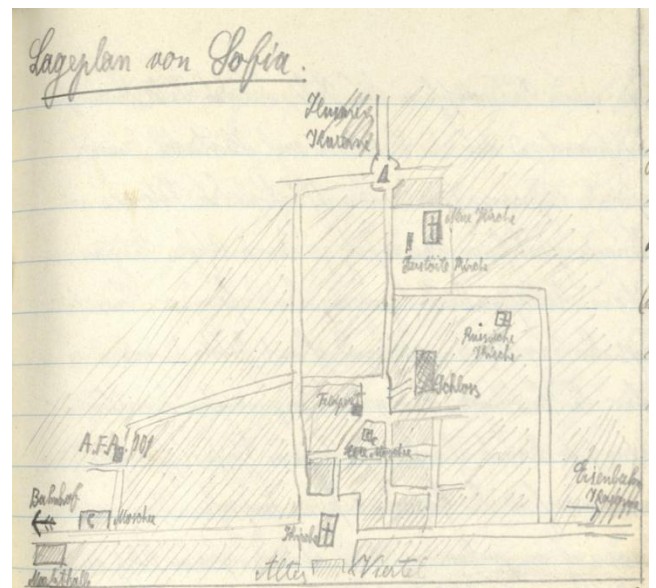
Am **6. Januar** bekamen wir Befehl, nach **Stanitzenie [Staničenje]** auf Strecke zu kommen. Wir pilgerten also gemütlich über den Bahndamm zum Bahnhof, wo gerade ein bulgarisches Infanterieregiment lagerte. Zu Ehren des Weihnachtsabends führten die Soldaten den Kolatanz zur eintönigen, aber nervenaufpeitschenden Geigenmusik auf. Die Melodie geht immer im selben Takt, nur in wechselnder Höhenlage etwa ♪♪♪♪, wozu die Beine der sich im Kreise an der Hand fassenden Männer mit großer Behendigkeit vor- und zurückgesetzt wurden. Denselben Tanz sah ich auch in **Tschiflik** von Serbenmädchen. Bei einem Tanz, den uns Türken oder vielmehr Araber in Alpoullou vorführten, wirbelte einer abwechselnd im Kreise herum, während 2 Reihen abwechselnd gegeneinander vor- und zurücksprangen.

Im Umkreis von Pirot und Sofia

Gegen Abend (**6. Januar 1916**) fuhren wir endlich ab, und bekam ich eine Kommandierung zum **1. Zug** in **Bela Palanka** [30 km westl. Pirot]. In stockdunkler Nacht brachte mich ein freundlicher bulgarischer Offizier über den Friedhof, auf dem ein bei den letzten Kämpfen bei der Verteidigung seiner Batterie gefallener Oberst ruhte, zum Quartier. Bela Palanka ist zwar hübscher und sauberer als Pirot, aber doch noch dreckig genug, um die prachtvolle russische Kirche wie einen Diamant im Misthaufen erscheinen zu lassen; sieht sie doch vom Bahnhof aus wie mit dem Baukasten hingesezt. Hinter dem Ort ragen mächtige Berge auf.

Am nächsten Morgen stieß ich wieder zum Zuge am Bahnhof und marschierte mit Gerlach den Bahnkörper entlang auf die **Baustrecke nach Tschiflik** [Čiflik], hinter welchem Ort sich die Nisava [Nischawa] zwischen steilen Wänden durchzwängt. Am **8. [Januar]** fuhr ich mit einer kleinen Lore Draht; ein schwieriges Geschäft, die Lore beim Nahen jedes Zuges auf der eingleisigen Strecke schnell herauszuwerfen. Die letzten Tage war allerhand Stunk gewesen, besonders zwischen Iffly und Schulz, sodaß Iffly von da an auf Strecke abgesägt wurde und Winkler die Leitung übernahm. Am Abend des **8. [Januar]** fuhren wir Iffly auf der kleinen Lore nach **Bela Palanka**. Dabei jagten uns bulgarische Posten einen Schrecken ein, die plötzlich wie Geister aus dem Dunkel auf uns losstürzten, bis wir endlich ihr <machina> verstanden und die Lore schleunigst aushuben. Den **9. und 10. [Januar]** war Ruhe in Bela [Palanka]. Am **10.** abends fuhren wir über Zaribrod [Dimitrovgrad] nach **Sofia**, wo wir nach einem langen Marsch durch die nächtlichen Straßen Sofias in der **Eisenbahnerkaserne** untergebracht wurden; diese liegt am Südausgang Sofias, der vom mächtigen Vitoscha [Vitosa] überragt wird. Unsere Zeit brachten wir mit Wagenreinigen und Exerzieren hin, da noch keine Arbeit vorlag. Vom **14. bis 17. Januar** lag ich im Revier, da sich wieder Bronchialkatarrh einstellte.

Die Husarenkaserne, ein weitläufiger Bau. Auf dem Platz das Befreiungsdenkmal. Die neuerbaute Kirche von wunderbarer Pracht, davor eine kleine zerstörte Kirche. Die kleine prächtige russische Kirche mit grünen Zwiebeltürmen. Das Kngl. Schloß in einem großen Park. Am Schloßplatz die damals gerade eingerichtete Feldpost und eine alte Moschee mit den charakteristischen vielen Kügelchen auf dem flachen Dach. Vom Bahnhof kommt man durch Neustadt auf breiter Allee über die Ilsterbrücke ins Zentrum. Diese gerade Straße, an der rechts die große Markthalle, links eine schöne weiße Moschee liegt, bildet die Hauptverkehrsader bis zu der quer an ihrem Ende gelagerten alten Holzbrücke. Von da zieht sich der Verkehr über den Platz links in die Querstraße. liegt, bildet die Hauptverkehrsader bis zu der quer an ihrem Ende gelagerten alten Holzbrücke. Von da zieht sich der Verkehr über den Platz links in die Querstraße.



Zur **Eisenbahnerkaserne** gelangt man, um die Kirche herumgehend, auf der Fortsetzung der großen Straße. Einige Trambahnlinien durchfahren die Hauptstraßen, die einen sehr sauberen

Eindruck machen, besonders für das an Balkandreck gewöhnte Auge. Jedoch macht die Stadt im allgemeinen einen unfertigen Eindruck, etwa als wandle sich eine orientalische Stadt in aller Eile zu einer europäischen; überall wird gebaut.

Am **18. Januar** machten wir einen **Ausmarsch** in das Tal, das das Vitoscha-[Vitosa-]Massiv von den restlichen Vorbergen trennt und das die Bahnlinie nach Kjustendil benutzt. Die helle Wintersonne ließ die Schneemassen in den Schluchten des Vitoscha erglänzen, dessen untere Hänge jedoch im Gegensatz zu den serbischen Bergen, die meist nur glattgewaschenen Kalksteinbuckel zeigen, den Anfang von Bewaldung zeigen.

Am **21. Januar** **verließ der Zug Sofia**, während ich mit Petke und anderen in Sofia bleiben mußte, um für die Leitungen der gerade im Einrichten begriffenen deutschen Feldpost zu arbeiten; so konnte ich noch einige Tage in Joghurt schwelgen. Für die letzten Tage mußten wir noch in die Husarenkaserne umziehen. Ganz vertraut kam mir bald Sofia vor, wenn ich im sinkenden Abend über den freien Platz mit der goldfunkelnden Kirche schritt, gegen die sich das dunkle unkrautverwachsene Gemäuer der zerfallenen seltsam abhob. Zur Linken die zierlichen grünen Türmchen der russischen Kapelle, dahinter der Koloß des Vitoscha, während von dem allmählich am klaren Himmel auftauchenden Sternen der Orion in wunderbarem Glanze über dem bulgarischen Königsschloß stand.

Mit beiden Halbzügen auf Umwegen nach Philippopol (Plowdiw)

Am Abend des **26. Januar** **fuhren wir von Sofia ab**. Die öde Savanne des weiten Talkessels erinnert lebhaft mit den vereinzelt dünnen Akazien und Pappeln und mit der scharf geschnittenen Kette zackiger Schneeberge dahinter an Kilimandscharobilder. Langsam klomm der Zug im Abenddämmern das kahle wellige Berggelände hinauf, während im gemütlichen Abteil Petke uns Bilder aus dem Großstadtleben entwarf. In **Sarambey** trafen wir unseren **Halbzug Nagel** (denn der Zug war von da ab in 2 Halbzüge Nagel-Wetzler und Winkler-Kirchner eingeteilt) gegen 11 Uhr des Nachts; am Abend war großes Sauffest zu Ehren von Kaisers Geburtstag gewesen.

Am nächsten Morgen zogen wir nach **Sestrimo** um. In rasender Fahrt fuhr der Zug zurück den Berg hinab, die starken Kurven mit haarsträubender Geschwindigkeit nehmend. Zur Überwindung der zahlreichen scharfen Kurven werden die Wagen auch nur leicht zusammengekoppelt. Die Station Sestrimo liegt sehr schön im engen **Mariza- [Maritza-]tal**, völlig einsam. Dicht hinter ihr schäumt die Mariza zwischen glattgewaschenem Olivingestein, über dem sich mächtige, prachtvoll gemaserte Gneiswände erheben. Wunderbar ist die Nacht in dem einsamen Tal, wenn die Sterne glänzen und nur das Rauschen der Mariza die Stille unterbricht. Ein liebliches Plätzchen lag, von schäumenden Wassern allseitig umflossen, unter schattigen Bäumen in der Tiefe des Baches.

Am **28. [Januar]** abends zogen wir nach **Dolna Banja** [bei Kosteneec], wo wir am Bahnhof Quartier bezogen. Das Dorf, berühmt durch seine heißen Quellen, von denen eine auch hier in der Nähe entspringt, liegt 2 Stunden entfernt hoch oben am Berg. Vor dem Quartier liegt eine prächtige Dolomitengruppe, zackig und schneebedeckt, die beim Sonnenaufgang herrlich schimmert. Wir **bauten von da nach Sestrimo zurück** und **vorwärts nach Stambulow-Ichtiman** [Stambolovo-Ihtiman].

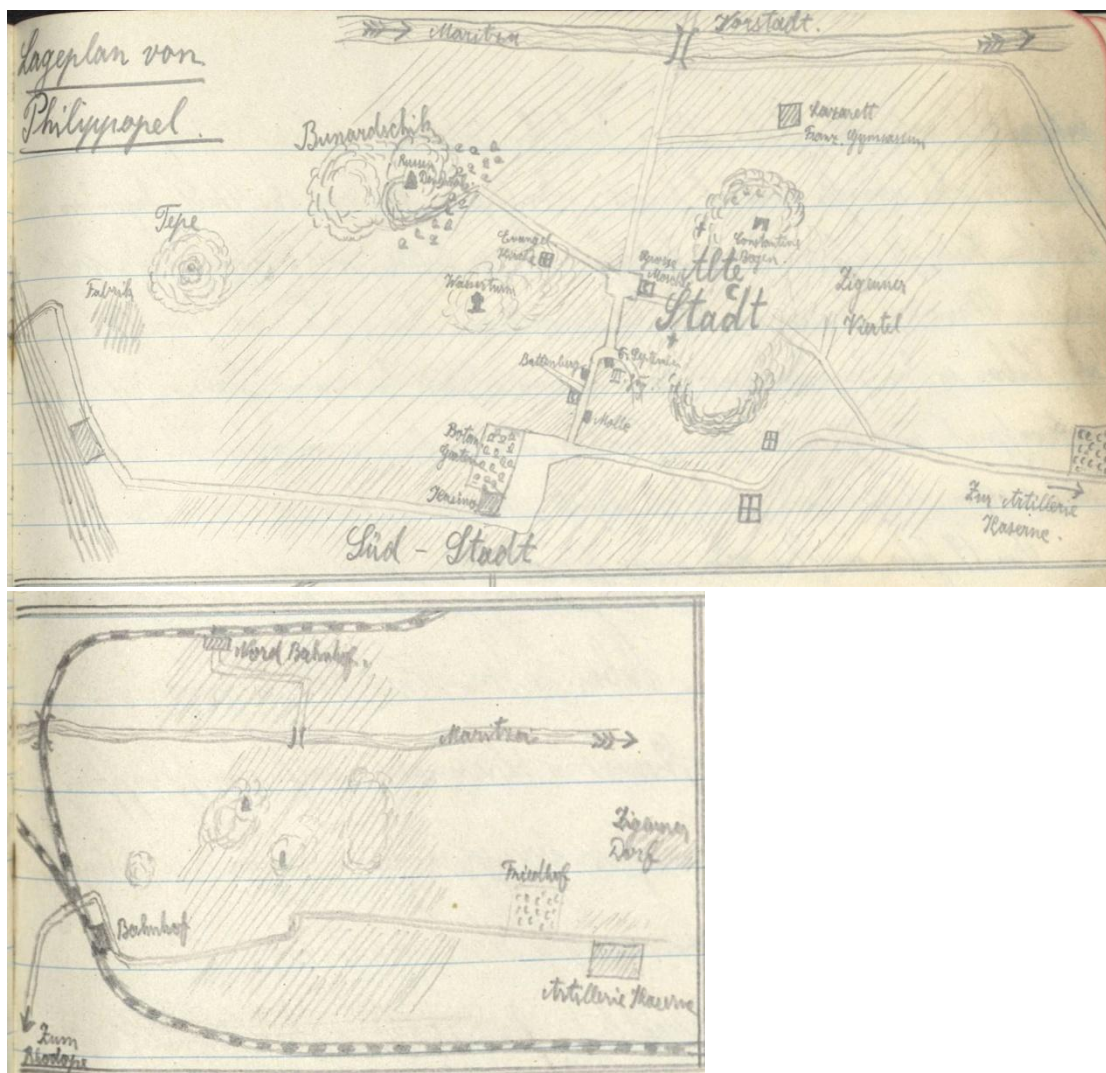
Die Baustrecke hatte ungefähr folgende Entfernungen:

<i>Sarambey: 8 km – Sestrimo: 7 km – Kosteneec: 12 km – Stambolovo: 5 km – Ihtiman.</i>

Während ich anfänglich keinen großen Geschmack daran gefunden hatte, begann mir allmählich dies Bulgarien zu gefallen mit seinen einsamen Tälern, den rötlichen Eichenhängen, über denen mächtige Raubvögel kreisten, und der tief in Schluchten rauschenden Mariza. Dazu die malerischen Dörfer mit ihrem Kunterbunt von Holz- und Schilfhäusern. Obgleich das Becken von Ihtiman etwa 650 m hoch liegt, ist schon die Einwirkung des wärmeren **Ostrumeliens** zu verspüren.

Am **5. Februar** mußten wir wieder in die Sofiater Ebene zurück und bezogen in **Kazichene [Casitschani]**, einem Dorf vor Sofia, Quartier. Der Ort liegt malerisch, versteckt im Grün der Bäume. Weithin erstreckt sich links die Savanne, im Süden begrenzt durch das klotzige Vitoschamassiv, während im Norden die Ketten der Stara Plamina bläulich herschimmern. Am **7. [Februar]** abends verließen wir Kazichene und fuhren nach **Philippopel [= Plowdiw]**, wo wir am **8. [Februar]** morgens glücklich ankamen.

In Philippopel kam wieder der ganze Zug in der weitläufigen, ganz außerhalb der Stadt gelegenen Artilleriekaserne zusammen, nachdem sich die Fahrer da schon lange gute Tage gemacht hatten; die Bagage war nämlich mit Fußmarsch dahin ge[bracht] von Sofia aus, wobei ein Auto in die Mariza gefallen war, da eine Brücke die ungewohnte Last nicht tragen konnte. Wir lagen in einem großen Saal alle zusammen, selbst Unteroffiziere und Wachtmeister (Winkler und Achinger), auf langen Pritschen. Unsere Beschäftigung bestand in Exerzieren, Wagenreinigen, Kartoffelschälen etc. Besonders am Anfang machte mir die Feindschaft von Hagen und Achinger viel zu schaffen.



Das alte Stadtzentrum war der langgestreckte Bergrücken, auf dem sich das alte Viertel, von Osten gesehen, amphitheatralisch aufbaut; die Mitte beherrscht ein altes Minarett, während die Seiten etwa 80 m steil abstürzen. Trotzdem sind noch alte Häuschen an die Felsen geklebt. Dieses Viertel besteht nur aus halbzerfallenen Türkenhäusern. Der sogenannte Konstantinsbogen zeigt an, daß diese Burg schon lange besiedelt ist.

Das Verkehrszentrum bildet die vom Kasinoplatz nach der Marizabrücke sich durchziehende Straße, auf deren höchster Stelle sich ein Platz befindet. An diesem liegt die große schöne Moschee mit schlankem Minarett. Am Kasinoplatz befindet sich ein hübscher Park. Auf dem Bunardschik steht ein Russendenkmal, eine Steinpyramide zur Erinnerung an den Kampf bei Philippopel 1878. Längs des rechten Mariza-Ufers erstreckt sich der ältere Teil der Neustadt, während südwestlich der Hügelkette das neueste Viertel liegt. Der Gesamteindruck der Stadt, besonders im östlichen Teile, ist sehr viel orientalischer [als] in Sofia, wozu besonders die zahlreichen Minaretts beitragen, die sich überall aus dem Dächermeer herausheben. Das Leben in den Zigeunervierteln und in dem abseits liegenden Zigeunerdorf ist sehr interessant, nur ist alles sehr schmutzig. Die Türkenfrauen gehen alle in Schwarz, mit weißen Kopftüchern, jedoch ist ihr Gesicht oder [es sind] wenigstens die Augen frei.

Am **19. Februar** machten wir einen schönen **Übungsmarsch** nach dem in den Vorhöhen des Kara Dagh gelegenen Dorf Lemenotria. Dabei hatten wir einen wunderbaren Blick über die weite Savanne mit ihren zerstreuten Bäumen auf die schroffen Felskegel, um die sich Philippopels weiße Häuser gruppieren; dahinter liegt zart und duftig in der klaren Luft die schneeschimmernde Balkankette.

Zuletzt wurde es in „Plovdiv“ ganz gemütlich. Peter Schneider unterhielt uns mit Bibelauslegungen, es wurde gesungen und musiziert, die Verpflegung war glänzend, abends konnte man zur Stadt gehen, wo <Battenberger Hof> und Hotel Molle beliebte Anziehungspunkte bildeten, wie auch die berühmte <Maritza>. Ich lernte auch einige Schüler kennen (Bankoff, Abasunoff), die mich etwas in die dortigen Verhältnisse einführten. Die Bevölkerung war überhaupt sehr freundlich, ja fast begeistert von den ersten <Germanskis>.

Am Abend des **4. März** war großes **Abschiedsfest**, da uns die deutsche Kolonie 400 (Liter) Bier spendiert hatte: Festessen, Musik (Kapellmeister Müller mit der Teufelsgeige), Gesang und zum Schluß allgemeine Besoffenheit mit den gemeinsten Szenen, immerhin aber interessant zum Menschenstudium. Vorher war zweimal Fußballmatch gewesen, hauptsächlich von Ressemann inszeniert. Das erste Mal waren die Bulgaren Sieger geblieben und zur erwarteten Feier ihres Sieges auch im Revanchekampf war halb Philippopel zu Fuß und Wagen herbeigeeilt. Aber trotz erbittertster Gegenwehr unterlagen sie.

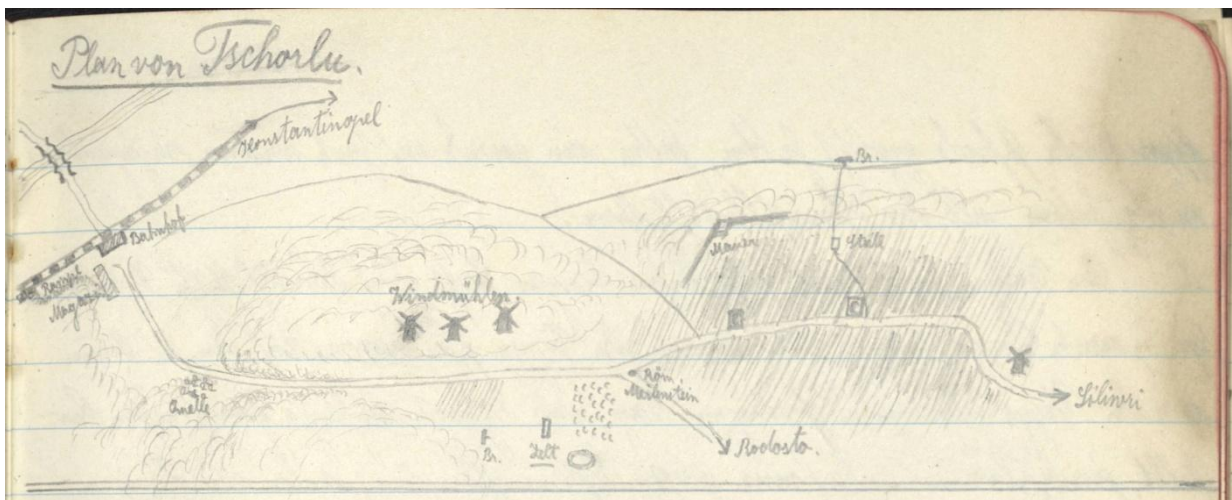
Von Philippopel (Plowdiw) über Lühleh/Burgas und Alpoullou nach Corlu

Am **5. März** wurde am Nordbahnhof **verladen** und in der Nacht fuhren wir ab. Morgens erwachten wir im weiten sumpfigen Tal der unteren Maritza. Bald tauchte auch **Adrianopel [Edirne]** mit der alles überragenden Selims-Moschee auf. Auf dem Bahnhof von **Odryn [Odrin/Edirne]** konnten wir die ersten türkischen Soldaten in ihren geschmackvollen Uniformen bewundern. Am Morgen des **7. [März]** erwachten wir vor **Corlu** in der endlosen öden Steppe. **Unser Halbzug** mußte jedoch gleich wieder **zurück** nach **Lühleh/[Lüle] Burgas**, wo wir in dem etwas vom Bahnhof entfernt in einem flachen Seitental liegenden Städtchen einquartiert wurden.

Lühleh ist ein hübsches Städtchen, erbaut aus den im Türkischen üblichen, dicht aneinander stehenden dunklen Holzhäusern, besitzt auch eine schöne Moschee, zu deren weiten, blumengeschmückten Vorhof ein schönes altes Tor führt. Wir bauten von hier aus erst die Strecke von der Station Lühleh nach Seidler-Muraali, dann nach Alpoullou. In Seidler [Sejidler] lagen wir einige Tage in einem türkischen Zelt, was jedoch bei der Kälte keine Annehmlichkeit war; außerdem war das Essen auch noch sehr schlecht, daß man die Bohnensuppe ohne Hammelfleisch trinken konnte; auch widerstand einem das anfänglich wohlschmeckende Maisbrot bald.

Die **Bahnstrecke, längs der wir bauten**, führt **durch die endlose wellige Steppe**, deren letzte gelbe Höhenzüge mit dem tiefblauen Himmel am Horizont zusammenfließen. Kein Baum belebt die weite Fläche, nur struppiges Buschwerk klammert sich an den Bahndamm. Schildkröten, Falken und Lerchen bilden die einzige lebendige Staffage des weiten Raumes, dessen feierliche, nur von jubelndem Lerchengesang gebrochene Stille sich mit sonderbarem Gefühl auf die Brust legt. Ich glaube, daß sich wenige dem wenn auch unbewußten Einfluß der einsamen Steppenstimmung entziehen konnten, wenn wir morgens auf Leiterwagen in das wegelose Gelände hinausfuhren, und fand ein angestimmtes feierliches Lied wie *<Sonntag ist's ...>* immer Mitwirkende. Die Dörfer liegen sehr weit auseinander und heben sich als zur Zeit braune, im Sommer grüne Flecke von der gelblichen Umgebung ab. Besonders auffallend ist ein Ort, ich glaube Seidler, dessen Pappelbäume dicht voll Storchennester sind.

Am **24. März** verließen wir Alpoullou und fuhren **nach Corlu**. Als wir die Höhe erklettert hatten, stand das schöne weiße Zelt vor uns, das uns von nun an als Quartier diente, bis wir nach Plewen [Plewna] zogen. Wunderbar hob sich das Zelt, von dessen einer Spitze die schwarz-weiß-rote Flagge lustig in der frischen Seebrise flatterte, von der ergrünenden Steppe ab. Als blanker Streif hob sich hinter fernen Hügelketten das Marmarameer ab, dahinter türmen sich die blauen Berge Anatoliens auf. Dieses Zeltleben kam mir immer sehr romantisch vor, wenn es auch darin nachts kalt und tags heiß war.



Corlu ist ein meist griechisches Städtchen, das mit seinen alten Mauerresten vom Bahnhof aus ganz stimmungsvoll aussieht. Besonders delectierten wir uns an den billigen Rosinen und Feigen, die überall in den kleinen Kramläden verkauft wurden. Die engen gepflasterten

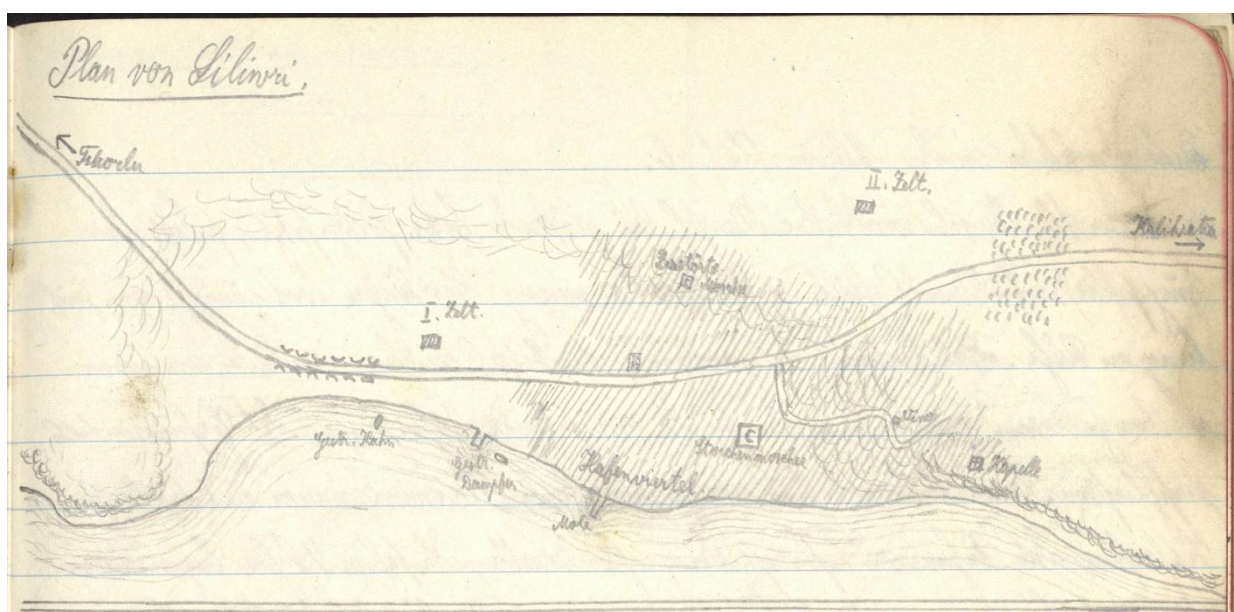
Straßen sind ziemlich sauber, die Häuser aus altersgebräuntem Holze erbaut. Der Bahnhof liegt etwa 1 ½ km vom Städtchen. Ziemlich steil steigt die Straße den steilen Sandsteinhang hinauf, rechts ist ein kleiner Baumplatz um eine Quelle angelegt, zur linken recken auf der Hügelhöhe 3 Windmühlen ihre gegitterten Arme zum Himmel. Hinter unserer **Zeltwiese** ragen einzelne Stelen des verwaorsten Türkenfriedhofs, und an der Wegkreuzung erinnert ein hoher runder Meilenstein, daß schon zur Römerzeit hier die Heerstraße nach Byzanz führte.

Wir hatten die Zeit über Ruhe, jedoch wurde ich mit einigen Kameraden zum Stall kommandiert, um einige Zeit den Stalldienst zu lernen und dann Reitstunde abzuhalten. Als wir aber mühsam eine Reitbahn in den harten Steppenboden aufgehackt und etwa eine Woche Pferde geputzt hatten, hatten wir gerade noch Zeit, um eine einzige Stunde abzuhalten, als der Abmarschbefehl kam.

Nach 14 Tagen Abmarsch zur Küste am Marmarameer

Am Morgen des **7. April** fuhr unser langer Troß durch das noch stille Corlu in die weite Steppe hinaus. Bald begann die Sonne schon warm auf den sich kaum von der Steppe abhebenden Weg, der doch eine wichtige Heerstraße darstellt, herabzubrennen. Durch eine große Obstbaumpflanzung, vorbei an einigen der sonderbaren Tumuli, stiegen wir endlich in ein Tälchen hinab, dessen Bach auf seinen Ufern schon frisches Grün zeigte. Schnell wurde das Zelt aufgeschlagen, die Pferde in einer windgeschützten Senkung angepflockt. Bald senkte sich eine lautlose Steppennacht auf uns herab, als wir am Feuer Wache hielten; nur das Stampfen und Wiehern der Pferde unterbrach die Stille.

Am nächsten Tag ging es weiter durch ein Tälchen mit einem zerstörten, vom Unkraut fast verdeckten Dorf. Wieder in freiem Gelände, taucht zur Rechten auf einmal eine weite blaue Fläche auf – das Meer. Weiße Segel zeigten sich auf der geriffelten Flut, dumpf drang vom weißen Strand ein Brausen herauf; erst in weiter Ferne zeichnen sich undeutlich Asiens Berge ab. Bald steigen wir an den weißen Strand hinab, dessen gebleichte Muscheln und Kiesel jede ankommende Welle klappernd den Strand hinaufrollt. Ein kräftiger Geruch von Salzwasser und verwesendem Tang erfüllt erfrischend die Luft. Nach Überschreiten des letzten gelben Lehmberges liegt jenseits der Senkung **Silivri** vor uns.

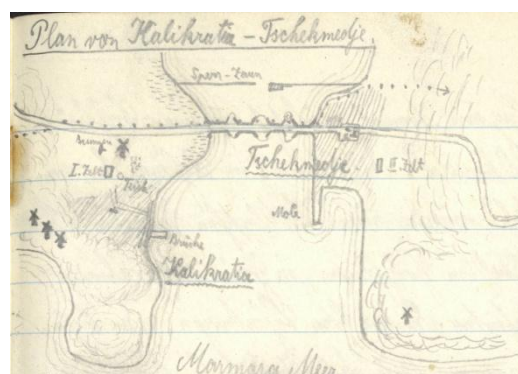


Amphitheatralisch steigt die Stadt aus dem Meer empor, auf der Höhe des Berges von einer griechischen Kapelle gekrönt. Dicht schachteln sich die braunen Holzhäuser ineinander, dazwischen schimmern die weißen Minarets der großen Storchenmoschee und die schwarzen Säulen verwurzelter Zypressen. Die linke Seite schließt der zerstörte Stadtteil mit der zerfallenen Moschee und dunklen Bäumen malerisch ab. Davor spannt sich die weite blaue Bucht aus, die im Hafen von großen Barken mit schmutzigen weißen Segeln belebt und im Hintergrund von gelben Lehmwänden abgeschlossen wird.

Wir schlagen unser Zelt auf dem weiten Wiesenplan hinter der steinernen langen Brücke auf. Den nächsten Tag, an dem Ruhe war, benutzte ich zum Genuß eines herrlichen Seebads in der warmen Flut. Am Abend wurde zu [Wachtmeister] Iffly's Geburtstagsfeier dem süßen Silvaner eifrig zugesprochen. Ich machte auch einen Spaziergang auf die Höhe des Berges. Wenn man von der Kapelle in die Tiefe blickt, zeichnen sich weit hinein die grünen Algen- und Tangwälder in der klaren Flut ab.

Am **10. April** wurde der Marsch bei glühender Hitze fortgesetzt, sodaß der Zug schließlich abends still in **Kalokratia [Kallikratia]** einzog. Wir lagen dort zunächst eine Zeit lang in Ruhe. Kalokratia ist ein gewöhnliches türkisches Städtchen, im Süden von einer steilen Felswand begrenzt, an die sich die armseligen Fischerhäuser des Hafenviertels anschließen. Bemerkenswert sind einige schöne Marmorbrunnen mit türkischen Inschriften. Das Sehenswerteste ist die große Brücke, die sich in 4 hohen Bogen über die breite Lagune von Bujuk Tschekmedje [Čekmedze] spannt. Steil führt das holprige Pflaster jedesmal auf die Spitzen der Bögen, um sich auf kleine Inselchen wieder herabzusenken. Schöne glatte Kalksteinmauern fassen sie ein und auf der Spitze des ersten Bogens erinnert eine große Platte in türkischen Lettern von dem Erbauer, dessen Grab sich jedenfalls unter den Stelen des letzten Inselchens befindet.

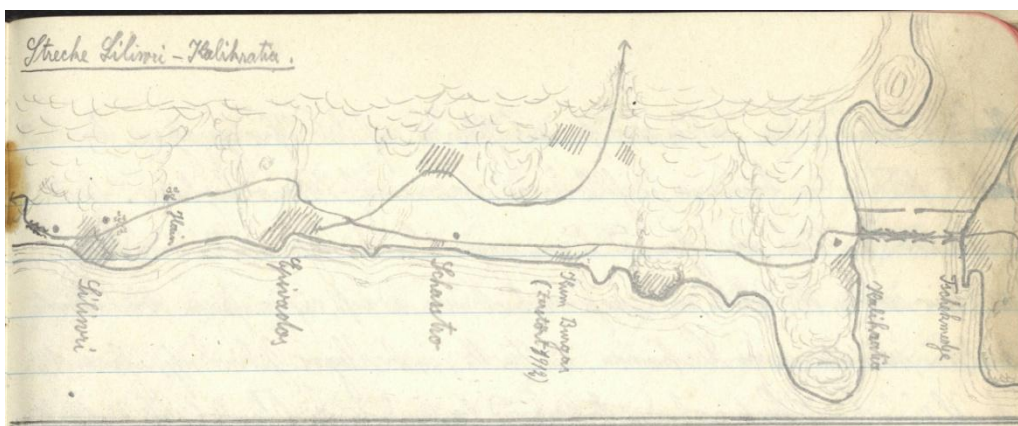
Am **18. [April]** begannen wir zu arbeiten, wobei ich bei dem braven Moritz Hauptmann aus <Leibzg an der Bleiße> Löcher buddeln lernte. Jedoch stiegen die ursprünglichen **Anforderungen von 3 Löchern pro Mann täglich bald aufs doppelte**, da es einzelne <Rekordarbeiter> wie Hermann Fink und Müller auf 5 Löcher allein brachten. Als praktischste Arbeitszeit fanden wir bald die Zeit morgens von 5 bis 2 Uhr mittags. Jedoch wurde von 11 Uhr ab wegen der Hitze doch nichts mehr gearbeitet. Gegen den Durst wurde bald ein großes Kaffeefaß beschafft, das auf Strecke fuhr. Bald waren wir braun gebraten wie die Nigger, besonders als noch das Arbeiten mit den ekligen Teerstangen losging, die uns Hände und Hals verbrannten. Am Karfreitagmittag (**21. April**) machte ich mit <Vater Sage> eine Kahnpartie nach einem vor Tschekmedje liegenden Truppentransporter. Am **23. April** fuhr unser Leutnant Hohenstein mit meinem lieben Freund Hermann Brunner und einem Fahrer Schmitz in einem Kahn in die Marmara und fanden dort, jedenfalls vom Lande abgetrieben, bei starkem Seegang den Tod, wurden auch trotz der Suche türkischer Torpedoboote nicht mehr aufgefunden. Da Heinrich Eidmann sich im Konstantinopler Erholungsheim Moda amüsierte, blieb mir nur noch Joseph Wynen übrig, an den ich mich seit der Zeit auch eng anschloß.



Am **22. April** mußte ich **mit dem Rad nach Kütschük Tschekmedje** fahren zu Dägla und Sierakowski. Bei brennender Mittagshitze pendelte ich los, über die mächtige Brücke, durch das freundliche Bäjük Tschekmedje mit seinen dichten Brunnenplatanen, die hohe Bergwand hinauf durch die Drahtverhaue [...] bis auf die durch eine Steinsäule bezeichnete Höhe. Dann bergab und wieder bergauf auf der vortrefflichen, mit vielen Bäumen versehenen Straße, und geradeaus sah ich nun verschwommen die Türme einer großen Stadt, rechts die reizenden dunklen Prinzeninseln im hellblauen Meere. Dann über das Schwemmland, das den kiesigen Strand des Meeres von der sumpfigen Lagune trennt, zuletzt auf einer Holzbrücke über den blauen Binnensee nach Tschekmedje.

Dieses bietet im Rahmen der eintönigen Umgebung ein reizendes Bild, würdig eines Böcklin'schen Gemäldes: Hinter dem blauen See die malerischen dunklen Holzhäuser, in Grün vergraben und umrahmt von dunklen Zypressen, dahinter die nackten Lehmberge. Der Bahnhof liegt noch ein Stück weiter, vor einer Nase des Steilufers, direkt über dem Meere in Bäumen versteckt. Ein herrlicher Ostermorgen brach am **23. [April]** an. Über dem blauen Meer, das die Blicke frei bis zu den fernen Bergen schweifen ließ, saßen wir unter grünen Bäumen frühstücken, während eine strahlende Sonne sich in den Wellenkämmen spiegelte. Nach einem erquickenden Bad in der kristallklaren Flut traten wir zu Wagen den Rückmarsch an, in bester Stimmung trotz des versauerten Ruhetags.

Am **26. April** verlegten wir unser Zelt an den Strand von **Schasstro** [Ksasteros]; das Dorf liegt als malerischer Farbpfleck weiter oben am Berge. Wir lagen auf einer grünen Wiese kurz vor dem die Landungsstelle bezeichnenden verlassenen Kaffeehaus. Mit dem Mai begann sich eine wunderbare Farbenpracht zu entfalten. Das saftige Grün der Steppe verschwand fast in einer Flut von rotem Mohn, von blauen, violetten und gelben Blumen aller Art, eine wunderbare Farbenpracht, noch gehoben durch das tiefe Blau des Meeres und des Himmels, den weißen Strand und die braunen Lehmwände des Ufers. Der blanke Sand des Gestades bot den herrlichsten Badestrand, was auch **nach des Morgens Arbeit am Nachmittag in der warmen Kristallflut** ausgenutzt wurde. Es war ein wunderbarer Genuß, sich im heißen Sande von der Sonne braten zu lassen und ab und zu wieder ins Meer zu tauchen. Auch Naturstudien kommen zur Geltung, durch Beobachtung der possierlichen Taschenkrebse, der bunten Muscheln und anderen Strandgetiers. Fritz fing einen Polypen. Ein großer Rochen, von denen wir bei Fischern schöne Exemplare sahen, fuhr uns mit rasender Schnelligkeit zwischen die Beine. An einem toten Delphin, oder wie die Türken sagen <deflin>, konnten wir das Treffende der Bezeichnung <Schweinsfisch> feststellen, u.a.m. Besonderen Spaß machte es auch, die Pferde weit hinaus zu reiten, während uns besonders der Hamburger Fahrer Gräfe durch seine kolossale Ausdauer im Schwimmen in Staunen setzte, der oft kaum mehr zu sehen war vom Strand aus.



Am **4. Mai** wurde ich mit Hausmann und anderen nach Silivri geschickt, um **Stangen aus einem Schiff auszuladen**. Wir lösten die Aufgabe, wie vorher in Schasstro, wo wir die Stangen ins Meer plumpsen ließen und die Strömung sie ans Land trieb; dann hatten wir sie mit Pferden auf das Ufer gezogen.

Am Abend des **5. [Mai]** sollten dann Hausmann und ich **die 2 leeren Kähne nach [San] Stefano begleiten**. Kaum hatten wir die Mole verlassen und lagen gegenüber der Lehmwand von Silivri, als wir wegen Windstille nicht mehr weiterkamen und erst auf günstigen Wind warten mußten, wie mir mein Bootsmann, ein Türke, in drolliger Gebärdensprache erklärte. Ich ruderte im Boot nach dem Gestade und bewunderte die Klarheit des Wassers, in dem man noch in 10 m Tiefe die Krebse zwischen den Tangwäldern im weißen Sande herumkrabbeln sehen kann. Dann kroch ich in die niedere Koje im Heckteil. Als ich am nächsten Morgen wieder an Deck kroch, wehte eine scharfe Brise. Der Wind heulte und pfiiff im Tauwerk, die Wellen klatschten an die Bordwände und flossen schaumgetigert wieder zurück in die jetzt dunkelgrüne Flut. Das Schiff legte sich fast auf die Seite, sodaß mein Bootsmann das große dreieckige Segel hinten dauernd umlegen mußte.

In der von Salzduft geschwängerten Atmosphäre glitten wolkenverhängt die Lehmwände des Ufers vorüber. Doch als wir den klotzigen Berg vor der Bucht von Kalikratia kreuzten, klärte sich das Wetter auf und ich konnte mich bald gemächlich auf Deck ausstrecken und die Kreise der Mastspitze im blauen Himmel anblinzeln oder nach dem schneebedeckten Olymp hinübersehen oder die Spiele der Thunfische und der schnaubenden Delphine verfolgen. Bald glitt das schöne Bild von **Kütschük Tschekmedje** [Küc Čekmedže] vorüber, rechts schattierten sich die schönen dunklen Formen der Prinzeninseln im blauen Meer. Endlich fuhren wir an dem mit seinen großen weißen Häusern (bis auf die zahlreichen Windräder zum Wasserschöpfen) ganz europäisch anmutenden **San Stefano** vorüber. Vor der Einfahrt zum Bosphorus, an dessen linker Seite **Istanbul [Stambul]** mit Kuppeln und Minaretten wie ein Märchenbild sich hinstreckt, drehten [wir] unsere Barke bei und fuhren auf die Mole von [San] Stefano los, wo wir endlich spät abends anlegten. Am nächsten Morgen gingen wir an Land zum Kommando.

Durch mißliche Umstände wurde ich an einem Besuch in <Zarigrad> [Dimitrovgrad], wie die Bulgaren, oder <gospoli>, wie unsre Seeleute sagen, verhindert.

[San] Stefano ist ein sehr sauberes und völlig anderes Städtchen, ganz im Grün der Parks und Alleebäume vergraben. Nur die Preise weisen Ähnlichkeit mit Istanbul auf. Am **8. Mai** setzten wir uns in den Zug und fuhren zurück nach **Chataldja**, wo wir nach einigem Warten in dem eine Strecke weit über der Bahn liegenden Dorf einen Wagen von uns trafen, mit dem wir über das Gebirge, zuletzt durch eine Schlucht, zum Zuge fuhren, der das Zelt über dem Dorfe aufgeschlagen hatte.

Wir bauten nun unsere Linie von Schasstro weiter, um das hübsch über dem Meer gelegene Epivados herum, über den dahinter liegenden Bergrücken mit einem der sonderbaren Tumuli und Geschützstellungen aus dem Balkankrieg. Vorbei an einem reizenden Hain, der als einziger grüner Fleck in der öden Umgebung mit seinem weißen Marmorbrunnen homerische Erinnerungen weckt, den **Felshang** hinauf, der **einzigsten Stelle, wo Felsen sich dem Graben entgegensezten (das übrigens zuletzt meist nur noch durch Sprengungen in den butterweichen Lehm Boden ersetzt wurde)**, durch den großen Türkenfriedhof, an dem man die türkische Pietätlosigkeit beobachten kann, da die Straße mitten durch eingeschnitten ist und die Gebeine überall an den Seiten noch herausstehen, und endlich **um Silivri herum, wo ein anderer Zug fortsetzte**. Am **15. Mai** war auch das einzige Mal im Kriege Feldgottesdienst in dem hübschen Hain.

Im Anschluß daran wurde unser Zug dem Leutnant Keßler übergeben, der ihn bis Plewen [Plevna] führte, wo ihn Offizier-Stellvertreter Achinger übernahm. Ich lernte in Silivri so recht das orientalische Leben kennen. Vorzüglich war besonders der Wein, der hier hauptsächlich bei Schasstro und den Ruinen [des 1912 zerstörten] Kum Burgas wächst, leider aber noch nicht reif war zum essen; der Wein schmeckte aber wundervoll.

Getrocknete Feigen und Trauben, Oliven in Öl, die für den europäischen Gaumen weniger munden (vor dem Dorf **Schasstro** war ein großer Garten mit den tiefgrünen Olivenbäumen, die fast an Buchs erinnern, nur dunkler), Artischocken mit fleischigen Blattschuppen, getrocknete Fischchen, die an Schnüren zu Tausenden zum Trocknen über die Straße hängen und ganz gut schmecken. Felderweise angebaute Zwiebeln u.a. erregen die Aufmerksamkeit des europäischen Gastronomen. In dem kleinen Kramladen ist alles feil, wenn auch in den minderwertigsten Massenfabrikaten, nur muß man das Handeln verstehen. Man braucht sich auch nicht zu wundern, wenn auf <echt Türkischem> *made in Germany* steht. Angebaut werden hauptsächlich Bohnen und Mais. Einen melancholischen Anblick gewährt eine durch die Steppe ziehende **türkische Truppe**, in ihrem grünen Khaki mit dem Filzhelm. Ein einzelner Gesang steigt in die bleierne Luft, langsam schleichen die langen Kolonnen der Tragtiere, Wagen und Kamele vorbei.

In wenigen Tagen – wobei wir das **Zelt** auch in dem Hain **bei Silivri**, in dem die Spatzen allmorgendlich ein ohrenbetäubendes Konzert anstimmten, aufschlugen – zogen wir die **5 mm-Bronzeleitung nach Kalikratia**. Etwa am **23. [Mai]** schlugen wir das **Zelt in Büjök Tschekmedje** auf und mauerten das **Gestänge kunstvoll in die mächtige Brücke** ein. Weit ins Land hinein kann man die blaue Lagune verfolgen, die nördlich der seichten Brückenstelle durch einen Zaun abgesperrt ist. Links erhebt sich ein steiler Lehmkegel mit deutlich sich abzeichnenden Schützengräben. Wir zogen auch nach etwa 6 km auf die steiler hohe Bergwand im Osten hinauf. Zum letzten Mal genossen wir die Freuden des Seebads und konnten noch die Illumination der Minarets bewundern, die eines Abends mit Lichterkranzen geschmückt waren.

Frühmorgens am **6. Juni** verließ alles in Trupps das Zelt zum **Nachgehen der alten Strecke nach Lühleh**; nur Sage, Wynen, Bleibtreu, wozu auch noch Eidmann wieder kam, blieben mit mir im Zelt zurück. Unsere einzige Beschäftigung bestand in Kirschenessen, in dem ich es bis zu 3 A[.] brachte. Nur bedauerten wir das Fehlen des Meers. Auch die Blumenpracht war schon verblüht und die Steppe nahm unter der sengenden Sonne schon gelblichen Ton an. Am **10. [Juni]** kamen die Trupps wieder zurück und am **12. [Juni]**, Pfingstsonntag, war Ruhe.

Von der Türkei zurück nach Bulgarien

Am **12. Juni** kam unerwartet der **Verladebefehl** und am Abend fuhren wir glücklich ab. Am Morgen der **13. [Juni]** bekamen wir noch das **letzte Stück des türkischen Reiches** zu sehen. Besonders auffallend sind die flachen Täler, die von den Seiten ganz scharf begrenzt sind; man meinte, der Pflug hätte hier schon einmal seine Arbeit getan. Einzelne riesige Eichenstämme ohne Krone deuten an den kahlen Hängen auf frühere Bewaldung hin (später traf ich in Lühleh, im August, einen ganzen Zug mit Dampfpflügen zur Urbarmachung des Landes, die auch in der schwarzen Erde schnell arbeiteten). Von **Uzunköprü** aus ist eine Bahn nach Adrianopel [Edirne] gebaut worden, ebenso wie eine solche von Odryn [Edirne] dahin im Bau war. **Über die lange Marizabrücke**, die über das breite Sumpfgelände führt, verließen wir endlich die Türkei und betraten **in Hulelü Burgas wieder bulgarischen Boden**.

Links lag das malerische Dorf, beherrscht von der stolzen Ruine, der einzigen dortigen, die ich auf dem Balkan sah, **Adrianopels [Edirnes]** stolze **Selimsmoschee** zog vorbei und dann kam Bulgarien: ein bunter Teppich, dunkelgrüne Gebüsch und Haine, saftige Matten, üppige Getreidefelder, reiche Dörfer in Obstbäumen vergraben, stolze schöne Menschen in bunten reichen Trachten auf den Feldern, überall Arbeitsamkeit, ein ganz anderes Bild wie in der Türkei.

Am Abend des **13. [Juni]** kamen wir endlich in **Papaslü** an, wo wir vom **14. [Juni]** zum Ausladen erst noch eine **Rampe bauen** mußten. Wir schlugen das Zelt in der Nähe eines Wasserlaufs auf, aus dem sinnreiche Räder Wasser auf die Felder schöpfen. Die Hitze wurde hier sehr stark, wurden **im Schatten 52 Grad, in der Sonne 66 Grad Celsius** gemessen. Im Zelt war da natürlich eine Backofenhitze, nicht zum Aushalten. Auf Strecke lief einem nach 10 Uhr der Schweiß schon ohne zu arbeiten, und dazu noch die ekligen Teerstangen.

Am **16. [Juni]** machte ich mit Eidmann und anderen einen Gang zum Baden an die flache, aber reißende Mariza, deren Ufergebüsch belebt sind von prächtigen Schillerfaltern und weniger angenehmen Schlangen. Wunderbar sind aber die undurchdringlichen Wälder, die die Ufer einfassen, in denen sich Wurzeln und Wipfel durch dichte Lianengirlanden verbinden.

Am **17. Juni** erkrankte ich und am **19. [Juni]** brachte mich unser Sanitäter nach **Philippopol [Plovdiv] ins Lazarett**, wo der freundliche Doktor Schmidt *Malaria cotidiana* feststellte [es handelte sich nach späterer Diagnose aber nicht um Malaria, sondern um akute schwere Kopfgrippe]. Die ersten Tage hatte ich abends bis über 41 Grad Fieber, jedoch nach Einnahme von fünf 0,2-Pillen Chinin verschwand es sofort. Ich blieb aber noch **bis zum 18. Juli** dort, da mir Wynen und Bleibtreu nebst neuen Bekannten, wie Ing. Pfeiffer, Gesellschaft leisteten. Das Essen war gut, nur etwas wenig. Nur plagte einen doch allmählich die Langeweile und die trüben Gedanken, denen nachzuhängen man Zeit hatte. Etwas Leben brachte die Beschaffung eines Grammophons, das trotz dem Kratzen Eindruck machte. Was mir die Zeit aber am unangenehmsten machte, war die völlige Freiheit, die man genoß. Da war kein Unteroffizier, um einen zur Arbeit anzutreiben, ein ungekanntes Wohnegefühl. Abends ist es schön oben auf der Hausterrasse, wenn die Sonne glühend hinter den fernen Bergen versinkt und der Abendfrieden sich auf die alten Häuser der Stadt senkt. Dunkel fließt die Mariza, von Bäumen und Häusern eingesäumt, und die Bewohner der winkligen Gäßchen setzen sich zu einem Plauderstündchen in die erquickende Abendkühle. Am 1. Juli wurden abends die Minaretts illuminiert; die scheinbar im dunklen Himmel schwebenden Lichterkränze bieten einen schönen Anblick. Am **19. Juli** fuhren wir im Morgengrauen **nach Odryn** zum Kommando, wo aber der Oberarzt unsere Hoffnung auf Erholungsurlaub enttäuschte und **uns zum Zug zurückschickte**.

So verließ ich am **20. [Juli]** das regelmäßig und schön angelegte **Odryn [Edirna]** mit seinem großen im Bau begriffenen Bahnhof und fuhr nach **Lühleh Burgas**. Am **22. [Juli]** zogen wir um nach **Seidler**. Ich machte die Zeit über keinen Dienst als **ab und zu Zeltwache nachts**. Da setzt man sich dann vors Zelt und läßt den ganzen Zauber der nächtlichen Steppe auf sich einwirken. Der Himmel ist wunderbar sternklar, im Norden zuckt es in raschen Zwischenräumen rot auf, ein Wetterleuchten, die Grillen zirpen und die Frösche im nahen Sumpf quaken. Nachtinsekten umsurren das Licht, das magischen Schein auf die weiße Zeltwand und die weite Grasfläche wirft. Fast körperlich empfindet man die Einsamkeit und Unendlichkeit des Raumes, von der auch die weite Steppe ein Symbol ist, deren fernen Hügelsum eben noch die Sonne erglühn ließ, als stünde die ganze Weite im fürchterlichen Steppenbrand.

Doch das brausende Rollen der Bahn auf den nahen Schienen stört die Stimmung und erinnert, daß auch in die einsamen schönen Winkel des türkischen Reiches Technik und Kultur ihren Einzug halten. Einen exotischen Anblick bot eine lange Kamelkarawane; ein kleiner Esel, auf dessen Kruppe der Führer sitzt, geht voran, dahinter folgen in langer Reihe die häßlichen ungeschlachteten Tiere in ihren abgeschabten Fellen, mächtige [...] über dem Höcker.

Vom **1. – 5. August** mußte ich wieder auf Strecke mit, was mir sehr schwer fiel und mich manchmal zur Verzweiflung brachte. Besonders wenn es morgens auf Strecke ging, Gras und Büsche taunaß waren, die Steppe sich so still, so endlos = wehmutsvoll ausdehnte und schließlich die Sonne als glühender Ball aus den Morgennebeln stieg, erfaßte mich eine Sehnsucht nach Freiheit und nach Abwerfen des drückenden Jochs.

Am **6. August** war unsere **Arbeit beendet** und am **9. August** zerstreute sich der Zug **in einzelne Trupps, um die alten Strecken abzugehen**. Ich blieb mit einigen anderen im Zelte zurück. Am **11. August** fuhr ich mit einigen nach Odryn. Zum letzten Mal sagten wir der Steppe ade, deren Büsche jetzt ganz dunkelblau von Schlehen waren.

Am **12. August** kam der **Zug nach**, und wir schlugen das **Zelt außerhalb Odryns** auf einer Wiese auf, dicht neben der im Bau begriffenen Bahn[trasse]. Hinter dem die Matriza begleitenden Wald lag Adrianopel [Edirne] mit der riesigen und durch ihre Minaretts doch so elegant erscheinenden Selimsmoschee. Wir hatten keine Arbeit und warteten auf den Abmarsch, ich besonders auf Urlaub. Am **25. [August]** kam der **Abmarschbefehl**, während ich mit Wynen und anderen zum Kommando beordert wurde, um die Urlaubsscheine zu bekommen. Dies verzögerte sich jedoch so sehr, daß wir noch mit **nach Plewen [Plevna]** fahren mußten.

Am [24. August?] wurde das Kommando [Kommandeur: Hauptmann Lomge] **verladen**.

Gegen 10 Uhr abends fuhren wir von Odryn ab und erwachten morgens vor **Nowa Sagora [Nova Zagora]**. Hinter **Stara Zagora** traten wir in die **Sredna Gora** ein, die einen lieblichen Charakter zeigt und schöne Wälder und hübsche Täler aufweist. Dann fuhren wir in das flache wasserreiche Tal von **Kasanlak**, das viele alte Eichwälder besitzt. Steil und schroff, nur von Schründen durchrissen, türmt sich die Mauer des Balkan auf. Wir traten in eine der engen Schluchten ein, die einen grandiosen Eindruck machte. Beiderseits mächtige dichtbewaldete Bergwände, unten die Talschlucht, kaum findet die Bahn, an die Wand geschmiegt und in den Fels gesprengt, Platz. Jede Talbiegung eröffnet neue Szenerien, verwitterte Hütten, die trefflich in die Wildnis von Wald und Fels passen, waldumrahmte bachdurchrauschte Matten. Dann ging es durch ein langes Tal bergab, das einen immer freundlicheren Anstrich bekam. Das im schmalen Tal lang hingezogene Dorf **Travna** zeigt große Wohlhabenheit. Gegen Abend durchfuhren wir den Tunnel, der durch einen Berg führt, auf dem sich das große **Tarnowo** terrassenförmig aufbaut.

Am Morgen des **26. August** erreichten wir im welligen fruchtbaren Hügelland **Plewen [Plevna]**. Die Stadt liegt eine halbe Stunde vom Bahnhof entfernt in einem Talkessel und auf den angrenzenden Höhen weitläufig verstreut. Sie macht einen guten, ziemlich modernen Eindruck. Vor allem fällt das ziemlich rein auftretende bulgarische Leben auf, das besonders in den vielen bunten Trachten seinen Ausdruck findet. Das schönste Bauwerk ist das Mausoleum, das in seiner Krypta die Gebeine der Kämpfer von 1877 in Glassärgen bewahrt.

Heimaturlaub 28. August bis 30. September 1916

Endlich am **28. August** kam das Urlaubsgesuch von Gentel zurück, und ich machte mich mit Wynen nach dem Bahnhof, von wo wir noch mit dem Warnarer **Nachtschnellzug**, soviel ich weiß, dem letzten, der noch fuhr, wegekamen und morgens **Sofia** erreichten. Da wegen der rumänischen Kriegserklärung keine Personenzüge mehr fuhren, mußten wir einen **Güterzug** benützen, der uns bis Abend nach **Nis [Nisch]** brachte.

Die Fahrt war reizvoll. Erst durch die in Morgenfrische strahlende **Sofioter Ebene**, dann durch das kahle Gebirge, die alte Strecke entlang, die nach uns durch die Aferna 20 [Armee-Fernsprech-Abteilung Nr. 20] sehr schön hergerichtet worden war, und durch das an romantischer Wildheit einzigartige **Nischawator**. Die Nischawa zwingt sich dort auf eine lange Strecke hin durch über 100 m hohe, senkrecht aufsteigende Felswände, von Schluchten und Schründen zerrissen. Beim Verlassen jeden Tunnels enthüllt die rasend bergabsausende Bahn neue Szenarien. Das breit in flacher Ebene gelagerte Nisch macht einen ganz guten Eindruck. In der Nacht fuhren wir das Moravatal abwärts nach **Belgrad**, das wir noch vor Sonnenuntergang erreichten. Das Tal macht schon eine ganze Strecke vor Belgrad den Eindruck einer modernen Villenanlage mit wunderschönen Parks, ein Bild, das ich auf dem Balkan sonst nirgends sah. In Belgrad bestiegen wir den durchgehenden Urlauberzug Üsküb [Skopje] – Dresden, fuhren über die wiederhergestellte mächtige Savebrücke, durch ein hübsches Bergland, bei Neusatz [Novi Sad] über die noch verhältnismäßig schmale Donau, durch die weite, hier vielfach sumpfige Pußta mit ihren zerstreuten Höfen und großen Gänseherden, in den großen Kopfbahnhof von **Budapest**. Über die Donaubrücke, von der man einen schönen Blick auf das Stadtzentrum mit der mächtigen Kuppel des Parlaments und auf die schöne Zitadelle auf dem rechten Bergufer hat, während die Vororte einen ziemlich schlechten Eindruck, besonders im SO, machen, durch die Gebirgslandschaft von Győr- Komarom und **Bruck** in den **Wiener Hauptbahnhof**.

Über die große Donaubrücke, von der leider der Nebel den Blick auf die Türme Wiens verschleierte, fuhren wir weiter in die anbrechende Nacht hinein. Frühmorgens waren wir in **Kolín** und bewunderten hinter [Decin-(Tetschen-)]Bodenbach das herrliche, anmutige Elbtal, dessen grüne Lieblichkeit mit Matten und Wäldern, überragt von grotesken Sandsteinfelsen, das Auge erquickte nach der öden Wildheit der Balkanberge. Schandau, die sächsische Schweiz, deren Höhepunkte beim Königstein und der gegenüberliegenden Bastei erreicht wird. Dann über Dresden nach dem mächtigen 40-gleisigen Kopfbahnhof **Leipzig**, die Saale aufwärts über Halle, Naumburg, Weimar im flachen grünen Ilmtal, durch das hübsche thüringische Hügel-land, die Gartenstadt **Erfurt**, Gotha, Eisenach am Fuß des sich hier von Südosten heranziehenden und hier abfallenden Thüringer Waldes, etwas über der Stadt in halber Höhe der <Großen Saale> mit Zinnen und Türmen die Wartburg, durch das weite flache Tal über Bebra, Fulda, Hersfeld, endlich bei Hanau das Maintal, **Frankfurt [am Main]**. Durch Verschlafen fuhr ich jedoch in der Nacht zu weit bis Hagenau und kam so erst am Morgen des **1. September** nach Landau [in der Pfalz] und gegen Nachmittag nach **Bundenthal [Elsaß]**, wo mich Papa [Kaiserlicher Förster Friedrich Finke] empfing.

Die 3 Wochen vergingen nur zu schnell und so merkte ich kaum, daß die Abschiedsstunde wieder nahe war. Nach all den Leiden endlich sich wieder unter lieben Menschen es bequem machen zu dürfen, es war fast zu viel des Glücks. Mein guter [Freund Bernhard] Schmitter kam sogar, mich zu besuchen, auf einige Tage herauf, entsetzte sich allerdings sehr über meine <Philisterhaftigkeit>, die ja nach den ausgestandenen Strapazen aber nicht zu verwundern war.

Am Samstag, **24. September**, frühmorgens um 2 Uhr brach ich mit Papa und unseren beiden Tiffliser Russen Lergej und Artjom nach Bundenthal auf.

III. Gegen Rumänien in der Dobrudscha

Bahnfahrt nach Warna am Schwarzen Meer

So begann also am **24. September** meine **Rückfahrt**. In Landau traf ich den bis München durchgehenden Frühschnellzug und fuhr durch das Pforzheimer Tal, den Stuttgarter Talkessel, über die Schwäbische Alb, Ulm mit stolzem gotischem Münster, Augsburg mit seinen Zwiebeltürmen und endlich durch die weiten Moore, die in ihrer Eigenart durch die ärmlichen zerstreuten Hütten und Höfe und die Sumpflandschaft mit ihren charakteristischen Bäumen malerisch und reizvoll wirken, nach **München**.

Von hier um die Südhälfte der ausgedehnten, aber kompakten Häusermasse, aus der sich kaum auffallende Bauwerke herausheben, vorbei an der Oktober[fest]wiese mit der Bavaria, wiederum durch ausgedehnte Moore südwärts, den herrlich aufsteigenden Alpen zu, rechts der zackige Wettersteinkamm, vor das Wendelsteingebirge mit der hoch herausragenden gebogenen Kuppe des großen Wendelstein, Herzogstand und Heimgarten. Weiter links treten die Traunsteiner Berge, deren einen Kegel eine Kapelle ziert, näher an die Bahn heran. Im Hintergrund ragen die weißen Schneespitzen des Kaisergebirges. Rechts zieht sich der dunkle See bei Priem hin, malerisch von Tannengruppen und Häusern umrahmt. Links der **Chiemsee** mit dem in Bäumen versteckten, langgedehnten Schloß Herrenchiemsee. Eine reizvolle Landschaft erstreckt sich längs des Fußes der Bergkette, dunkle Täler, grüne Matten mit den originellen Tannenbäumen zum Heutrocknen, freundliche Dörfer. Bald traten die Berge um den Königsee hervor, zunächst Wiesengarten und Hohenstaufen, dann lugt auch der Watzmann und das Steinerner Meer mit seinen blinkenden Firnen aus dem Berchtesgadener Tal hervor; der langgestreckte Rücken des Untersbergs schließt nach links das Bild ab.

Kaum ist die Grenze bei Freilassing überschritten, da bietet **Salzburg** mit dem herrlich liegenden Schloß ein wunderbares Panorama. Durch ein hübsches Hügelland kam ich endlich abends nach **Wien** = Westbahnhof, wo alle Durchreisenden nach der Übernachtungsstelle geführt wurden.

In der Nacht sah ich mir noch ein wenig das gemütliche Wiener Leben an und ging frühmorgens durch die schönen Straßen zum Ostbahnhof. Bald zeigten dicke Qualmwolken am Ende des von Kalksteinfelsen eingefassten Tales die Nähe von **Budapest** an. Glühend versank am Abend die Sonne hinter dem Dunstschleier der Pußta und hüllte die endlose Ebene mit ihren Höfen und Bäumen in seltsam wehmütige Stimmung. Nachts in **Belgrad**, morgens im Marmaratal, Dorf an Dorf, hübsche fortartig ausgebaute Bahnwachen, Paracin, Aleksimika, **Nisch**. Am Abend im Güterzug weiter, am Mittag des **27. [September]** endlich in **Sofia**. Bei der schlechten, nur durch Güterzüge aufrechterhaltenen Verbindung dauerte es bis zum **28. [September]**, bis ich in **Plewen [Plevna]** ankam. Da das Kommando schon weg war, fuhr ich weiter und stieg am Abend desselben Tages in Gorna Orjachowiza in den Packwagen des **Transportes I.R. 9** (welches Regiment nebst I.R. 21 die Schlacht von Topraisar mitmachte), in welchem ich bis Warna blieb. Die Fahrt war sehr gemütlich, durch die zwar einförmige, aber typisch bulgarische Landschaft, vorbei an der großen Stadt **Schumla**, bis wir endlich am Morgen des **30. September** in **Warna [Varna]** ankamen.

Warna ist eine schöne Stadt mit modernem Anstrich, großen Gebäuden und schönen Straßen, nur daß die letzteren etwas bergig sind. Besonders gefiel mir das gemütliche Soldatenheim, in dem sich ein großer Teil der deutschen Truppen (ein Bataillon I.R. 9 und Matrosen) zusammenfand. Leider wurde das freundliche Verhältnis zur bulgarischen Bevölkerung bald durch Krawalle, an denen sich besonders die Matrosen hervorgetan haben sollen, gestört, sodaß den deutschen Soldaten bald nach unserem Abrücken das Betreten der Hauptstraßen verboten wurde. Unten, am Fuße des Berges, liegt das Hafenviertel und der Bahnhof; der Hafen ist wie tot und ausgestorben, wenn nicht gerade ein deutscher Hydroplan [Wasserflugzeug] auf die Wasseroberfläche niedergeht und sich nach hinten in der sumpfigen Flußmündung verliert. Auch ein Unterseeboot war hier stationiert.

Das Schönste an Warna sind aber die nach Nordosten zu gelegenen Meeranlagen, ein wundervoller Park, in dessen lauschige Stille das Brausen des Meeres unter der vielleicht 15 m hohen Lehmwand hinaufdringt. Diese Lehmwand umfasst in weitem Bogen eine Bucht, die im Norden das waldige Vorgebirge des Schlosses Caseinograd abschließt; stellenweise gewährt sie, von Klettergewächsen und Sträuchern überwuchert, einen malerischen Anblick. Ein schmaler weißer Strand säumt das tiefgrüne Meer ein, das einen weit stärkeren Wellengang aufweist als die Marmara. Jedoch wehte schon eine so kühle Briesse, daß an baden nicht mehr zu denken war.

Ich blieb einige Tage beim Kommando und wurde dann wieder zum Zug geschickt, als dieser, der **inzwischen bei [...]-- Dragomirovo gebaut hatte, nach Warna** kam. Dabei ging ich bei einem Störungsgang etwa 10 km dem Bahnkörper nach, der fast die ganze Strecke durch Schilfwälder führt. Am **10. Oktober** verließen wir Warna im Lastauto und fuhren nordwärts im Sonnenbrand durch die öde Fläche, erklimmen den Lehmabsturz des **Dobrudschaplateaus** und durchquerten die weite Hochfläche, die, nur im Anfang mit Eichenwäldern bedeckt, an die Öde der türkischen Steppe gemahnt. Abends erreichten wir das in einer Talsenkung freundlich in Grün gebettete Städtchen **Dobritsch [Dobrič]**, das uns mit seinen nur von Militär und Verwundeten (letztere meist Türken) angefüllten Gassen und Häusern, wie schon vorher verbrannte Hütten, gemahnte, daß wir uns der Kampfzone näherten. Hier hatte Mackensen sein Hauptquartier.

In der Nacht verluden wir uns mit Werkzeug usw. in die Bahn und erreichten auf der erst neu erbauten Bahnlinie gegen Mittag des **11. Oktober Cara Omer [Negru Voda]**, wo wir uns erst einquartierten. Die Häuser waren alle verlassen, zum Teil zerstört, waren auch alles nur leichte weißgetünchte Bauten. In Erstaunen setzten uns überall das in den Zimmern aufgestapelte Getreide, das nur leider so verteufelt wurde. Ein buntes Treiben herrschte in den kotigen Straßen, alle Waffengattungen der vier Zentralmächte waren vertreten, besonders an der wieder in Betrieb gesetzten Dampfmaschine stauten sich die Massen, um das hier so kostbare Naß zu holen. Denn die Brunnen sind alle etwa 70-80 m tief; die Bewohner hatten die Eimer mittels großer Haspeln hochgezogen, jetzt wurden meist Pferde benutzt. Das Gedränge an den wenigen Brunnen war so groß, daß wir froh waren, für die Küche Wasser zu bekommen, sodaß selten ein Trinkbecher voll zum Waschen abfiel.

In der Nacht noch mußten wir aber 12 km weiter nach **Mustafa Azi** marschieren, ein stiller Marsch durch die schweigende mondbeschienene Fläche, in der kein Strauch und kein Baum zu sehen ist, nur kohlschwarzes Getreideland (übrigens jetzt kaum mehr bestellt). In der dunklen Nacht fanden wir glücklich den schon länger vorausgerückten Teil des Zuges und streckten uns auf die Fruchthäufen der leeren Hütten. Ein Trupp war glücklich aus großer Gefahr gerade zurückgekommen.

Als wir am nächsten Morgen des **12. Oktober** unsere Arbeit begannen, wußten wir gar nicht, wo wir waren; vorne, links und rechts rollte der Kanonendonner. Wir bauten 2 Kabeldoppelleitungen nach Azaplar. Unser Dorf war als Hauptstraße nach **Constanta [Konstantza]** stark belegt, viele Hütten verbrannt, die übrigen voll türkischer Verwundeter. Endlos verstopften Ochsen- und Büffelwagenkolonnen die Straßen. Man fühlte, daß eine Offensive bevorstand, aber wir wußten nicht, woran wir waren. Ein Autozug von uns fuhr in die rumänische Stellung und wurde geschnappt. Russische Kreuzer beschossen unseren Trupp in **Gheringek**, vorn waren heikle Aufträge zu erledigen; man merkte, daß man im Krieg war.

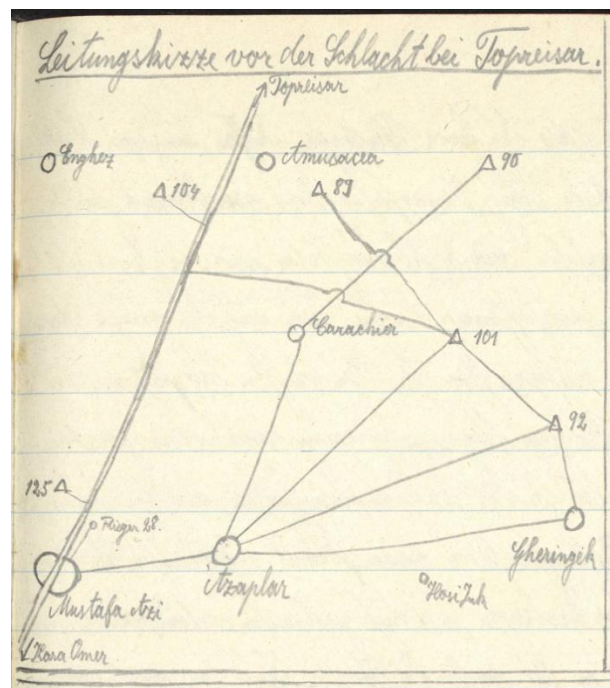
Schlacht von Topraisar – Cobadin, 19. bis 21. Oktober 1916

Am **16. Oktober** kam ich mit Peter Schmorleitz nach Azaplar als Störungssucher, wobei uns die Leitung nach Karakök (Julilazarett) viel zu schaffen machte, sodaß wir jede Nacht herausmußten. Am **19. Oktober**, morgens 6 Uhr, setzte die Offensive ein. Unaufhörlich rollte der Donner, und der nördliche Horizont, die Hochfläche von Topraisar, war verschleiert von den protuberanzenartigen, pechschwarzen Einschlägen. Wir konnten alles von einem der riesigen Strohhaufen gut verfolgen. Nachts stand der Norden im Flammenschein der brennenden Dörfer, gemischt mit dem Aufblitzen der Geschosse und Leuchtkugeln.

Auf der Station war natürlich auch großer Betrieb von Offizieren und Ordonanzen. Die Straßen stauen sich von Pferde- und Ochsenkolonnen, die Munition hin- und Verwundete zurückbringen. 3 Tage rollte so das Trommelfeuer. Dann wurde es ruhiger und [es] entfernte sich nach Norden, da Topraisar am 22. [Oktober] genommen wurde. Da die Stationen allmählich ziemlich wertlos wurden, wurde der Zug wieder in Mustafa [Azi] zusammengezogen, wo wir das zerstörte feste Straßengestänge wieder in Stand setzten. Besonders schlimm hatten sich in und nach der Schlacht die Bulgaren aufgeführt, wurde doch sogar erzählt, sie hätten verwundete Rumänen auf einem Platz zusammengetragen und dann erschossen. Jedenfalls hatten letztere sehr Angst vor den Bulgaren, denn z.B. kam zu uns ein Verwundeter, der 3 Tage lang sich auf dem Schlachtfeld versteckt hatte und gar nicht mehr von uns weg wollte.

Nahe der Verfolgungskämpfe in der Nord-Dobrukscha und Ost-Walachei 10-12/1916

Am **31. Oktober** rückte der Zug von **Mustafa [Azi] nach Constanta [Konstantza]** ab, während ich mit Dittmar und Schmorleitz auf der Station zurückbleiben mußte, sehr zu unserem Leidwesen, denn ein schon vorher dort gewesener Trupp hatte uns Wunderdinge erzählt, was es dort alles gäbe, und Proben von Wein, Schokolade usw. mitgebracht. Sonst hatten wir es aber sehr gemütlich in dem nun völlig menschenleeren Mustafa [Azi], dessen Stille nur noch durch vorbeifahrende Autos und Kolonnen gestört wurde.



Auch begannen allmählich wieder einzelne Einwohner zurückzukehren. Das Regenwetter, das in den letzten Kampf Tagen den schwarzen Lehmboden in einen Morast verwandelt hatte, ließ auch nach, sodaß die weite Öde, aus der nur noch die riesigen Strohhaufen emporragen und die Stellen der Dörfer verraten, wieder unter dem blauen Himmel lag. Aber dennoch hat der alte Ovid recht, wenn er dies das traurigste Land nennt. Einmal erinnerte uns auch noch am **8. November** schwerer Geschützdonner einer Beschießung Mangalia's an den Krieg. Einen schaurig-schönen Botengang machte ich auch einmal bei sternenklarer Nacht nach **Enghez** über das gruben- und gräberdurchzogene Schlachtfeld, dessen Totenstille nur das Heulen hungriger wilder Hunde unterbrach. Die letzte Zeit begann ich mich im Anschluß an heftigen Durchfall unwohl zu fühlen, was besonders in Constanta [Konstantza] zum starkem Ausbruch kam.

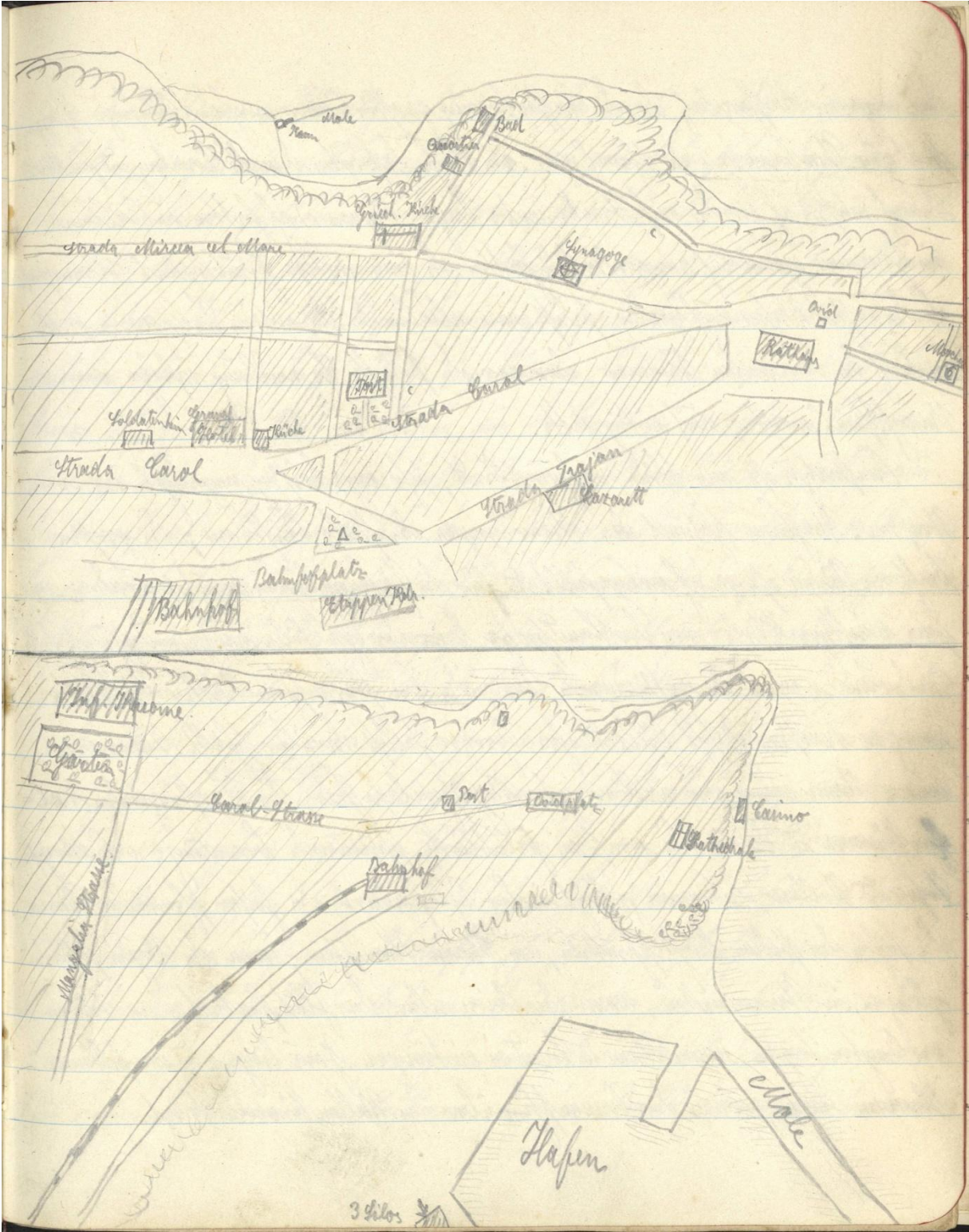
Am **12. November** verließen wir per pedes das leere Städtchen Mustafa [Azi], dessen einziges Backsteingebäude übrigens [mit unserer] Schreibstube durch Unvorsichtigkeit [in Flammen aufgegangen war]. In **Topraisar**, dessen Station auch aufgehoben wurde, übernachteten wir. Letzteres ist ein größerer Ort mit schöner, völlig zerschossener Kirche, wie auch das ganze Vorgelände des Ortes vom Trommelfeuer aufgerissen ist.

Am nächsten Tag fuhren wir zusammen weiter in den prächtigen Morgen hinein, der einen wunderbar zarten Hauch über das weite Hügelland bis zu der bald auftauchenden, mattschimmernden Meeresfläche legte. Nach kurzer Mittagsrast bei einem freundlichen rumänischen Bauern passierten wir bald die riesigen Tankanlagen, die aus zahlreichen rot und weiß gestrichenen Kesseln bestehen, und fuhren die sich senkende Straße über den großartigen Hafenanlagen mit den mächtigen drei Getreidesilos entlang, von der man einen schönen Blick auf das hoch am Berg gelegene **Constanta [Konstantza]** hat, <Konstantza la pittoresca>. Endlich erreichten wir den Zug, dessen Quartier unterhalb der Post neben der Oberförsterei war. Vom Hofe aus stürzte die Küste 20 bis 30 m in eine kleine Bucht ab, die anscheinend ausgefüllt werden sollte und an deren Mole sich das Meer brausend bricht. Wenn der Ostwind stürmte, konnte man das Tosen die ganze Nacht laut im Zimmer hören, und morgens schaukelten dann schneeweiße Möven in der schaumgetigerten grünen Flut, ein herrlicher Anblick.

Fünf Wochen Stationierung in Constanta [Konstantza] bis Mitte Dezember 1916

So blieben wir vom **13. November bis zum 17. Dezember** in **Constanta [Konstantza]**. Die ersten 3 Wochen war ich zur Küche kommandiert, um Wasser von der elektrischen Pumpe, dem einzigen Wasserplatz, da die Wasserleitung zerstört war, nach der Küche zu schleppen, da ich zur Streckenarbeit zu schwach war. Die Küche besorgten damals Sonntag und Eickert [?]. Danach mußte ich wieder auf Strecke mit. Sage, Wynen und ich hatten uns allein im Zimmer gemütlich eingerichtet und hatten da eine richtige Häuslichkeit. Wein gab es die ersten Wochen auch genug, sodaß man allabendlich die nötige Bettschwere hatte, was bei dem vielen Kummer, den mir die schlechte Behandlung infolge meines Unwohlseins machte, auch nötig hatte.

Constanta ist eine schöne, moderne Stadt, sehr regelmäßig angelegt mit breiten Straßen. Ringsum schäumt das Meer gegen die steile Küste an; die große Bucht im Süden ist jedoch ausgefüllt und für die Hafenanlagen benutzt worden. Eine mächtige Mole, von der Landspitze bei der [...] ausgehend schützt das Niederland gegen die anstürmende See, die bei stürmischem Wetter die Mole ganz in weiße Gischt hüllt und ihre Spritzer selbst darüber schickt.



Immer von neuem kann einen das wilderregte Wogenspiel fesseln, die überstürzenden Wellenkämme und die um die weißen Felsblöcke schäumende Brandung, das dumpfe Tosen und Rollen, das einen zuletzt in den Schlaf wiegt, die heiser schreienden Möven, die sich in der stillen Bucht schaukeln, im klaren Mondschein, wenn die Wogen silbern glänzen, in Sternennächten, wenn der Orion über der Flut funkelt, an trüben, verhängten Tagen, wenn Meer und Land in eintönigem Grau liegen, und an seltenen klaren Tagen, wenn der Sonnenschein über den Wellenkämmen tanzt.

Die Stadt war **vollständig geplündert** worden, meist von den Bulgaren, die wochenlang wagenweise alles wegschleppten. Wie zum Hohn stehen die Posten vor den völlig leeren Geschäften. Doch nicht genug, mit dem Plündern ist auch noch alles mutwillig demoliert; kaum eine ganze Scheibe ist mehr zu finden. Da konnte man sich ein Bild vom 30-jährigen Krieg machen! Die Bewohner waren fast alle geflohen, nur die niederste Klasse dageblieben. Bald nach unserer Ankunft kamen auch zum 2. Mal die Russen, um die Tanks zu vernichten. So nahe kam ein Kreuzer, daß man mit bloßem Auge die Mannschaft auf Deck herumlaufen sah, als die Geschosse über die Stadt wegheulten. Eine schwere Enttäuschung brachte uns die Ablehnung des ersten deutschen Friedensangebots, auf das wir schon die Hoffnung auf eine baldige Rückkehr gesetzt hatten, obwohl Peter Schneider gleich sagte, daß der Bibel gemäß erst <der Michel kaputtgehen müßte.>

Constanta [Konstantza] wird vor Weihnachten 1916 nach Norden verlassen

Am **17. Dezember** verließen wir Constanta [Konstantza] in nördlicher Richtung durch die Türkenvorstädte, da der erst durch die Russen zum Stehen gebrachte Vormarsch jetzt weiterging. Wir bauten vorbei an der Lagune, auf deren Nehrung sich das prächtige Bad **Mamain** erhebt, und verbrachten die ersten 3 Nächte im deutschen Kolonistendorf Cogeali oder Kuscheli, 15 km nördlich von Constanta. Das Dorf ist sehr sauber in gleichförmigen Höfen längs der breiten, nur leider kotigen Hauptstraße angelegt. Wir wurden freundlich in Einzelquartieren aufgenommen, da die deutschen Bauern froh waren, Schutz gegen die Räubereien der Bulgaren zu haben.

Am **20. Dezember** marschierten wir 30 km weiter, wovon wir 10 bauend zurücklegten. Auf Irrwegen kamen wir spät in der Nacht in **Cogealac** an, ebenfalls einem deutschen Dorf. Am nächsten Tag bezogen wir, auch wieder früh in der Nacht, in dem 4 km weiter gelegenen deutschen Dorf **Tari Verde** Quartier, wo ich nach langem Umhertappen mit Klein, der mich zu der Zeit wieder mit intimster Freundschaft beehrte, bei einer Witwe Karoline Lentz freundlichste Aufnahme fand. Vor allen Dingen taten wir uns an dem langentbehrten Weißbrot und anderen Leckerbissen gütlich, als da sind Milch, Wurst .. usw. So feierten wir aufs Schönste den Weihnachtsruhetag am **24. Dezember**, dessen Abschluß ein Weihnachtsabendgottesdienst in der kleinen protestantischen Kirche durch den alten Schulmeister bildete. Die Leute waren sehr erfreut über unsere Ankunft; Unteroffizier König traf sogar Verwandte gleichen Namens da.

Am **25. Dezember** wurde abgerückt und weitergebaut bis nach Sariurt, einem bulgarischen Dorfe, wo wir endlich in einem Dreckloch noch leidlich unterkamen. Am **26. [Dezember]** erreichten wir ein größeres Bulgarendorf **Ceamurli**, das eine prunkvolle Kirche besitzt und an einer großen liegt. Die Russen hatten die Zerstörung des Gestänges ziemlich gründlich gemacht und stellenweise sogar die schwächlichen Straßenbäume, das einzige, was an Bäumen zu sehen ist, abgehauen.

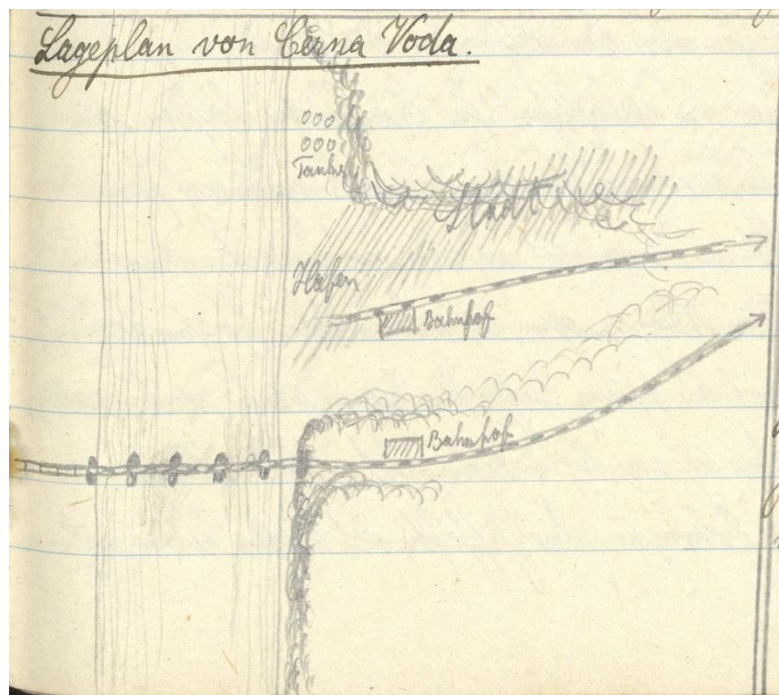
Hinter Ceamurli traten wieder Berge mit einiger Bewaldung hervor und nach Ersteigung der Paßhöhe führte die Straße sogar durch ein romantisches Tal mit dichtem Eichenwald nach **Babadag** [Baba Dagh, nördlich von Constanta], welches wir am **27. Dezember** erreichten. Es ist ein sehr in die Länge gezogenes Dorf.

Am **29. Dezember** mußte ich mich krankmelden und fuhr am **31. [Dezember]** mit Leutnant Hürfeld im Personenauto nach Constanta [Konstantza] ins Lazarett. Es war eine gemütliche Zeit da, wobei mir besonders ein Ingenieur Chorus Gesellschaft leistete. Nur mußte ich leider schon am **8. [Januar 1917]** wieder heraus.

Als Ordonnanz zum Kommando in Bukarest zur Postabholung – auch im Viehwagen

Am **9. [Januar 1917]** blieb ich noch in Constanta [Konstantza] und erhielt den Auftrag, als Ordonnanz nach Bukarest zum Kommando zu fahren, um Löhnung zu holen. So fuhr ich in der Nacht nach **Medgidia**, mußte aber den ganzen **10. [Januar]** da warten, da nur eine einzige Panzerlokomotive den Verkehr aufrechterhielt. Medgidia, das abseits vom Bahnhof an einem Hügelabhang liegt, ist ein schmutziges Türkendorf.

Am **11. [Januar]** ging die Fahrt bei Hundekälte im Viehwagen nach **Cernavoda** (Constanta – Medgidia : 45 km, – Cernavoda: 25 km). Die Bahnlinie führt durch ein flaches 1-2 km breites Tal, dessen Seitenwände steilabstürzende Lehmhügel bilden.



Cernavoda liegt in der Öffnung dieses Tales. Die Stadt baut sich auf dem Nordabhang auf, an der Donau liegen die Hafenanlagen. Vom Hafenbahnhof führt ein steiler Aufstieg zum Brückenbahnhof. Hinter dem mächtigen Einfahrtsportal mit den Kolossalstatuen serbischer Krieger schwingt sich die Brücke über 4 mächtige Pfeiler in schwindelnder Höhe über dem Hauptarm der Donau. Über 1 km spannen die 5 Bogen, deren Fortsetzung noch eine Strecke mit einer strebenlosen Pfeilerbrücke bildet. Die Brücke ist nur schwach angesprengt, jedoch für die Bahn unbefahrbar. Dann geht es auf hohem Damm weiter.

Der Blick schweift über die weite Donauniederung, im schilfbewachsenen Schwemmland, in dessen zahllosen Wasserarmen und –tümpeln sich die Enten tummeln; nach beiden Seiten ist es von steil abfallenden Burgen scharf begrenzt. Die einfache mittlere Brücke – der längste, jedoch über stilles Wasser führende Teil – ist teilweise gesprengt, jedoch schon ausgeflickt. Gegen Dunkelwerden stand ich vor dem Abgrund der 3. Brücke, die auf 2 Pfeilern ruhte, aber an 3 Stellen so gründlich gesprengt war, daß nur noch die 2 Mittelstücke, sich gegeneinander neigend, mit einem Ende im Wasser, dem andern hoch in der Luft, auf den Pfeilern ruhten.

Ich bekam noch gerade die letzte, von Jungen aus **Fetesti** bediente Fähre über den reißenden Donauarm, dessen dicke Nebelschwaden kaum die Lagerfeuer des walachischen Ufers durchblicken ließen. Die dort im Schutz umgestülpter Kähne lagernde deutsche Brückenwache nahm mich freundlich auf. Von der Wärme des Wachtfeuers angelockt, erzählte uns ein alter Rumäne von dem Flüchtlingseiland. Am nächsten Morgen ging ich die 6 km bis zum Bahnhof, vorbei an einem Massenfriedhof mit der schönen Inschrift: <Eroii cazuti pentru patrie>.

Abends ging endlich ein Zug, mit dem ich nach 10-stündiger Fahrt am Morgen des **13. Januar** in **Bukarest** ankam. Nach Erlidigung der Geschäfte mit Wachtmeister Ritter auf dem Kommando in der <Strada Cantacucino> bummelte ich durch die Stadt. Besonderen Eindruck machte mir diese nicht. Hervorstechende Eigentümlichkeiten besitzt sie nicht, wenn nicht der Barock- und Rokokostil als vorherrschend ihr den Charakter des Gemachten gibt. Sonst sind aber Straßen und Häuser ganz schön und sauber angelegt. Den Glanzpunkt bildet die <Calea Victoria>, die Siegesallee.

Rückfahrt Richtung Babadag – Zwischenstrecke mit Fähre und Ochsenwagen

Am Morgen des **15. [Januar]** fuhr ich, mit 5 Säcken Post beladen, wieder ab. Ein ungeheures Wirrwarr an Gleisen umgibt die Hauptstadt, besonders bei dem 4 km entfernten Rangierbahnhof. Die Fahrt durch die Ebene ist ziemlich eintönig, obwohl besonders anfänglich Wälder, Wiesen und Felder abwechselten. Die Bahnhöfe sind meist verbrannt, jedoch haben die Eisenbahner der **M.E.D. 9 (Militär-General-Direktion Warschau)** den Betrieb wieder in Stand gesetzt. Gegen Mittag in Fetesti angekommen, bekam ich vom Geschäftszimmer des Landsturm-Bataillons Gotha für den **16. [Januar]** einen Panjewagen versprochen. Nachdem ich die Nacht auf der Fernsprechstation verbracht hatte, bekam ich gegen 9 Uhr endlich meinen Ochsentreiber. Jedoch nach glücklichem Passieren der Fähre und der Station Ovidin kamen wir auf die mittlere Brücke nicht herauf, da der steile Steindamm 7-8 m hoch war, und unten sperrte das Wasser den Weg. Nachdem ich bei meinem weiteren Versuch beinahe mitsamt meinen Säcken fortgeschwommen wäre, kehren wir um und mein Rumäne versucht nun, an die Sache heranzukommen. Aber nach weiten Umwegen standen wir schließlich wieder mitten in der Wasserwüste, während sich auf die östlichen Berge des Ufers schon die Schatten der Dämmerung – erst indigo, dann violett und zuletzt schwarz – legten.

Als endlich schon der Orion sich in dem Sumpfgewässer spiegelte, ließ mein Führer resigniert den Schnauzer hängen und sagte: <Apa>. Nach kleinem Palaver mittelst Händen und Füßen, – umkehren. In einer zerfallenen Hütte machten wir Feuer, und ich streckte mich auf ein Schilflager, mein Führer auf den Boden seines Wagens. Ein Ochse ist ein geplagtes Vieh, den ganzen Tag prügelt und stochert der Treiber zu seiner Unterhaltung auf ihm herum, zu fressen bekommen sie nur ein bißchen Stroh und die Nacht stehen sie dann im Freien. So geht das, bis sie mal am Weg liegenbleiben.

Frühmorgens, während noch das bleiche Mondlicht die Nebelschwaden beleuchtete, brachen wir nach kurzem Imbiß auf, schafften mühsam den Wagen, in Teile zerlegt, auf den Damm und fuhren dem erwachenden Morgenrot entgegen. Ein unbeschreibliches Farbenspiel, vom flammenden Feuerrot und satten Karmin wechselnd bis zum Schwefelgelb, spiegelte sich auf den weiten Wasserflächen, von diesen noch leuchtender reflektiert und begrüßt vom Geschrei des zahllosen Wassergeflügels. So kamen wir glücklich nach **Cernavoda**. Noch am Abend des 17. [Januar] kam ich nach **Medgidia**, von wo ich am Morgen des 18. [Januar] nach **Carol I** [sic!] weiterfuhr. Dort wartete ich auf eines unserer Lastautos, mit dem ich bis **Tari Verde** kam, wo ich bei Frau Lenz nächtigte. Bei strömendem Regen kam ich endlich durchgerüttelt und durchgefroren am 19. [Januar] in **Babadag [Baba Dagh]** an.

Am 21. Januar [1917] mußte ich mit dem dicken Schulz <Futterkisten> nach **Constanta [Konstantza]** schaffen. Eine heftige Kälte hatte eingesetzt, sodaß das Auto wegen dauernden Einfrierens des rinnenden Kühlers nicht vorankam. Eingepfercht mit einigen Bulgaren unter das niedrige Verdeck kamen wir halberfroren endlich spätabends in Constanta an. Da gerade keine Züge nach Medgidia gingen, mußten wir bis zum 24. [Januar] warten, wobei wir uns in unserem alten Quartier bei einem kleinen Störungstrupp von uns (Nessel) einrichteten.

Am Abend des 24. [Januar] fuhren wir dann nach **Medgidia** zum Paketdepot und am 25. [Januar] wieder zurück. In Constanta kamen wir aber nicht mehr weg nach **Babadag [Baba Dagh]**, da die Straßen durch Glatteis unbefahrbar geworden waren. Am 21. [Januar] setzte gleichzeitig mit Schneefall ein heftiger Sturm ein, der an den Grundfesten der Uferfelsen zu rütteln schien und wie rasend die Eiskristalle durch die glatten Straßen jagte, mächtige Schneewehen an den Kreuzungen auftürmend. Selbst unter den mächtigen Telephonmasten forderte der Sturm Opfer. Wir saßen aber gemütlich in der warmen Stube und ließen den Wind pfeifen.

Rückkehr des Zuges nach Constanta erspart Transport der Postsäcke nach Babadag

Am 9. Februar rückte der **Zug in Constanta [Konstantza]** ein und entthob uns somit der Fahrt nach Babadag. Aber unser Idyll war damit auch beendet, denn am 18. [Februar] mußten wir zu den anderen in die Infanteriekaserne ziehen. (Am 28. Januar und 8. Februar hatten wir kleine Festlichkeiten inszeniert, bei denen ein patenter Hamburger Ölters vom 1. Zug wunderbar in Frack und Zylinder Festordner spielte.) Ich bekam kleine Beschäftigungen auf der Schreibstube.

Am 24. Februar mußten uns Wynen, Klein, Koblenzer, Schulz und Dittmar verlassen, wobei mir der Abschied von Wynen reichlich schwer fiel. Am 23. Februar konnten wir auch nachträglich noch Weihnachten feiern, da die großen Pakete ankamen. Ich hatte dabei auch einen photographischen Apparat bekommen, mit dem ich in der Folgezeit einige Aufnahmen machte, es aber wegen der Umständlichkeiten bald wieder aufgab.

Rotzquarantäne über die Pferde verhindert schnelle Verladung nach Deutschland

Wir sollten **eigentlich nach Deutschland** verladen werden, **aber** da über unsere Pferde die **Rotzquarantäne verhängt** wurde, schob sich die Abfahrt lange hinaus. Nachdem ich erst Schreibstubenordnanz für Wachtmeister Achinger gespielt hatte, mußte ich nach einer ärztlichen Untersuchung, durch die ich für leichten Dienst bestimmt wurde, für die Unteroffiziere Putzer machen.

Eine Woche lang wurde ich auch als Gehülfe des Chefs Gebauer zum Stall kommandiert. Es war eine ganz gemütliche Zeit, während der wir beide in einem kleinen Häuschen logierten und kochten. Zu der Zeit ließ auch die Strenge des Winters nach und der Schnee schmolz an den klaren Tagen, wenn es auch nachts noch fror.

Wenn ich so tagsüber am nahen Radbrunnen Wasser holte, ließ es sich beim Konzert der Spatzen schon ganz warm in der Sonne sitzen und die Zigarre paffen (mein guter Schulz hatte mich nämlich zum leidenschaftlichen Zigarrenraucher verführt, die auch damals gerade wieder geliefert wurden). Abends hielt dann Peter Schneider Vorträge aus der Bibel und die Fahrer sangen [...].

Letzte Kabelarbeiten vor Verladung zur Kriegsfrent in Frankreich am 24. März 1917

Am **18. März** fuhr ich mit Strohholen, noch ein gut Stück hinter **Palas**. Dabei zog sich rechts der Traianswall hin, der jedoch ziemlich lückenhaft ist und im Schutz von diesem 4-5 m hohen Damm Häuser und Gehölze liegen. Allmählich hatte Constanta [Konstantza] auch ein etwas friedensmäßigeres Gesicht bekommen. Eine Zeitung erschien, der <Dobrudschabote>. Eine Feldbuchhandlung und ein Soldatenheim wurden eingerichtet, und die Geschäftsleute richteten wieder ihre Geschäfte ein. Den vom Sattel gestürzten Ovid hatten die Bulgaren doch schließlich liegen gelassen, während sie das Kriegsdenkmal am Bahnhofplatz weggeschafft hatten.

Constanta muß gerade in größerem Aufschwung gewesen sein; ein prächtiges Rathaus war neugebaut am Ovidsplatz, eine prächtige Kathedrale und ein grün[farbenes?] Kasino, die leider durch eine Bombe zerstörte <Spielhölle>. Weit draußen über dem Gewirr der Hafenanlagen arbeiteten wir auch an Kabelhäuschen, an der **Wiederherstellung des Kabels Constanta – Konstantinopel**. Noch weiter südlich davon liegen die Petroleumstanks, gegen die die Russen ihre Beschießungen gerichtet hatten.

IV. Nach dem Westen (Reims, Baden)

Verladung in Palas mit neuem Kommando – Abschied vom Balkan am 1. April 1917

Endlich am **24. März** wurde unser Zug **in Palas verladen**, was infolge der ruhigen Leitung des neuen Wachtmeisters Treuherz so ruhig wie noch nie zuging. Wir quartierten uns zu 13 Mann in einen Güterwagen ein, wo wir uns ganz gemütlich mit Ofen, Hängebetten usw. einrichteten. In der Nacht fuhren wir ab und waren am Morgen des **25. [März]** schon jenseits **Sintel**, der Zweigstation [ca. 30 km] hinter Warna [Varna]. Am Abend des **27. [März]** wurden wir jedoch auf einer kleinen Station, wahrscheinlich durch ein Mißverständnis der Bulgaren, festgehalten und mußten dort, kurz vor **Mezdra** [nördlich von Sofia], noch 2 Tage liegenbleiben.

Erst am **30. [März]** ging die Fahrt weiter, durch die imposante Felsenwildnis des Iskar-durchbruchs, bis wir abends den schneebedeckten Vitoscha [Vitosa] erblickten. Auf dem Güterbahnhof einige Stunden liegend, konnten wir verfolgen, wie die sich immer schattenhafter vom Himmel abhebenden Bergkonturen allmählich verblaßten und das Lichtermeer zu ihren Füßen erwachte.

Am Morgen des **31. [März]** waren wir bei **Zaribrod [Dimitrovgrad]**, wo gerade vorher 2 Züge mit 4 Lokomotiven ineinander gefahren waren. Am Morgen des **1. April** in **Belgrad** nahmen wir für immer vom Balkan Abschied, als wir über die lange Savebrücke fuhren.

Zugleich ließen wir auch den Frühling hinter uns, der mit lauen Nächten schon in Bulgarien eingezogen war. Am **2. [April]** kamen wir an **Budapest** vorbei, und die Nacht hatte ich auf Wache eine wunderbare Fahrt durch die Berglandschaft von **Waitzen [Vác]** im hellen Mondschein. Am **3. [April]** fuhren wir über Exekujvar, <Pozsony>, das ungarische Preßburg, durch das weite Marchfeld nach **Wien**, von da über Pölten am Morgen des **4. [April]** in **Linz**, wo von der anderen Donauseite die Ausläufer des Böhmerwaldes herüberblickten.

Durch die hübschen Städtchen Wels und Attnang, letzteres beherrscht vom isoliert aufragenden Traunstein, über Salzburg und entlang der Alpenkette erreichten wir abends **Rosenheim am Inn**, wo wir sofort in die **Entlausungsanstalt** geführt wurden, eine wunderbar organisierte, ausgedehnte Barackenanlage. In der Nacht wurde die Entlausung durchgeführt und am Morgen des **5. [April]** marschierten wir nach dem 4 km entfernten Städtchen, wo wir in der Realschule einquartiert wurden und den Tag in dem hübschen Städtchen verbrachten, ein Wohnegefühl, wieder in einer deutschen Stadt spazieren gehen zu können.

Zwischenstopp in Straßburg April 1917 – nach Heimaturlaub Leitungsbau in der Champagne

Am **6. [April]** fuhren wir weiter **durch Bayern**, über **Stuttgart**, Bietigheim, Durlach, Karlsruhe, bis wir endlich hinter Appenweier (wo eine große Kriegsverpflegungsanstalt war) den [Straßburger] Münstergipfel sahen. Noch am Abend des **7. [April]** wurde **[in Straßburg] entladen** und wir zogen in den Anbau der Manteuffelkaserne.

Wenn mich schon der Aufenthalt an so wohlbekannter Stätte mit Freude erfüllte, so erreichte diese den Gipfel, als ich einen zweitägigen Urlaub, allerdings nach vieler Lauferei, erhielt, und am **10. [April]** der neuen, noch nicht gesehenen Heimat zufuhr [Vater Friedrich Finke seit 1. Januar 1916 Inhaber der Staatsförsterstelle Litschhof, Oberförsterei Lembach/Unterelsass]. In der Nacht in Lembach angekommen, brachte mich Lentz [?] per Wagen auf den Litschhof. Am **12. [April]** kam auch schon ein Telegramm mit **Rückbeorderung nach Rethel** [zwischen Charleville und Reims]. In der Nacht des 12. fuhr ich nach Straßburg, war am nächsten Morgen **[13. April]** in **Metz** und kam durch das breite flache Tal von Longwy – Sedan – Charleville bald nach **Rethel**.

Am selben Abend (**13. April**) verließ ich aber wieder das größtenteils in Trümmern liegende, schön gewesene Städtchen und fuhr nach **Amagne** [zwischen Rethel und Attigny] zurück, wo unser Zug gerade beim **Ausladen** war. In der Dunkelheit Fahrt nach **Novy**, Quartier in einer Scheune, gleich die erste Nacht Fliegerbesuch. Am nächsten Tag Umzug ins leere Pfarrhaus, wo wir einige ruhige Tage verlebten.

Am **16. April** rückten wir von Novy ab und marschierten über Rethel und Château Porcieu nach **Banogne**. Ich quartierte dort mit Fritz, Peter Schneider und Adrian Becker auf dem Boden des <garde champêtre> [Feldhüter]. Nun begann die schlechteste Zeit, die wir hatten: 10-12 Stunden Streckenarbeit und wenig zu essen (nur 500 gr. Brot und Rübensuppen). Es wurde so schlecht, daß Steuer-Michel einmal aus Verzweiflung seinen (Blech-)Teller gegen die Feldküche warf und der Koch sich nicht mehr zu helfen wußte. Leutnant Back bekam aber doppelte Portion, was viel Skandal machte. Eine Zeit lang hatten wir auch Russen, die noch mehr Kohldampf schoben wie wir und vielfach an Hungertyphus starben.

Die Champagne ist ein ödes Land; weit verstreut liegen die Dörfer auf der trockenen Kreidefläche, kümmerlich kommen die frisch aufgeforsteten Kieferwäldchen und nur in den Tälern wird Ackerbau getrieben. Die Brunnen sind wenig zahlreich, manchmal bis 80 m tief und mit mächtigen Gögelwerken versehen. Die Dörfer sind auch nur schwach bevölkert, z.B. zählte Banogne mit Recouvrance nur ca. 500 Seelen.

Am **4. Mai** zogen wir aus Banogne, und glücklich war auch der Frühling eingegangen. Es war fast ein wonniges Wandern nach **Condé** durch die frischbelaubten Birkenwäldchen. Von Condé aus kamen wir auch nach **St. Quentin le Petit** und **Levigny**, letzteres mit prächtigem Schloß und Park, besonders mit wunderbaren Spalieranlagen. Auch ins **Aisental bei Germainmont** bauten wir.

Von Condé mit Gasmasken in den Cauroy-Wald bei La Neuville – 7 Tote beim Leitungsabbau

Am **9. Mai** rückten wir auch von Condé ab und wurden in **Château Porcien**, das malerisch mit seinen blauen Schieferdächern am Fuß steiler Kreidefelsen liegt, auf Autos verladen. Über Avancon, Chatelet, **Neuflize** – mit prächtigem Schloß und Park, Sitz eines Generalkommandos –, Luniville fuhren wir nach **La Neuville**, wo wir Gasmasken verpaßt bekamen und in den **Cauroy-Wald** marschierten. Dort bezogen wir kleine Erdhütten im schönen grünen Wald und begannen eine Art Indianerleben. Gleich in der **Nacht vom 10. zum 11. [Mai]** fuhren wir zum Leitungsabbau nach vorn.

Kaum hatten wir Neuville passiert, als einige schwere Brocken auf den Dorfeingang fielen. Im Nu war das Auto, das auch gerade Panne hatte, leer und alles lief querfeldein durch die Saatefelder. Glücklich hatten wir dann das Schönbachlager und den Eingang von Pont Faverger passiert, als in den schon ziemlich zerschossenen Ort die Granaten hineinheulten. Wir flüchteten uns in den Keller der Telephonstation und warteten ab, bis gegen Morgen das Feuer nachließ. Währenddessen waren **7 Leute vom ersten Zug**, darunter ein früherer Kamerad Wilhelm, **gefallen**. Am nächsten Tag wurden die grauenhaft verstümmelten Toten hergeschafft und am nächsten Tag auf dem Friedhof von Cauroy im harten Kreidefels bestattet. Von da an wurden nur noch Freiwillige vorgeschickt zum Abbau, während wir anderen zur Strafe Unterstände buddeln mußten. Spezialabteilungen hatten tiefe Pumpbrunnen im Walde angelegt.

Am **19. [Mai]** ging ich auch mit nach Pont Faverger zum Abbauen; der Ort war gerade von Zivil geräumt worden, die nun mit ihren transportablen Habseligkeiten auf Lastautos zurückgeschafft wurden. Am **20. [Mai]** fuhren wir über Bazancourt – Boult in die Gegend von Reims, wo wir zwischen **Fresnes** und **Bourgogne**, völlig zerschossenen Dörfern, abbauten. Zur Rechten lag Fort Brimont auf isoliertem Hügel, geradeaus verdeckte eine von Franzosen besetzte Hügelkette den Blick auf Reims. Am **21. [Mai]** fuhren wir über Machault – Pauves – Rethel nach **Novy** und am nächsten Tag weiter über Novion Porcien, Ligny – von wo ab die Gegend wieder sehr hübsch wurde mit abwechselnden Laub- und Nadelwäldern, saftigen Wiesen und freundlichen, in anmutigen Tälern versteckten Dörfern –, Aubigny, schließlich nach **Liart**, wo wir in Baracken untergebracht wurden. Liart liegt malerisch in dem saftig grünen Tal, mit einer merkwürdigen, mit dem hier landesüblichen Kreidestein festungsartig aufgeführten Kirche und modernem Rathaus. Bei herrlichem Wetter hatten wir da einen Verlegenheitsbau nach Logny Bogny.

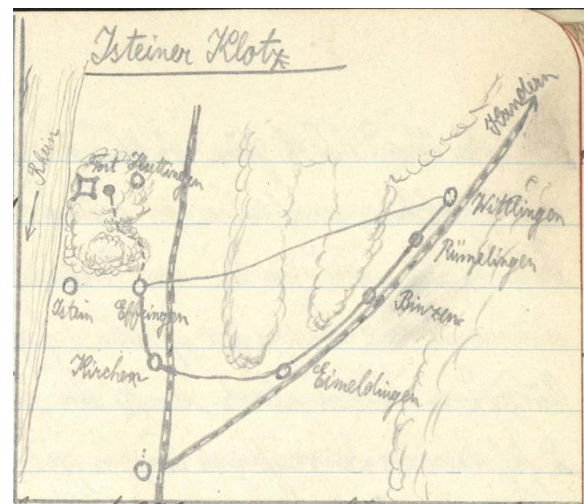
Von Liart aus Rückfahrt durch Lothringen – über Straßburg und Lörrach nach Wittlingen

Am **30. Mai** verluden wir in Liart in die Bahn und fuhren noch am Abend ab. Am nächsten Morgen, bei Sedan, fuhren wir durch das tiefeingeschnittene, von Fabriken und Bergwerken erfüllte Tal bei Hayingen, an **Metz** vorbei mit der mächtigen Kathedrale, der leider ein passender Turm fehlt, durch die lothringische Ebene mit ihren typischen großen Einzelfarmen, hinter dem Arzweiler Tunnel endlich durch die Vogesen nach **Straßburg**. Fröhlich um 4 Uhr wurden wir am **1. Juni** herausgetrommelt und waren in Lörrach.

Nachdem wir glücklich bis Abend auf der Straße gelegen hatten, bekamen wir endlich Quartier. Ich wurde bei armen Schuhmachersleuten (S[...], Brombacherstr. 7) sehr freundlich aufgenommen. Am **2. Juni** hatten wir frei, und ich machte einen Spaziergang zu den im Zentrum liegenden Anlagen des Hebelplatzes, mit dem anscheinend etwas verunglückten Hebeldenkmal, aber einem schönen Springbrunnen unter den hohen Bäumen.

Am **3. Juni** verließen wir Lörrach und das Wiesetal und fuhren mit dem Auto über die Höhe an der Burg Rötteln vorbei zunächst nach **Haltingen**, wo wir bei Musik und <Markgräfler> einige fidele Stunden feierten und uns über unseren Leutnant Back lustig machten, der überall herum lief, um Arbeit zu finden für seinen <Zirkus>, aber bedeutet bekam, daß heute Sonntag sei. Dann bezogen wir Quartier in **Wittlingen**. Ich bekam mit Hühne ein Quartier bei einem Bauern (Grimm, Nr. 36), wo wir ein hübsches Zimmerchen bekamen. Das war das erste Mal, daß wir uns kennenlernten, und von da an hielten wir auch zusammen, solange wir beisammen blieben.

Täglich fuhren wir nach Efringen, von wo aus wir ein Gestänge nach dem [Isteiner] Klotz hinauf bauten, eine schwere Arbeit auf dem steilen Berg im heißen Sonnenbrand. Von oben war schöne Aussicht, vom Blauen und Belchen bis zu den Juraketten, davor die Türme Basels und die Schlote von Hüningen [Huningue]. Das Schönste waren die Kirschen, die wir da futtern konnten. Zeit hatten wir wenig, sodaß wir den Quartierleuten nur wenig helfen konnten. Abends war dann Schimpfklub im <Hirschen>. Die Gegend ist direkt paradiesisch zu nennen, ganz in Obstbäumen, meist Kirschen und Nüsse, begraben



Bautätigkeit linksrheinisch im Hardtwald und wieder rechtsrheinisch am Tuniberg

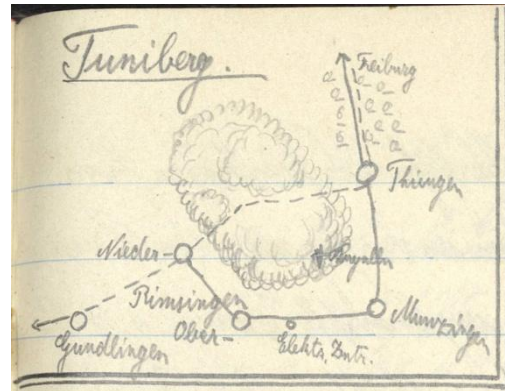
Am **14. Juni** fuhren wir von Wittlingen ab, das Kandertal hinauf, dann links ab über Tannenkirch, Schliengen durch die Berge nach **Neuenburg**, das auf einem abschüssigen Hügel über dem Rhein liegt.

Über die <Schiffbrücke>, die unterhalb der Bahnbrücke den reißenden Strom überquert, fuhren wir durch Eichwald und Bantzenheim nach **Ottmarsheim**. Der Ort liegt inmitten der großartigen Bewässerungsanlage des Struthfeldes, die – nach der Inschrift des aus einem schlichten Granitblock bestehenden Denkmals – 18000 ha Land bewässert mit 13 Gemeinden; die Kanäle boten uns prächtige Badegelegenheiten. Wir bauten nach einem in Einrichtung begriffenen Waldlager bei **Homburg** [Hombourg], inmitten des aus Laubhölzern aller Art bestehenden Hardtwaldes.

Am Abend des **18. Juni** rückten wir plötzlich ab und kamen über den Rhein zurück nach **Hügelheim**, wo ich allein zu älteren Leuten, Akzisor Rehm, kam. Wir bauten da ein Gestänge von **Zienken** nach **Müllheim-Stadt**. Ein besonderes Vergnügen war mir, für meinen Wirt Kirschen zu pflücken; hoch im Baum konnte man da die herrliche Aussicht in die Rebgeleude, die sich am Fuß der Schwarzwaldberge hinziehen, genießen und sich dabei an den prächtigen Kirschen gütlich tun.

Am **30. Juni** verließen wir Hugelheim und zogen nach **Tiengen**, einem Dörfchen am Abfluß des Tuniberges. Ich kam mit Hühne ins Quartier zu einer Frau Kuchle, deren Mann auch im Felde war und wo wir sehr gut aufgenommen wurden.

Wir bauten nun eine neue Linie direkt über den Tuniberg, entlang dem Fahrweg Tiengen – Niederrimsingen, der tief eingeschnitten und von Klematis und Efeu verwachsen einen malerischen Eindruck machte. Der Tuniberg besteht aus einem sandigen Lehm, und nur der steile Westabfall weist Felsen auf. Er ist ziemlich kupiert mit Nuß- und Kirschbumen bewachsen.



Zuletzt bauten wir noch **bis Gundlingen**, einer Station der Bahn Breisach – Freiburg. Der steile Südabhang bei Munzingen ist von Reben bewachsen und von einer Kapelle gekrönt. Bei Oberrimsingen befindet sich eine schöne berlandzentrale aus weißem Granit mit Sulenhof und Marienbrunnen. Sonntags war jedes Mal Versammlung im <Goldenen Lamm>. Auch einige Kameraden verließen uns, um wieder nach der Türkei zu gehen, darunter Karl Weltz, Weidmann, Unteroffizier König u.a.

Am **16. Juli** fuhren wir über **Breisach**, dessen Kirche malerisch auf einem mauerumgurteten Hügel liegt, und **Widensolen** nach **Andolsheim**. Ich kam dort mit Gundau zu einem echten Elsässer Bauern, der uns in einer Art Hühnerstall einquartierte. Wir bauten von Sundhoffen durch einen breiten Wald, vorbei am Forsthaus Neuland, bis dicht vor Colmar. Einen weiten Blick hatte man auf die Vogesenkette [...]; gegenüber lagen DreiExen, Hohlandsburg [Hohlandsbourg] und Dreihren [Les Trois Epis]. Am **26. Juli** fuhren wir über **Wolfgantzen** [bei Neu-Breisach/Neuf-Brisach] und die Schiffbrücke nach dem am anderen Dorfausgang gelegenen Bahnhof, wo wir verladen wurden.

V. In Galizien und der Bukowina

Anfahrt über Heilbronn und Dresden nach Schlesien

Am Abend des **26. Juli [1917]** fuhren wir ab, vorbei am Kaiserstuhl, dessen Berge bis an die bewaldeten Gipfel mit Rebbergen bewachsen sind, an Freiburg mit dem altersgrauen Münster, überragt von den Schwarzwaldgipfeln, in der sinkenden Nacht nordwärts.

Am Morgen des **27. [Juli]** befanden wir uns in **Heilbronn**, hübsch in einem weiten Tal gelegen mit blasser Sandsteinkirche. Die nordschwabische Gegend ist sehr schön, Dörfer und Städtchen in fruchtbaren Tälern, alles in einem Wald von Obstbäumen. **[Schwäbisch] Hall** auf [...]fastem Hügel, Ansbach, **Nürnberg**, das mit seinen alten Festungsturmen, den mit grünen Glasurziegeln gedeckten Kirchenkugeln und seinem Meer von Giebeln und Dächern einen sehr altertümlichen Eindruck macht. Die Umgegend ist von zahllosen Villen bedeckt, aber die vereinzelt Kiefernwalden deuten auf schlechten Boden. Dann kommen die Vorhohen des fränkischen Jura, der Aussichtspunkt <Ludwigshöhe>, das malerische Waldheim an der Pegnitz. Am Morgen des **28. [Juli]** waren wir in **Hof** und durchquerten die <vogtländische Schweiz>; in zahlreichen hohen Backsteinviadukten ist die Bahn über das eingeschnittene Gelände geführt. Dann kamen die Industriegebiete, Plauen, Reichenbach, Zwickau, **Chemnitz**, alles ein Meer von Häusern und Fabriken, meist Textilindustrie. Dann durch sandiges, kiefernbestandenes Gelände, Freiberg, Dresden, **Görlitz**, wo seit einiger Zeit das 4. griechische Korps interniert war. Am **29. [Juli]** waren wir vor **Breslau [Wroclaw]**, und berfuhren bei Oppeln [Opole] die Oder.

Schlesien scheint auch nicht besonders fruchtbar zu sein, jedenfalls stand die Ernte auf dem trockenen Sandboden reichlich schlecht. Dann durch das oberschlesische Industriegebiet, Königshütte [Chorzów], Zabrze (jetzt Hindenburg), Kattowitz, **Myslowitz** [Myslowice]; ein trauriges Land, im krassen Gegensatz zu Sachsen (vielleicht die Schuld der <Industriebarone>), schmutzige Städte mit rußgeschwärzten Mietskasernen, eine arme Bevölkerung. Weite Gräben durchziehen das Land, die Einbrüche der zahllosen Bergwerke. Bald hinter Myslowitz steht zur Linken auf einem kleinen Hügel ein Granitblock, die <Dreikaiserecke>.

Noch einige Stationen und wir überschreiten die Weichsel; wir sind wieder im Land des <Kamerad Schnürschuh>. **Übergangsstation Ossowitz**. Gegen Abend sehen wir rechts ein kleines Gebirge, von einem Kegel gekrönt, die Zitadelle von **Krakau** [Krakow]. Am **30. [Juli]** durchfahren wir Tarnow, Jaroslaw, **Przemysl**, letzteres wenig hervorstehend hinter der Sandbrücke liegend, auf einer Seite von Bergen beherrscht.

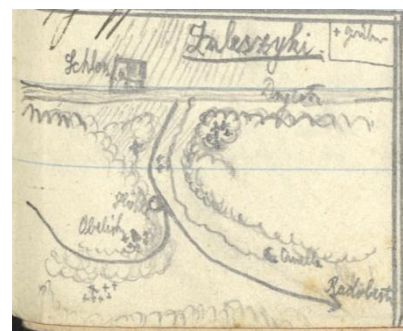
Bauarbeiten hinter der deutschen Front in Galizien

Die Gegend wird immer öder, bis wir abends in **Lemberg (Lvov)** ankommen. Auf dem Bahnhof, dessen Vorderfassade einen imposanten Anblick bietet, mußten wir mitten in der Nacht noch umladen und fuhren dann weiter nach **Stryi**, einem Städtchen in der weiten Ebene, wo wir bis zum Abend des **31. [Juli]** liegen blieben. Am **1. August** kamen wir endlich in **Kalusz**, der Endstation, an.

Noch am Nachmittag fuhren wir mit einem Lastauto unter großen Schwierigkeiten durch das neueroberte Gelände, dessen zahlreiche Brücken alle gesprengt waren, nach **Stanislaw [Ivano-Frankovsk]** vor. Letzteres ist eine schöne, moderne Stadt, mit großen Häusern, gepflasterten Straßen und zwei großen Kirchen, eine aus gebräuntem Holz mit drei kleinen Zwiebeltürmen. Für die Nacht wurden wir in der großen Realschule untergebracht.

Am **2. August** setzten wir die Fahrt fort; hinter **Tlumac** [Tlumacz] erklimmt die Straße das Hochplateau. Auf dem Rückzug hatten die Russen zum Hohn die ganzen Telefondrähte voll Fische geworfen. Am Abend zogen wir glücklich in **Horodenka** ein, wo wir am nächsten Tag ans Stangenausgraben gingen. Horodenka ist ein kleines Städtchen, das noch von [19]14 her größtenteils in Trümmern liegt und eine schöne Barockkirche besitzt. Am **5. [August]** fuhr ich mit einem Wagen Stangen weiter ostwärts; die Spuren der letzten Kampfstage wurden deutlicher, selbst schwarzgebrannte Tote lagen noch am Wegrand.

Der Lauf des Dnjestr ist tief eingeschnitten und von steilen Felswänden mit deutlichen Schichtlagerungen eingeschlossen. An dem Obelisk mit schön angelegtem Friedhof führt die Straße um die Ecke und senkt sich in ein Tälchen. Links ist im Berg eine hübsche Höhle, am Talende liegt in grünen Bäumen **Zaleszyki** [Zaliscyky], gegenüber auf einem steilen Bergkegel glänzen weiße Kreuze. Ein saftiges Tälchen liegt zwischen den kahlen Bergen, von einem starken Bach durchflossen, der kurz oberhalb einer Felsplatte hervorströmt und im Dorf schon ein Dutzend Mühlen betreibt. Im nächsten Dorf **Kadobesti** [Kadubivci?] quartierten wir uns im Schulhaus ein.



Die galizischen Dörfer, sehr den bulgarischen ähnelnd, bilden grüne Oasen in dem öden Hügelland, das nur Felder von Mais, Kartoffeln und Getreide ohne Baumwuchs zeigt. Die Häuser sind mit Stroh originell gedeckt, indem Strohbüschel um die Latten gewickelt werden, am First und an den Kanten in doppelter Stärke. Zur Aufbewahrung des Mais dienen ovale hohe Flechtkörbe.

Die Tracht besteht bei den Frauen aus einem weißen Hemd und zwei bunten Schürzen, dazu ein Kopftuch oder bei verheirateten Frauen ein viereckiges Barett; bisweilen wird dazu auch eine Lederjacke mit bunten Stickereien getragen oder ein schwarzer Wollmantel. Die Männer tragen auch ein weißes langes Hemd und langes Haar.

In **Kadobesti** lagen wir also vom **5. bis zum 14. August**, d.h. der Zug schon einige Tage länger. Wir errichteten längs der Straße Zaleszyki [Zaliscyky] – Zastavna ein neues Gestänge, da die alten Stangen alle abgesägt worden waren.

In Zaleszyki bauten wir dabei über die gesprengte Brücke (weiter stromaufwärts war auch die Bahnbrücke gesprengt), an deren Fuß eine provisorische Pfahlbrücke geschlagen war. Die Arbeit war sehr schwer, 12-13 Stunden täglich, und die Verpflegung schlecht, das Brot sogar oft verschimmelt. Doch stahlen wir dafür Kartoffeln und schöne Äpfel in dem Obstgarten hinter unserem Hause. Auch konnte man mancherlei nachkaufen. In Radobesti kamen auch etwa 15 Mann neuer Ersatz zu uns, darunter Grütz, Krause, Rümpel, Wussak.

Am **14. August** zogen wir um nach **Jasienov-Polny [Jaseniv Pil'nyj]** – 4,5 km von Horodenka. Wir setzten dort Linien nach Zaleszyki und Snjatyn in Stand. Zwischen Jasienov und Snjatyn [heute an der Straße P20] liegt ein Dorf Rudolfovo, das früher von deutschen Kolonisten angelegt war, die aber bis auf einen einzigen den Ruthenen Platz gemacht hatten. Besonderen Spaß machte es in Jasienov, Äpfel klauen zu gehen. Zu der Zeit verließen uns auch einige Kameraden, Otto Strauß und Moritz Hauptmann, da die Sachsen ausgetauscht werden sollten. Höhne war während der Zeit beim Kommando, sodaß ich, allein auf <Vater Sage> angewiesen, ziemlich uninformiert war.

Am **4. September** zogen wir nach **Zaleszyki [Zaliscyky]** in das prächtige, einem Wiener Obersten gehörende Schloß. Bis zur letzten Stunde mußten wir in dem romantischen Seitentälchen arbeiten. Am **6. [September]** wurde ich mit einigen anderen nach **Radobesti** geschickt, wo inzwischen das Kommando eingezogen war.

Am folgenden Morgen **[7. September]** gegen 4 Uhr fingen wir an, die Kabelleitung nach Zastavna aufzurollen. Am Mittag fuhren wir dann auf dem Lastauto nach dem nordwestlichen Vorbahnhof von **Czernowitz [Cernivci]**, amphitheatralisch auf einem Hügel erbaut, überragt von Kuppeln und im Süden von einem schönen mächtigen Gebäude gekrönt. Im fahlen oder durchsichtig blauen Abendhimmel erinnert die Stadt an Zarigrad [Istanbul], nur die ragenden schlanken Minarets fehlen.

Nach Beendigung der Bauarbeiten in Zaleszyki Rückfahrt nach Zloczow bei Lemberg

Am Nachmittag des **8. September** wurde verladen und ich richtete mich bequem auf einem Plattformwagen ein. Über Kolomea [Kolomyja], Snjatyn (die Stadt liegt auf einem entfernten Hügel) erreichten wir am **9. September Stanislaw [Ivano Frankovsk]** und verfolgten von da die Strecke über Halicz nach **Lemberg [Lvov]**. Von da an fuhren wir nach **Zloczow**, wo wir in der großen Artilleriekaserne einquartiert wurden.

Zloczow [bei Lemberg] ist eine schöne Stadt, überhaupt scheint die ganze Bevölkerung in dieser Gegend viel kultivierter zu sein. Wir verbrachten die Zeit mit Appells und Sacheninstandsetzen; abends gab es gutes Essen im Soldatenheim. Wieder verließen uns einige Kameraden, die garnisdienstunfähig waren, darunter Peter Schneider.

VI. Vormarsch in Italien

In der 2. Septemberhälfte 1917 von Zloczow über Krakau - Wien über die Alpen nach Laibach

Am **16. September** wurde wieder verladen, und am Morgen des **17. [September]** fuhren wir ab. In schneller Fahrt erreichten wir am Abend **Przemysl**, am Mittag des **18. [September]** **Krakau** [Krakow]. Zu unserer Verwunderung wandten wir uns da nach Süden, fuhren durch die Industriezentren **Oderberg** [Bohumín] und **Ostrau** [Ostrava], eine Überraschung für meine geographische Kenntnis, hier eine solche Industrie zu finden, ebenso nun auch der hohe Kulturstand Mährens. Das Land ist dicht bevölkert und gut angebaut trotz des sandigen Bodens. Die Bahn fährt durch ein breites Tal, dessen Seiten von sanften Waldhöhen begrenzt sind, die teilweise Schlösser und Ruinen tragen. Im Süden zeigen sich die hohen Silhouetten der nahen Beskiden. Am Abend erreichen wir **Prerau** [Prerov]. Am Morgen des **19. [September]** erreichten wir den **Wiener Südbahnhof** (400 km von Krakau), wo uns das Rote Kreuz einen guten Milchkaffee spendierte. Die Verpflegung der K. u. K. Verköstigungsstationen (alias knapp und kümmerlich) war reichlich schlecht sonst.

Danach führte die Bahn durch herrliches Gelände. Während sich links die Ebene dehnte, zog sich rechts der Wienerwald hin, bedeckt oben mit dunklen Forsten und stolzen Schlössern, am Fuß mit Weinbergen, zwischen deren Stöcken überall weiße Häuschen blinken, und in rascher Folge Dorf an Dorf. **Baden** und **Wiener Neustadt**, zwei elegante Städte, die ganze Gegend dicht bebaut und besiedelt. Dann bergan der Aufstieg in die Alpen. Eine großartige Szenerie entfaltete sich vor unseren Augen. Liebliche Täler, von hohen Waldbergen eingeschlossen; steil klimmt die Bahn in Serpentinaen aufwärts. Tunnel auf Tunnel durchbohrt die Bergvorsprünge, einmal fährt die Bahn ca. 1 km weit durch Arkaden, in eine Felswand eingesprenget, mit dem Blick in den Abgrund des steilen Tales.

Endlich ist bei **Station Semmering** die Höhe erreicht (Gedenktafel des Erbauers in einer Felswand) und der Zug durchfährt den 1400 m langen Haupttunnel. Über der Talfahrt brach die Nacht herein und spät abends erreichten wir Mützzuschlag. Am **20. September** morgens passierten wir **Graz** und am Nachmittag **Marburg** [Maribor] an der Drau, am Nachmittag Pragersko. Gegen Mitternacht hielten wir in Steinbrück [Radece], das in einem engen Talkessel, umgeben von gigantischen Gebirgssilhouetten, liegt. Endlich gegen 3 Uhr morgens erreichten wir am **21. September Mariafeld**, eine Station 8 km vor Laibach [Ljubljana], wo wir ausladen mußten, da die Strecke durch ein Bahnunglück gesperrt war (400 km von Wien).

Bautätigkeit nordwestlich von Laibach in den Julischen Alpen nahe der Bahn Triest-Görz-Wien

Gegen Mittag (21. September) marschierten wir von Mariafeld ab, bei ziemlicher Hitze, durch den weiten runden Talkessel nach Laibach (Ljubljana), das in seiner Mitte liegt. Die Stadt liegt auf einer Hügelgruppe, beherrscht von einem stattlichen Schloß. Beim Weitermarsch stößt ein freundliches Dorf das andere, auch nachdem wir in ein sich allmählich verengendes Gebirgstal eingetreten sind. Die Berge sind leicht mit Wald bestanden, und sehr viele tragen auf der Spitze Kapellchen; ein hübscher Anblick die von den dunkelgrünen Bergen und dem klarblauen Himmel sich abhebenden weißen Häuschen. Die Nacht verbrachten wir nach 25 km Fußmarsch in dem Dörfchen **Zaier**, wo wir aber bis spät in der Nacht auf einer feuchten Wiese liegen bleiben mußten, weil man das Quartiermachen vergessen hatte. *<Ich habe ein schönes Quartier, die Leute können wir ja in einer Scheune unterbringen>*, meinte Herr Leutnant Back.

Am **22. [September]** marschierten wir weiter nach **Eisern** [Zelezniki], wo wir Quartier bezogen. Wir begannen dort mit dem Bau eines Gestänges nach Selzach [Selca]. Eisern liegt in einem engen Tal, von hohen Bergen eingeschlossen, und gefiel mir sehr gut, besonders da noch dauernd klares Wetter war.

Am **29. September** verzogen wir nach dem **Pachmann-Pass** (805 m), auf dessen Höhe wir uns in der Scheune des Gasthauses einquartierten. An der anderen Seite bauten wir auch ins Tal von Podbrdo. Die Straße führt in weiten Serpentinien ins Tal, während das Gestänge längs eines romantischen Fußstegs steil ins Tal führt. Bei Podbrdo befindet sich der Südeingang des Tunnels durch die Julischen Alpen, der direkten Strecke Triest-Görz-Wien. Im Norden reckte sich die mächtige Kette der Julischen Alpen auf, die das Tal fast zu erdrücken scheint. Die nackten Gipfel schimmern weißlich von den schroffen Kalkfelsen. Am **3. Oktober** kehrten wir nach **Eisern** (Zelezniki) zurück, um Draht an unser Gestänge zu ziehen. Die ärmlichen Felder waren schon zum größten Teil abgeerntet und der Buchweizen hing schon an den sonderbaren Trockengestellen. Die Vorbereitungen für die Offensive schritten rüstig voran. Tag und Nacht zogen Kolonnen und Truppen durch und die Slawen mögen sich gewundert haben, wenn die Talwände von *<Annemarie>* wiedertönten. Pionierkompanien arbeiteten eifrig mit Sprengungen an der Verbreiterung der Straßen.

Vom **9. bis zum 14. Oktober** war ich im Revier beim Kommando in **Retetsche** wegen eines Furunkels. Retetsche liegt 4 km hinter **Bischofslack [Skofja Loka]**, in der weiten Ebene, deren Zentrum Laibach [Ljubljana] bildet. Den nördlichen Rahmen bildet eine steile dunkle Kette, die eines Tages in blendendem Neuschnee erstrahlte. Bischofslack ist ein mittleres Städtchen, am Fuß der Bergabhänge gelegen, beherrscht von der einfachen großen Bischofsburg. Es besitzt eine große Anzahl z.T. schön ausgestatteter Kirchen und Kapellen; überhaupt scheint das Volk sehr bigott zu sein, wenigstens nach der Zahl der Kirchen zu schließen. Auffallend sind die vielen slawischen Firmenschilder mit deutschen Namen, ein Beweis, wie leicht sich das Deutsche assimiliert.

Am **14. Oktober** verließ ich mit Höhne, der auch dahin gekommen war, das Revier und am folgenden Tage erreichten wir auch den **Pachmannsattel**, wo wir uns in derselben Scheune einrichteten. Nach einer Woche hatte eine Regenperiode eingesetzt, die bis Ende des Monats vorhielt, und zwar dauernd mit strömenden Güssen. Wir arbeiteten an der Strecke nach Zali-log, wo nur einige Sägmühlen das lange schmale Tal beleben, täglich bis auf die Haut durchnäßt.

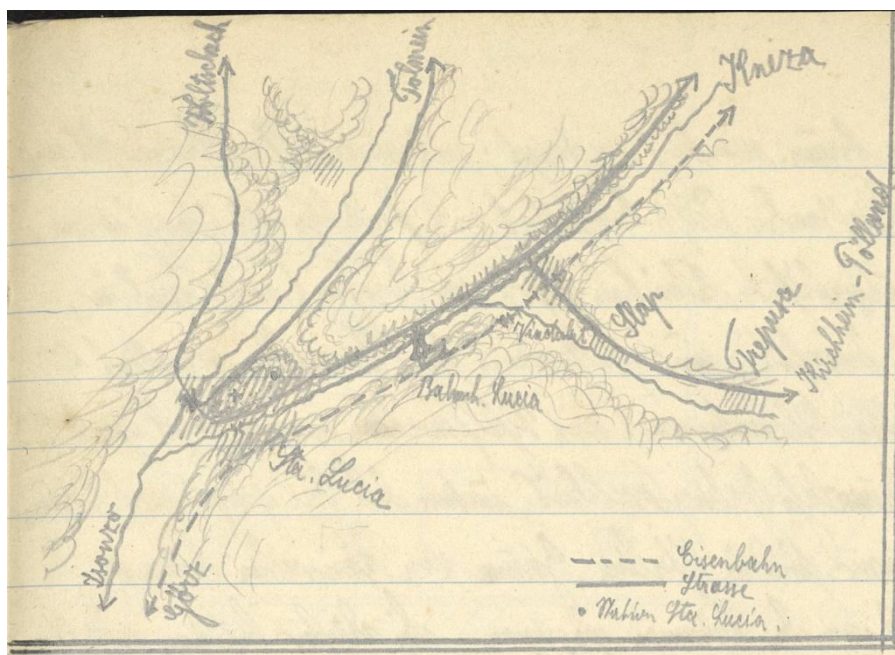
Am **23. Oktober** wurde ich mit Peter Schmorleitz nach Eisern als Störungsführer geschickt, während der Zug nach **der Südstraße**, die **von Bischofslack über Pölland nach Sta. Lucia** führte, marschierte. Die Störungsstation bestand aus 2 Betriebszüglern und 2 pfälzischen Pionieren. Eines schönen Abends aber stand unsere Station knietief voll Wasser, da sich anscheinend das Wehr verstopft hatte. Nachdem wir mit Mühe unsere Sachen gerettet hatten, zogen wir am anderen Tage um nach einem der letzten Häuser dicht bei der Untersuchungsstange. Wir führten ein schönes ruhiges Leben, selten daß eine Störung dazwischen kam; dann hieß es aber auch Tag und Nacht laufen. Bald begannen die Gefangenenzüge; endlos schlepten sich die traurigen Züge durch das schmale Tal. Tag und Nacht ließ es nicht nach, bei strömendem Regen zogen die dunklen Gestalten, in Mäntel gehüllt, den eleganten Stahlhelm oder den spitzen Alpini-Hut auf, vorbei. Ich mußte lebhaft an einen Zug der alten Römer denken, so malerisch wirkte das Bild, trotz des ergreifenden Elends.

Täglich kamen Nachrichten von neuen Fortschritten der am 24. Oktober begonnenen Offensive, sodaß wir uns freuten, als der Abmarschbefehl am **9. November** ankam, besonders da wir die letzten Tage viel nach Lebzach-Doleinawas laufen mußten.

Abmarsch über den Pachmann-Sattel und durch die Ebene des Isonzo [Soca] nach Italien

Am **10. November** verabschiedeten Peter Schmorleitz und ich uns also von den 2 Pfälzern Fröhlich und Metzger und den 2 Telegraphisten Kalk und Lange, nahmen unsere erleichterten Rucksäcke auf den Rücken und marschierten los. Wir schlossen uns einer ungarischen Kolonne an und fuhren am **10. [November]** bei strömendem Regen bis zum Pachmann. Am **11. [November]** fuhren wir weiter über **Podbrdo** das enge Tal hinab. Der Weg ist oft weite Strecken in die Felswand eingesprengt, in der Schlucht zur Linken brauste der durch die Regengüsse angeschwollene Bach und auf der anderen Talseite führt die Eisenbahn über den Abgrund.

In **Kneza** verließen wir die Kolonne, um auf ein Lastauto zu warten. Hier wie überall waren die Lager und Parks alle im Abbau für vorwärts begriffen. Das Auto fuhr uns aber fälschlich auf der Südstraße ein Stück zurück, sodaß wir uns in **Trebusa** einquartierten bei meinem Alten, der nicht gerade sehr erbaut davon erschien. Am **12. [November]** marschierten wir also wieder auf der schönen Straße flußabwärts. Der Fluß zeigte, wie der Isonzo und die übrigen hiesigen Flüsse, eine wunderbare blaue Färbung, die schön gegen das weiße Geröllbett absticht.



Auf die Höhe des gegenüberliegenden Berges führten frisch angelegte Wege und Seilbahnen zu den dort gelegenen Stellungen. Eine große doppelte Seilbahn führt auch von Kirchheim nach **Sta. Lucia**. Am Ausgang spannt sich der Bahnviadukt in beträchtlicher Höhe über das ziemlich breite Tal, sonderbarerweise trotz der Trichter ringsumher unbeschädigt. Der Bahnhof liegt auf der anderen Seite der engen Schlucht, über die eine elegante Brücke führt. Etwa 3 km weiter liegt das völlig zerstörte Sta. Lucia auf und vor einem vorspringenden isolierten Hügel. Der Bach passiert das Dorf in einer 5-6 m breiten und 20-30 m tiefen Felsspalte, in die eine alte Brücke einen schönen Blick bietet.

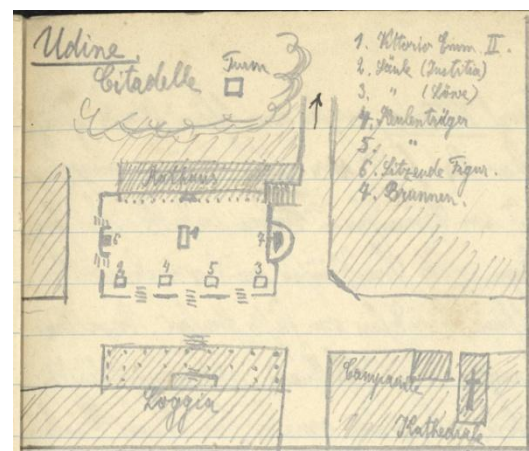
Nach Übernachten auf der Station setzten wir zu Fuß unseren Marsch fort, über die Isonzobrücke, eine Steinbrücke über eine ähnliche Schlucht, und dann bergaufwärts. Überall Unterstände im Fels, eingebaute Geschütze, Baracken, zerschossene Dörfer in der **Isonzo[Soca]Ebene**. Auf der Höhe erreichten wir glücklich ein Munitionsauto, mit dem wir wieder bergab in ein Tal fuhren, das bisher die Stellungen getrennt hatte. Fetzen von Bäumen, Steinsplitter, Minen- und Geschößstücke, Stacheldraht, alles ein grausiges Durcheinander [Überreste der Isonzoschlachten Juni 1915 – Oktober 1917]. Bald weitet sich das Tal. Vor uns liegt **Woltschach** [Volče], das wir durchfahren, auch völlig in Trümmern, dahinter die breite Isonzoebene, die Häuser von **Tolmein** fern rechts, gegenüber hohe, schneebedeckte Bergriesen. Wir fahren links in dieses Tal hinein. Pferdekadaver, Gefangenenzüge, Italiener zurück, Russen vor, zerstörte Dörfer, der wunderbar blauschillernde Fluß im grünen Tal. Bald wenden wir uns links in ein Tal, in dem die Straße kaum merklich ansteigt; mit einem Mal bemerkt man, daß uns jetzt ein südwärts fließender Fluß begleitet, die Paßhöhe ist überschritten.

Von den Julischen Alpen über die italienische Provinzhauptstadt Udine ins Tagliamento

Eine wunderbar in Beton ausgeführte Kleinbahn fährt von **Karfreit** [Kobarid] nach **Cividale [del Friuli]**, sonst ist das enge Tal kaum bewohnt. Nur stellenweise sind Baracken errichtet und am Taleingang ist die Straße kilometerweit mit Schilfmatten gegen Sicht gedeckt. Endlich verlassen wir die schauerliche Gebirgswildnis, unten das Tal zeigte noch Bäume im grünen Blätterschmuck – wir sind in Italien. Zäune von Weinreben trennen die Felder, Weingirlanden sind von den Bäumen gezogen, die Dörfer besitzen mächtige Kirchen mit dem isoliert stehenden Campanile, bald schlank und zierlich, bald fest und klotzig.

In **San Pietro [al Natisone]** stiegen wir aus und marschierten zu Fuß nach **Cividale**. Dort herrschte eine fidele Stimmung, und alles lief mit Feldflaschen und strohumflochtenen <fiashi>, da gerade ein frischer Keller entdeckt worden war. Die **Ortskommandantur** befand sich **im Rathaus**, in zierlichem venezianischem Stil erbaut. Gegenüber ragt die mächtige schlichte Fassade der Kathedrale [Dom Santa Maria Assunta]. Wir übernachteten in der Verprensungssammelstelle. Am Morgen des **14. November** fuhren wir mit Munitionsauto weiter. Endlich wieder ein strahlender Sonnentag, der die Schneezinnen der nördlichen Gebirgskette hell schimmern ließ. Überall ringsherum Dörfer mit ragenden Campanilen. Der kiesige Boden scheint nicht besonders fruchtbar [zu sein], aber noch alles ist grün. Am Mittag kommen wir in **Udine** an, konnten aber erst abends hinein, da die Tore geschlossen waren wegen eines Besuchs durch den Kaiser.

Wunderbar ist der Viktor Emanuels-Platz [heute Piazza Libertà] mit der in herrlichem venezianischem Stil erbauten Loggia [del Lionello] und dem Rathaus mit prächtigem Säulengang [Palazzo d'Aronco]. Viktor Emanuel zu Pferde, 2 hohe Säulen mit dem Markuslöwen und der Justitia [Gerechtigkeit]. Dazwischen 2 keulentragende nackte Riesen [Barockstatuen aus dem Palazzo Torri]. Nur der unförmige, roh in Backstein aufgeführte Campanile der Kathedrale [Dom Santa Maria Annunziata] versandelt das Bild. Darüber ragt auf der hohen Citadelle ein schlanker Turm [der Kirche Santa Maria in Castello] mit einer Engelsgestalt.



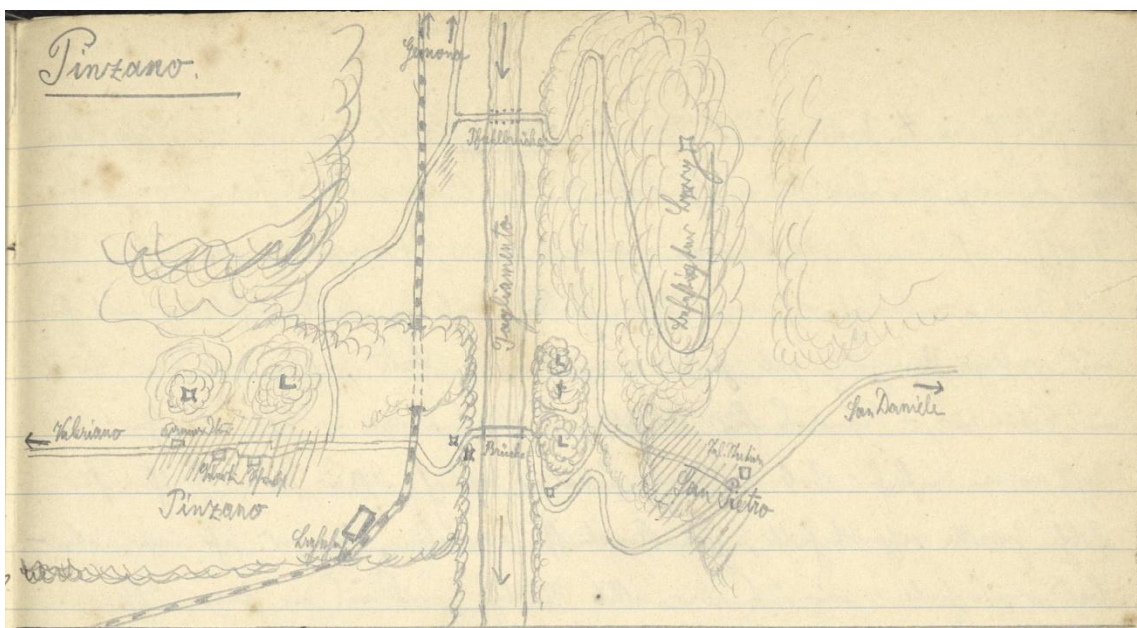
Die Versprengtensammelstelle lag an einem Parkplatz unter der Zitadelle. Die Stadt war in eine österreichische Süd- und deutsche Nordhälfte geteilt. Wir trafen dort unser Kommando.

Am **15. [November]** marschierten wir weiter bis nach **Codroipo**, vor der Tagliamentobrücke, wo wir die Nacht blieben. Hier häufen sich Unmassen des zurückgelassenen Materials, besonders vor der zerstörten Brücke, dahinter jedoch läßt das nach. Am **16. [November]** überschreiten wir die [neue Holz-]Brücke über den Tagliamento, der ein über 1 km breites weißes Geröllbett besitzt. Neben der Holzbrücke befand sich eine Brücke in Beton im Bau. Am Abend erreichten wir **Pordenone**, eine Stadt mit hohem Campanile neben einer unbedeutenden Kirche, einem anderen Turm mit einer Figur, einem kleinen, aber schönen Rathaus und Laubengängen längs der Straßenseiten.

Am **17. November** endlich erreichten wir unseren Zug in Conegliano, wo wir uns zu den anderen in ein leeres Haus einquartierten. Das hübsche Städtchen wird von einer malerischen Zitadelle überragt, ist aber zum Teil zerstört. Endlich konnten wir uns am guten Wein regulieren. Unsere Straße ist an beiden Seiten mit einer Reihe Marmorstatuen geschmückt, die leider zum Teil zertrümmert sind. Wir bauten längs des Bahngestänges Conegliano-Vendimiano-Lacile-Pordenone.

Eine hübsche Tour machte ich mit Fuchs nach **Vittorio**, wohin eine schöne breite Chaussee führt, wie hier überall etwas erhoben über das Feld, von alten Bäumen eingefast. Die Felder sind mit einem dichten Bestand von Bäumchen und Reben bedeckt, das Hauptprodukt ist der Mais. Auf den Hängen liegen alte Landhäuser mit wundervollen Arkadenfassaden. Vittorio ist ein sehr schönes Städtchen am Fuß steiler, kapellengeschmückter Berge, am Ausgang eines engen Tales (**Belluno**). Das hauptsächlichste Brennholz ist die Akazie, deren Zweige jährlich abgehauen werden (ein dünnes Bündelchen 40 ct). Einmal holten wir Wein in einer mächtigen <Scuole di viticoltura>, in deren Keller riesige Fässer von 30-35 hl lagern.

Am **5. Dezember** verließen wir Conegliano auf Lastautos, übernachteten in einem Schloß am Ausgang Pordenones. Am **6. [Dezember]** fuhren wir über **Casarsa [della Delizia]** nordwärts und gelangten nach dem am Fuß des Gebirges gelegenen **Pinzano [al Tagliamento]**.



Ich richtete mir dort mit Szening [?], Bohm und später Fritz ein Zimmer in einem von einer Beutesammelstelle belegten Gebäude ein. Wir hatten eine ziemlich ruhige Arbeit zuerst gegen Westen nach **Valeriano**, später über die Tagliamentobrücke nach **San Pietro-Ragogna-San Daniele**. Pinzano liegt hübsch, auf einer Terrasse vor dem Gebirge, überragt von 2 kleinen Gipfeln; einer trägt eine mittelalterliche Schloßruine, der andere ein modernes Fort. Valeriano liegt auf derselben Terrasse. Längs [eines] etwa 50 m hohen Steilabfalls führt die Straße in die Ebene.

Maniago, wohin wir auch einmal fahren, liegt noch etwas weiter. Wunderbar ist der Blick von der sich in Serpentina den Berg von San Pietro hinaufziehenden Straße ins Tagliamentotal: der tiefblaue Fluß im schneeweißen Geröllbett, die steilen Berghänge mit zerstreuten Dörfern und Kapellen das ganze Tal nordwärts hinauf. Eng drängte sich am Ausgang der Fluß zwischen den steilen Terrassenwänden, an deren engster Stelle sich schwindelnd hoch die Betonbrücke in 3 Bogen über das Tal schwingt. Leider ist sie gesprengt, ebenso wie auch die Betonbefestigungen zertrümmert sind.

San Daniele ist ein größeres Städtchen, auf einem Hügel gelegen, dessen Oberfläche ein mächtiges Schloß mit einer leider zerstörten Kirche einnimmt, inmitten eines Gehölzes von Zypressen und anderen Nadelhölzern, ein sehr schöner und typisch italienischer Anblick.

Wir richteten uns sehr gemütlich ein und feierten auch Weihnachten bei stillem Suff.

Aber auch die schönen Tage von Pinzano sollten ihr Ende finden. In den letzten Tagen fuhren wir noch zweimal in die Richtung nach Pordenone, und zwar nach **Lertaus**, dem nächsten Dorf nach Valeriano hinter den Wäldchen, und nach **Maniago**, etwa 20 km weiter. Die Landschaft am Fuß der hier abfallenden Berge ist dieselbe wie bei Pinzano: Wäldchen und Horste von Pappeln, Akazien usw.

Im Januar 1918 Abmarsch von Pinzano am Natisone entlang über die österreichische Grenze

Endlich am **3. Januar 1918** [korrigiert] kam der Abmarschbefehl und wir verabschiedeten uns traurig von dem schönen Quartier. Am Morgen des **4. Januar** [Korrektur: statt 5. Januar; siehe Datumsangaben auf der nächsten Seite] begann der Marsch, auf dem ich zur Bagage eingeteilt war. Ich marschierte mit unserem Schuster Bohm, an den ich mich angeschlossen hatte, weil mir die Unterhaltung mit ihm viel geistige Anregung gab, hinter einem Wagen.

Bald sprachen wir über Kunst und Literatur, – besonders an Musik und Theater war er sehr interessiert, und obwohl er ein einfacher Arbeiter war, hatte er dadurch, daß er jeden Groschen für solche Zwecke gespart hatte, gute Kenntnisse erworben, die mir sehr imponierten, – bald unterhielten wir uns über alles Mögliche, was uns am Wege aufstieß. Ab und zu fuhren wir auch mal in der Kalesche. So durchzogen wir die uns vertrauten Orte San Pietro, Ragogna und San Daniele.

San Daniele sieht von der Rückseite sehr hübsch aus. Von der Höhe eines langgestreckten, sich schräg in die Ebene vom Gebirge her vorschiebenden Moränenhügels, auf dessen Rücken wir hier entlang zogen, wandten wir den Blick zurück. Hinter dem öden Grasland, das einige gestümmelte Eichen und Pappeln vergebens zu beleben suchen, liegt auf einem breiten Hügel vor uns die Stadt: links ein wirres Häusermeer, in der Mitte das mächtige Schloß und die zerschossene Kirche, rechts auf einem abgesprengten Hügelteil eine große, schöne Villa. Der obere Teil des sich terrassenförmig niedersenkenden Stadthügels ist dicht bewaldet, sodaß Schloß, Kirche und Villen inmitten eines Zypressenhains liegen. Die tiefschwarzen Silhouetten der Zypressen heben sich hübsch ab von dem gelblichen Hintergrund der öden Landschaft.

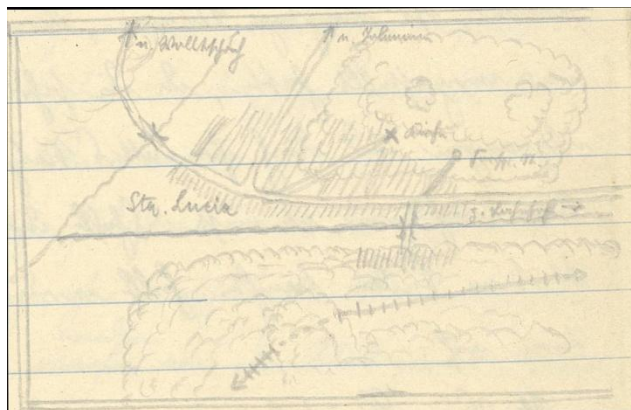
Die Nacht verbrachten wir in **Fagagna**, wobei ich als Wagenwache den südlich klaren Sternhimmel bewundern konnte. Am nächsten Morgen (**5. Januar**) ging es weiter.

Zum ersten Mal fielen mir in größerem Umfang die als typisch italienisch geltenden Gewächse auf: Lorbeerbüsche und -bäume von manchmal recht stattlichen Abmessungen, Myrthengebüsch, Magnolien und Tulpenbäume; Zypressen, bis 1 m im Durchschnitt messend, mit biegsamen, schlanken, dicht am Stamm liegenden Zweigen – häßlich wirkt oft nur die ausgebrochene Spitze –, besonders gern an Eingängen und Ecken der schlichten Camposanten [Friedhöfe] gepflegt; Pinien, oft mächtige Stämme, deren Form aber nicht so hübsch wirkte, wie ich es mir vorgestellt hatte, da die sehr starken Äste ziemlich tief unten vom Stamm abzweigen und durch ihr dichtes Netzwerk die Wirkung der flachen Doldenkronen beeinträchtigen; es muß deshalb der Form oft künstlich nachgeholfen werden.

Weit im Süden tauchte halb verdämmernd die Zitadelle Udines mit dem schlanken Turm auf. Abends in **Cividale [del Friuli]** angekommen, konnten wir kein Quartier bekommen und mußten noch weiter über Cividale hinaus, wo wir uns schließlich in einer Häusergruppe selber einquartierten.

Am nächsten Morgen (**6. Januar**) ging die Fahrt über **San Pietro [al Natisone]** mit dem mächtigen stumpftürmigen Dom in das schmale **Tal des Natisone**. Bald hörten wir wieder die harten Slawenlaute und bald überschritten wir auch die österreichische Reichsgrenze; mit einem *<Addio per sempre>* wandten wir der *<bella Italia>* endgültig den Rücken. In einem kleineren Dörfchen auf der kaum wahrnehmbaren Wasserscheide machte die Kolonne halt. An den schroffen Bergwänden fielen besonders die steilen Lawinengänge auf, die sich hell von den dunkleren Partien abhoben. Schnee lag trotz der in Pinzano oft empfindlichen Kälte hier nicht allzu viel, im Tale noch fast mehr als auf den Höhen. Bemerkenswert sind die Aufforstungsversuche auf österreichischem Gebiet; in lawinengeschützter Lage sind überall kleine Tannenpflanzungen angelegt.

Am selben Abend mußte ich mit Unteroffizier Wupper und einigen Kameraden nach **Sta. Lucia** weiterfahren. Im strömenden Regen kamen wir endlich in tiefer Nacht müde und durchgefroren dort an. Da in dem zerschossenen Nest kein Quartier zu bekommen war, lagen wir in der Fernsprechstation und hatten vom **7.-9. Januar** dort ganz hübschen Dienst. Am **10. Januar** fuhren wir nach **Karfreit** zum Zug zurück.



Am Morgen des **11. Januar** brachen wir mit Unteroffizier Wipper, einigen Mann und 2 flachen Schlitten auf, um den Trupp Becker in Luico zu verstärken. Es sah ganz *<polarforschermäßig>* aus, die Schlitten wurden hoch bepackt und verschnürt. So fuhren wir im Tal nach **Idersko** und dann rechts den Berg hinauf zum **Monte Matajur**. Es ging verhältnismäßig gut trotz des Schnees und des steilen Anstiegs. Endlich war die Paßhöhe (nach Cividale 25 km) erreicht und wir bezogen im *<Satteldorf>* **Luico** Quartier in 800 m Höhe. Während des nächsten Tages setzten wir die Leitung nach Ravna in stand, ein Ort, der noch etwa 300 m höher lag. Der Rückweg ging sehr schnell vonstatten: wir setzten uns auf die ledernen Hosenböden und rutschten über die gefrorenen Schneefelder hinunter.

Am **13. Januar [1918]** zogen wir nun nach **Klabuzzaro**, etwa 13 km weiter. Hinter Ravna setzte heftiges Schneegestöber ein, das mit zunehmender Höhe immer schärfer und dichter wurde; ein scharfer Wind peitschte uns die Kristallnadeln ins Gesicht. Endlich war aber doch die Paßhöhe erreicht. Hier stand noch Geschütz an Geschütz im tiefen Schnee, von den schwersten Langrohren bis zu kleinen Minenwerfern und Mörsern. Die Italiener hatten großartige Straßen, Brunnen, Unterstände usw. angelegt. In dem an einem Hang gelegenen Dörfchen Klabuzzaro machten wir Quartier. Der Ort war dicht mit Sammelkompanien belegt, die aber wegen des Schnees die große Beute nicht einbringen konnten.

Mit Pferdeschlitten und Bahn zum Heimaturlaub: 15. Januar bis 9. Februar 1918

Am Abend kam plötzlich Unteroffizier Wipper in unsere gemütlich geheizte Bude mit den Worten: *Finke, Du sollst morgen runterkommen, in Urlaub fahren.* Na, die Freude war natürlich groß. Trotzdem fiel mir am Morgen des **14. Januar** der Abschied von der Alpenwelt fast etwas schwer, als ich auf unsere Balkontreppe hinaustrat und unter einem blauen Himmel, den nur ab und zu weiße Wolken verdunkelten, die weite Landschaft bis in die Ebene hinein in hellem Sonnenschein dalag, daß man stundenlang hätte schauen mögen. Selbst diejenigen, die immer über die Berge geschimpft hatten, staunten diesen herrlichen Blick an.

So trat ich dann mit Fahrer Nußbaum die Talfahrt an. Die Höhe zwischen Klabuzzaro und Ravna war bald erreicht, aber dann ging die Fahrt durch tiefe Schneewehen. Bis zum Bauch versanken die Pferde und ein scharfer Wind pfiiff. Aber endlich nach mehrmaligem Umkippen kamen wir doch in die Tiefe und erreichten die schneeschippende Italienerkolonne in Ravna.

In **Luico** blieb Nußbaum zurück, und ich versuchte, mit meinem kleinen Handschlitten hinunterzurodeln. Ich mußte aber bald davon absteigen, da die ganze Straße bald zur spiegelnden Eisbahn wurde, sodaß man kaum gehen konnte. Endlich gegen 5 [17] Uhr kam ich nach **Karfreit** auf die Schreibstube unseres Zuges.

Ich sollte mich sofort fertigmachen zur Urlaubsreise. 5 Urlauber und einige andere sollten mit einem Panjewagen für das Gepäck nach Sta. Lucia. So mußte ich todmüde in tiefer Nacht die 15 km bis Tolmein hinterm Wagen herlaufen, von da konnte ich aufsitzen bis Sta. Lucia. Da aber im Tunnel hinter dem Viadukt zwei Züge zusammengestoßen waren, mußten wir noch 5 km weiter laufen. Um 2 Uhr [morgens, **15. Januar**] kamen wir an, standen im dichtgedrängten Wartesaal bis 7 Uhr, weil draußen schneidende Kälte herrschte. Endlich stiegen wir in der Rabenfinsternis in den Zug ein, wurde aber aus dem Abteil 2. Klasse, in das wir geraten waren, von einem österreichischen Offizier hinausgewiesen und mußten im vollgepfropften Gang stehen. Ich legte mich halb zu Boden und fiel in einen unruhigen Schlaf (da die über mich Wegsteigenden dauernd störten), als hinter **Villach** die Nacht niedersank. Im Morgendämmern des **16. Januar** überfuhren wir den Brennerpaß. **Innsbruck** macht einen schlichten Eindruck; es liegt im flachen Tal und wird vom steilen Kaisergebirge, das die Stadt zu erdrücken scheint, überragt. In **Kufstein** steigen wir um.

Katzenstein hatte uns zu einem Schwindel mit dem Entlassungsschein überredet. Die Fälschung wurde aber bemerkt, sodaß wir in **Rosenheim** doch die 1 Stunde Wegs zur Entlassungsanstalt machen mußten. Es tat uns aber ganz gut, trotz der Zeitverluste, und am Morgen des **17. Januar** traten wir, erquickt durch Bad und frische Wäsche, die Weiterfahrt an. Über München, Stuttgart, Karlsruhe ging es bis **Röschwoog**, von da nach **Hagenau** [Haguenau]. Dort blieb ich hängen und übernachtete in der Kaserne. Am frühen Morgen des **18. Januar** weiter, in Walburg umgestiegen, endlich **Lembach**, wo ich auf Papa noch etwas warten mußte, weil das Telegramm von München verspätet angelangt war. Ich saß aber nicht lange bei Loruntz, da kam er an, und wir stiegen munter bergan nach dem schönen Litschhof. Am Hohenmarkstein kam uns schon Tante und Mama mit [Bruder] Willi entgegen und bald war ich endlich wieder daheim.

VII. Märzoffensive im Westen

Über Luxemburg durch die Ardennen in den Hennegau zum Kommando in Condé-sur-l'Escaut

Da mir ein Telegramm der Abteilung die Ausnutzung der schon bewilligten Urlaubsverlängerung unmöglich machte, schlug endlich die Abschiedsstunde. So brachte mich denn die ganze Familie gegen Abend des **7. Februar [1918]** im Wagen unseres Hofnachbarn, des Herrn Metz, zum Bahnhof.

Der Abschied fiel mir diesmal schwerer, weil es an die Westfront ging, aber ich rechnete auf Kriegsende bis Herbst. So trat ich die Fahrt an. In der Nacht kam ich nach Straßburg und fuhr frühmorgens weiter über Metz, Diedenhofen und **Luxemburg**, das wir leider aber nicht zu sehen bekamen, weil wir ein Umgehungsgleis fuhren, dann durch die öden Landstriche zwischen **Arlon** [Aarlen] und **Namur**. Namur ist keine besonders auffallende Stadt, auf mäßiger Höhe von der Zitadelle überragt. Nun wurde die Gegend interessanter. Stadt schloß sich an Stadt, das ganze Gelände war mit Häusern, Fabriken, Bergwerken bedeckt. Riesige Hügel von Kohleabfällen erhoben sich überall ringsum, eine Pyramidenlandschaft vortäuschend. Am Abend des **8. Februar** kam ich in **Valenciennes** an, wo wir Urlauber in einer Kaserne übernachteten. Es fiel mir hier besonders das stattliche Rathaus auf, vor dem gerade ein Militärkonzert stattfand.

Am Nachmittag des **9. Februar** fuhren wir nach **Condé[-sur-l'Escaut]**, dem Sitz unseres Kommandos. Das Städtchen ist noch von den alten starken Wällen umgeben und sehr eng gebaut. Die Straße Valenciennes – Condé ist eine fast ununterbrochene Häuserreihe. Auf dem Abteilungskommando erfuhr ich auch meine Ernennung zum Gefreiten. Mit dem Postwagen unseres Zuges fuhr ich dann durch hübschen Wald über **Bon-Secours** mit seiner erhöht liegenden stattlichen Wallfahrtskirche in das dicht anschließende belgische Städtchen **Péruwelz**, wo ich unseren Zug traf.

Bau im Gebiet Péruwelz/Raismes/Mortagne-du-Nord an der belgisch-französischen Grenze

In **Péruwelz** quartierte ich mich bei sehr freundlichen Leuten ein (Delitte, Rue Litoulie 22), zusammen mit Höhne, wo wir elektrisches Licht und einen Ofen mit schöner <braise> hatten. Es war da sehr gemütlich; leider fiel unser netter Wirt der großen Evakuierung der Stadt in den letzten Tagen zum Opfer. Die Stadt war sehr sauber und für Geld konnte man noch allerlei Lebensmittel bekommen in den Läden, dank der A.R.B. (American Relief-Commission for Belgium).

Wir bauten zunächst 10.-17. Februar in der Stadt selbst und ihrer Umgebung. Am **18. Februar** rückten wir mit Sturmgepäck aus, blieben 2 Nächte in **Odomez** [westlich von Condé], von wo wir eine Leitung in den prächtigen, leider zum großen Teil niedergeschlagenen Eichenwald von Raismes bauten. **19./20. Februar** übernachteten wir bei freundlichen Schifferleuten an der **Schelde** [Escaut] **bei Château-l'Abbaye**; die nächste Nacht verbrachten wir in **Maulny**, wo eine Leitung am Bahnhof Mortagne[-du-Nord] umgelegt wurde. Vom **20.-25. Februar** nächtigten wir im Bauerndörfchen **Legies bei Flines[-lès-Mortagne]**. Am Abend des **25. Februar** kehrten wir wieder nach **Péruwelz** zurück, wo wir uns wieder häuslich fühlten. Wir bauten nun noch einige Tage an der Bahnstrecke nach Condé.

Verlegung des Leitungsbaus an die Kriegsfrent bei Cambrai – Quartier in Abancourt

Am **4. März** rückten wir endgültig ab. Die Nacht verbrachten wir in **Denain**, einem Industriestädtchen 10 km hinter Valenciennes. Am Abend des **5. März** kamen wir nach **Abancourt bei Cambrai** in eine Baracke.

Wir hatten 5 Tage hier Ruhe, d.h. Sachenappelle, Exerzieren, Scharfschießen usw. Es waren, von einigem Exerzieren abgesehen, ganz gemütliche Tage. Dann kam wieder ein Baubefehl: Strecke Baralle – Sauchy-Lestrée – Sauchy-Cauchy – Ecourt St. Quentin.

Ich fuhr die meisten Tage Stangen, zuletzt nach **Inchy[-en-Artois]**, einem in der 2. Stellung liegenden Ort, wo für den sofortigen Gebrauch beim Vormarsch [in der geplanten Durchbruchschlacht Monchy-Cambrai, die dann 21.–23. März stattfand,] mehrere Stangenlager aufgestapelt wurden. Einige davon wurden allerdings trotz Maskierung mit Erde und Reisig durch Artilleriefeuer zerstört. Ein anderer Zug hob währenddessen bis zur 1. Stellung Löcher aus, an denen mit Querträgern montierte Stangen niedergelegt und mit Erde bedeckt wurden.

Die Fahrt nach **Inchy** war das erste Mal ziemlich ungemütlich, als man wieder die Granaten heulen hörte und mit den schweren Stangenwagen sich als gutes Ziel fühlte. Den 2. Tag dachte man sich schon nichts mehr dabei. Im Morgennebel fuhren wir [nahe der Straße Cambrai – Arras] durch die zerschossenen Dörfer **Marquion** und **Sains[-lès-Marquion]**. Trichter an Trichter auf und neben der Straße, tote Pferde zu Dutzenden, über deren frische Kadaver die hungrigen Infantristen herfielen und sich Stücke aus den Schenkeln schnitten.

Wir wohnten ganz schön in einer großen Baracke in **Abancourt**. Als Gefreiter war ich nun von den schwersten Arbeiten befreit, hatte meist nur noch zu klettern, was mir bald sehr gut gefiel.

Zu meinen Freunden zählte ich damals:

außer meinem lieben Otto Höhne auch noch

Alfred Sonntag, eine durch verwegene und gefürchtete Schnauze einflußreiche Persönlichkeit, über dessen <fin de siècle>-Ansichten ich mich köstlich amüsieren konnte und aus dem ich allerhand Erfahrungen sammeln konnte. Er war, ein gebürtiger Schlesier und völlig <gottlos>, in Paderborn in einer katholischen Buchhandlung gewesen und karikierte nun die Geistlichkeit. Er wollte nur eine reiche Frau heiraten, wobei ihm alle einen Reifall prophezeiten.

Die Zahl der alten Kameraden, die [von] Koblenz ausgerückt waren,

schrumpfte immer mehr zusammen. Damals waren nur noch wenige da:

der lange Sergeant Vick, ein Sachse, der 1914 als Infanterist den Vormarsch mitgemacht hatte, die älteren Sergeanten

Hansen, ein Ziegeleibesitzer, bei Hannover zu Hause, der als Infanterist in den Argonnen gekämpft hatte.

Ebert, ein strohdummer Briefträger aus Frankfurt an der Oder, der es mal als Putzer so weit gebracht hatte (*Was jeben se mir auch so nen Posten? Icke kann doch nichts dafür!*, rief er verzweifelt aus),

Wipper, ein niedriger Charakter, dumm, kriecherisch, eingebildet, aber wenigstens nicht böseartig (ein Sachse!);

die einjährigen Unteroffiziere

Becker, ein ruhiger Mensch, aus Marseille gebürtig, und

Eickert, ein Rheinländer, etwas stolz mit pausbackigem, aber zu klein geratenem Kindergesicht;

die Gefreiten

<Vater> Sayn, der einen seinem zukünftigen Lehrerberuf nicht gerade angemessenen Lebenswandel führte und es trotz aller Speck- und Wurstbestechungen der Unteroffiziere, besonders <Kumpels> (Hagen), doch nur zum Gefreiten gebracht hatte,

Ernst Theiss, ein junger gutmütiger und fleißiger Westfale, fast kindlich, ein netter lieber Mensch,

Fritz, ein Elsässer aus Thann, der im Feuer aus Thann vor den Deutschen geflüchtet war,

Schmied und Mack[.], ein Herkules, roh bis auf die Knochen, sonst ganz umgänglich und gutmütig,

Fuchs, ein lebhafter, beweglicher Mannheimer, der das Pech hatte, sein Mädchen eines Kindes wegen <kriegsheiraten> zu müssen, worauf das Kind starb,

Schmorleitz, ein dicker, aber gutmütiger Bauer, und

Alslach, ein ebensolcher Dummpfiffiger, die sich darum stritten, wer die meisten Kühe hätte, beide bei Koblenz zu Hause,

Schmidke und Steuer-Michel aus Merzig, der aus jedem Urlaub die schwärzesten Bilder mitbrachte, ein allbeliebter, humorvoller Mann;

die Telegraphisten

Sonntag und Höhne,

Alberti, genannt <Revolverschнауze>, ein roher Brauknecht, der sich aber aller <Verfolgten> annahm und der nach dem Kriege das traurige Ende fand, in einer Braunschweiger Brauerei von Treibriemen zerschnitten zu werden,

Bohm, unser Schuster, dem ich viel an geistiger Anregung zu danken hatte,

<Major> Gross aus Kohlfurt (Nieder-Schlesien), ein altgedienter früherer Bergmann,

Schuhmacher, ein gemeiner Mecklenburger Telegraphenarbeiter, voll Gift gegen alles Einjährige,

Sartorius, ein Gaunertypus,

Nessel, ein älterer Dachdeckermeister aus Seligenstadt, von unglaublich-selbstverständlichem Egoismus und gleicher Rechthaberei, der sich bei den Vorgesetzten eine gefürchtete Stellung verschafft hatte, und

Schärf von der Schreibstube, ein Architekt.

Am **20. März [1918]** abends kam die Kunde, daß die Offensive beginnen sollte. Am **21. [März]** morgens Abmarsch von Abancourt. Ein dicker Nebel liegt auf der Straße, in dicken Schwaden jagt er vor der Sonne vorbei, die er nicht durchkommen läßt. Kolonnen über Kolonnen wälzen sich auf den Straßen vorwärts. Befehl <Gasmasken aufsetzen>. Ist aber nur der künstliche Nebel, teils als Rauchentwicklung, teils als Pulverdampf gedeutet.

In das Schlachtfeld bei Cambrai zwischen die deutschen und englischen Stellungen während des Vormarschs nach Bapaume (21. – 30. März 1918)

In Epinoy [zwischen Abancourt und Sauchy-Lestrée] Halt, fertig zum Bau. Nach Baralle auf die Strecke; die Granaten heulen über uns weg. Die vorgerichteten Stangen fliegen nur so in die schon gegrabenen Löcher; wir ziehen die Leitung. Das ganze Feld wimmelt von Kolonnen. Links, rechts, vorn und hinten schießt unsere Artillerie, ab und zu wirft eine Granate Dreck in die Luft.

Am Abend **[21. März]** bekam ich mit Sartorius den Befehl, in einem Divisionsgefechtsstand als Störungssucher zu bleiben. Der Unterstand war 10 m tief und sehr eng. Dienst hatten wir gar keinen. Die Erde dröhnte Tag und Nacht vom Kanonendonner. Es herrschte gespannte Erwartung, da der erste Tag wegen des Widerstands der Engländer nicht so glücklich lief, wie erwartet war. Am **24. [März]** morgens verließen wir den Unterstand und marschierten die Strecke längs unserem Zuge nach. Wir kamen über die deutschen Stellungen in das Trichterfeld zwischen den Stellungen. Viele vor längerer Zeit schon gefallene Soldaten lagen als grauenhafte Gerippe da, z. T. mumifiziert. Besonders prägte sich mir einer ein, dessen abgetrennter Schädel noch im Stahlhelm stak, das Sturmband unter dem Kinn, die Augenhöhlen mit Erde gefüllt, und unter dem Helm klebten noch die blonden Haare über der weißen Knochenstirn – ein Stück für den Schreibtisch eines Krieghetzers.

Der erste englische Graben, kaum etwas vom Kampf zu sehen. Die englische Hauptstellung, die ersten Toten, überall zerstreut liegend, hinter jeder Grabenbiegung stößt man auf eine verzernte Gestalt. Man gewöhnte sich aber schnell an den Anblick. Über die Straße weg weiter. Überall auf dem flachen Feld deutsche Gefallene, ein blutjunger Unteroffizier mit Herzschuß, schön im Tode wie ein ruhig Schlafender, daß man fast die Schrecken vergessen könnte, andere verzerzt, mit verglasten Augen zum Himmel starrend, die Hände und Arme in Zuckungen erstarrt. Dahinter ein Hohlweg, darin gefallene Engländer, ein riesiger Hochländer im schottischen Röckchen mit nackten Beinen; auf dem Feld dahinter ebenfalls Engländer. Nun zieht sich vor uns die große Chaussee von Cambrai her hin [D 930 nach Bapaume], noch unter Feuer liegend, Rauchwolken der krepierenden Granaten, auseinanderlaufende Menschen. Dicht hinter einer feuernden Batterie legen wir uns in verlassene Unterstände, kurz vor dem Dorf **Morchies** [etwa 2 km nördlich der D 930]. Nachts Flieger, krachende Bomben in der Nähe.

Am **25. [März]** Weitermarsch nach der Chaussee, das Feld der Nordseite mit gefallenen Deutschen, der Südseite mit Engländern bedeckt. Am englischen Gestänge nach [dem von der D 930 durchquerten, etwa 4 km von Bapaume entfernt gelegenen Dorf] **Beugny gebaut**.

Mit den Erlebnissen auf dem Schlachtfeld vor Bapaume brechen die Tagebuchaufzeichnungen des Autors ab.

Die folgenden Datierungen sind dem an das Tagebuch angefügten <Itinerarium> des Autors entnommen:

1918:

30. März – 11. Mai:	bei Cambrai
11. Mai – 22. Mai:	in Bapaume
22. Mai – 24. Mai:	in Cambrai
25. Mai – 03. Juni:	über Litschhof (29./30. Mai) nach Grodno [Hrodna, Weißrussland]
03. Juni – 24. August:	Offizier-Kursus in Grodno (07. Juni: Unteroffizier)
25. August – 16. September:	Heimurlaub
	25. – 28. August: Grodno – Litschhof
	12. – 16. September: Litschhof – Valenciennes
17. – 29. September:	In Hérin [etwa 2 km westlich von Valenciennes]
29. September – 20. Oktober:	Bau Valenciennes – Mons [Bergen]
20. Oktober:	Zum 1. Bauzug
20. Oktober – 11. November:	Bau Le Roeulx – Marbaix [Hainot] – Jodoigne – Hannut
	Waffenstillstand am 11. November
12. – 16. November:	Rückmarsch Hannut – Malmédy
16. – 17. November:	Heimreise Malmédy – Litschhof

Anmerkung:

Als 1918/1919 der im Unterelsaß gelegene Litschhof zu Frankreich gekommen war, wurde der Vater des Autors als kaiserlicher Förster im Revier Litschhof am 1. März 1919 seines Amtes enthoben und verzog mit seiner Familie in die preußische Provinz Hannover, aus der er stammte. Auch der Autor dieses Tagebuches verließ im April 1919 das Elsaß, studierte in Freiburg/Breisgau, Frankfurt/Main und Münster/Westfalen. In Münster promovierte er 1922 mit einer Dissertation über England im Urteil Friedrichs des Großen.