



Vom Brahm zur Brücke

Zur Geschichte des Wartheübergangs bei Fichtwerder

Von Karl Schlösser.

Wer heute bei Fichtwerder die im Jahre 1929 fertiggestellte Warthebrücke betrachtet, der freut sich wohl des stolzen riesigen Bauwerks, das zu jeder Tages- und Nachtzeit eine schnelle und sichere Verbindung vom Sternberger Land nach der Neumark gewährleistet, erinnert sich wohl auch daran, daß diese Brücke mit ihrer Gesamtlänge von 684 Metern die längste Straßenbrücke Deutschlands ist, aber ungenügend schreien die Gedanken zurück in die Zeiten, wo die Warthe den Bewohnern des Brückes eine strenge Hingewinn war, die den Reisenden ein unangenehmes „Warte!“ entgegenrief oder sogar gefährlichen Verkehr stutz- und herüber unterband.

Die folgenden Zeilen sollen uns zurückverleiten in die Zeit vor ungefähr 150 Jahren und uns etwas aus der Geschichte des Wartheübergangs bei Fichtwerder erzählen.

Vor der Urbarmachung war das Warthebrück eine unüberwindliche Widrigkeit. Der Ordens-Kammerat Stubenrauch, der an der Melioration selbst teilnahm, schildert es mit folgenden Worten:

„Zu einer so weiten Ebene als diese Brücke war kein anderer Zugang als durch Ströme, deren trumme Gänge jeden Weg zum Labryrinth machten und ein jeder, der sich dahin hätte wagen wollen, wäre ebenso als in einen der unbekannten Zelle der Welt verlost gewesen, da die hohen Gebirge von Eisen, Blei und Holz aus nicht die geringste Aussicht verlästeten. Die ganze Gegend blieb also lange Zeit ein Aufenthalt von wilden Thieren, Wölfen, nicht selten Bären, Dürern und anderem Ungeziefer jeder Art.“ Es ist selbstverständlich, daß hier jeder Durchgangsverkehr fehlte. Der Krieges- und Domänenrat Magirus, der auf Befehl der Neumarkischen Kriegs- und Domänenkammer in Küstrin 1789 unterzogen wurde, „ob nicht eine ordentliche Liebefahrt vom Fichtwerder über die Warthe angelegt werden kan.“ — kennzeichnet in seinem Bericht vom 3. August 1782 die Wege, die der Verkehr vom Sternberger Land nach der Neumark in früheren Zeiten nahm: — daß schon bloß die höchste Communication mit dem Sternberger Land die höher nicht anders als über Landsberg, Oerich oder Grandfurtz zu beschaffen gewesen. — Landsberg, Frankfurt und Oerich waren somit die wenigen und weit entfernten Flußübergänge, die den Verkehr vom Sternberger Land nach der Neumark zur Verfügung standen.

Nach die Gründung von einzelnen Kolonisations-Brücken vor der allgemeinen Urbarmachung, erinnert sei an Landsberger Kol-

länder 1686, Krieschler Koländer (heut Albrechtsbrück) 1722 und Byehner Koländer um 1728, konnte hier keine Klenderung geschehen. Wohl mag von Ort zu Ort ein Ueberfegen mit Handkähnen stattgefunden haben, aber von einem Durchgangsverkehr kann man noch nicht sprechen.

Anderes wurde es schon, als dann von 1767 an das gesamte Brück trodengelegt wurde. Nun wurden feste Zufahrtstrassen geschaffen, um zwischen den einzelnen Kolonien hüben und drüben entstehen die ersten Verbindungen. Baumaterialien und auch Kolonienfamilien mußten aber die Warthe geschafft werden. So legte die Verwaltungskommission im Jahre 1768 — wie wir aus dem Bericht des Baubirectors — Bahn einnehmen

kein Fichtwerder einen Brahm an, der von nun an für längere Jahre eine Verbindung beider Flußufer ermöglichte.

Weshalb diesem Brahm waren in den an- oder in der Nähe der Warthe gelegenen Orten Kähne aller Größen in Betrieb, die sich zu persönlichen Zwecken Verwendung fanden, teils auch zum Ueberfegen Fremder gegen Entgelt gebraucht wurden. So bietet der Kaffist Martin Jahn aus Byehne 1782 der Neumarkischen Kammer in Küstrin durch ihren Land-Baummeister Schulz einen Kahn für die Liebefahrt in Fichtwerder an, von dem Schulz in seinem Bericht schreibt: „... der ist so groß, daß ein Wagen darüber gefahren werden kan.“

Der Brahm bei Fichtwerder fand sicherlich jedermann und auch wohl jeden unentgeltlich zur Verfügung. Von einer Festsetzung der Liebefahrtspätze ist erst in späterer Zeit die Rede. Bereits bei der Pagung des Brück-Amtes Byehne durch den Kammerat Goede, die wohl 1776 oder etwas später erfolgte, war der Brahm unbrauchbar geworden und wurde nicht mehr benutzt. Am 8. Dezember 1779 berichtet Goede der Kammer: „Auf den Traditionen Alten heiligen Amtes ist unter den Geschäftschaffen des Inventari bei dem Fichtwerder ein Brahm nebst Traglen und Ruder aufgeführt. Dieser Brahm ist schon zur Zeit der Liebefahrt Amte Rath Goede unbrauchbar gewesen, und durch die Länge der Zeit noch weit unbrauchbarer geworden; so jagte ich selber vor einiger Zeit durch einen Sturm losgerissen und vom Fichtwerder ab, nach der Wodds Wehne geschommen, woselbst Er aufgefunden und aufs trodene gebracht ist.“

Die Kammer beauftragte daraufhin den Land-Baummeister Schulz aus Landsberg, den Brahm zu beschaffen und festzustellen, ob er wert wäre, repariert zu werden. Er wurde, der durch das Hochwasser des Jahres 1781 in

Anspruch genommen war, dazu kam, entführt wurde, überhand genommene Wasser“ ausgangs 1779 den Brahm, obwohl er auf der Wodds Wehne auf eine Unhöhe gebracht und mit neuen Fässeln gefüllt worden war. Als sich dann im März das Wasser allmählich vertiefte, fand sich auch der Brahm wieder. In einem Graben bei Nimritz hatte seine Fahrt ein unruhiges Ende genommen. Der Amts-Rat Goede beantragte jetzt, daß er wieder nach Fichtwerder zurückgebracht wurde. Sollte doch der Land-Baummeister erst untersuchen, ob er tatsächlich nicht mehr reparaturfähig wäre! Erst 1782 fand dieser Gelegenheit, den Brahm zu beschaffen, mußte aber von den Byehnern hören, daß auch nicht ein einziges Stück mehr davon vorhanden wäre.

So endet 1782 die Zeit des Brahms, der in den ersten Jahren nach 1768 die Kolonisten jeder von einem Ufer zum andern brachte, in den letzten Jahren seines Bestehens jedoch — gänzlich verbraucht — nur noch in den Urten der Neumarkischen Kammer sein Dasein fristete.

Das Jahr 1782 bedeutet in der Geschichte des Wartheübergangs einen Wendepunkt.

An die Stelle des bisherigen Brahms sollte fortan eine Fähre treten. Am 30. Juni folgt folgender Auftrag der Neumarkischen Kriegs- und Domänenkammer an den Kriegs- und Domänenrat Magirus:

„Dem Herrn Krieges- und Domain Rath Magirus wird hiernit committirt, bei nächster Anwesenheit in Byehne in Ueberlegung zu nehmen, und auszusagen, ob nicht eine ordentliche Liebefahrt vom Fichtwerder über die Warthe angelegt werden kan, und was etwa für Anstalten dazu zu treffen, erfordert werden.“ Magirus stellt seinen eingehenden und umfangreichen Bericht am 1. August 1782 auf dem Byehner fertig. Er kommt darin zu folgendem Ergebnis: „... Ich habe diesen Aufträge genügt, alle Umstände wohl erwogen; und gefunden daß auf der Fichtwerder eben der einzige Ort ist, wo die Liebefahrt über die Warthe am schicklichsten, angelegt, und wo die Haupt beschaffen durch das Brück von beiden Seiten dergestalt zusammen kommen, daß jeder reisende, von Großen durch den Sternbergerischen Kreis, den werden kan, den Damm von Kriesch bis nach den Ort den Fichtwerder gegen über nehmen, und so in den Landsbergerischen Kreise und weiter mit Bequemlichkeit kommen kan. Es ist daher abzusehen, daß schon bloß die nähere Communication mit den Sternbergerischen Kreis die bisher nicht anders als über Landsberg, Oerich oder Grandfurtz zu

beschaffen gewesen, dem publico einen großen vortheil stiftet, nicht zu gedenken was die Königl. Waare reuvenen Cade und das Bruch-Alt Wyehre in specie profitieren kann. Ist die Befrage einmüthig dahin geantwortet, so wird die Einnahme des Fähr-Geldes beschieden nicht geringes ausmachen, weil schon jetzt bei den Fährwerber viele Gewagens mit zusammen gebundenen Rähnen über die Waare gebracht werden, ohne was auf solche Weise, an Bleich und einzelnen Baganen bisher von einer Seite des Bruchs zum andern über den Strohm gegangen. — Bei der starken Befrage mit der Fährre, vermehrt sich die Einnahme des Damm und Brücken-Zolles auf den Fährwerber, und der Tragabias von Bier und Branntwein auf den Fährwerber, der schon jetzt für das Bruch Wyehre den fährre stiftet, ist wohl gewiß als dann um mehr als noch einmahl so viel vermehrt, und in der Folge kann die Brau und Branntweins-Brennerei bei Wyehre ein articul werden, der ein ansehnliches plus bei dem Amte schaffen kann.

Magirus verheißt nicht, daß die erste Einrichtung dieser Waare überleben ansehnliche Kosten" verurtheilt wird, — die indeß doch gewiß in wenigen Jahren wieder eingebracht und amortisirt werden können."

Dreierlei ist nach seiner Ansicht bei der Einrichtung einer Ueberfahrt zu beachten.

Erstens mußte von der Waare bis zum jenseitigen Hauptpalle bei Wyehre Spolander über das Borland ein 136 Ruten langer und zwei Ruten breiter Damm geschäftet werden. Dieser Damm sollte für die "Bahan" bestimmt sein, damit bei den einmüthigen Wasser zur Ueberfahrt die Fährre gelangen konnten. Da nun das Borland, gleich an den Ufer des Strohm's zwar trocken, sonst aber durchgängig sumpfig und Morastig, auch zum theil zu Schüttung des Haupt-Balles aus, zur sühnen Unterhaltung desalles ausgegraben" war, so sollte am Baumstamm nicht nur eine Auffahrt, sondern auch eine Brücke gebaut werden, — damit das Wasser welches auf den Borlande hebet durch die Brücke den Weg haben kann. Der zweite Vortheil nach der Verfertigung des Kriegs-Haus Senff und anderer Sachverpflichtung nicht höher als das Ufer der Waare geschäftet werden, — damit nicht derselbe alte Fähr bei großen Waare, wenn selbige über das Borland gehet, Schaden nützt und ruiniert wird. Der Deichinspector Schüller hatte einen Situationsplan und einen sich auf 382 Reichstaler belaufenden Kostenanschlag für diese Arbeiten angefertigt, den Magirus als Anlage beifigte.

Was zweitens die Fährre selbst anbetrifft, so "muß hauptsächlich eine ordentliche Fährre von wenigstens 2 Wagen raum haben, nebst einer genüghen Zahl von Ueberfahrern einzelner Personen angeordnet werden; ich habe einen Anschlag von dergleichen Fährre nicht anfertigen lassen können, der Deichinspector Schüller mit dergleichen Banten nicht so ganz Bescheid wüßte, und es würde wohl nötig sein, daß der erste Anschlag von dem Bau-Meister Rado gemacht werde, Indessen erinnere ich mir, daß nur in diesen Jahren eine neue Cammer Fährre erbaut worden; und vielleicht ginge es nicht an, daß noch eine alte Fährre reparirt und vor der Hand nach den Fährwerber heraus geschickt werde bis sich so viel Einnahme gefunden hätte, daß daraus eine ganz neue Fährre dort erbaut werden könnte."

Drittens "Müßte vorläufig um die Einnahme der Ueberfahrt Gelder übersehen zu werden. Die Fährre die ersten Jenes Jahres in's Amt tritt, werden am Ende des Jahres müssen auch Fährre für Jahr gehalten werden." Magirus glaubt, daß bei gewöhnlichem Wasserstand der Waare zwei Fährre genügen würden, "wann aber die Waare aus den Ufer getreten, müßten nothwendig 3. Fährre gehen werden, weil die Ueberfahrt als dann an 150. Ruten breite ist"

— also von Wall zu Wall geht. Als Monatslohn schlägt er pro Mann 4 Reichstaler vor.

Die recepter der Gelder, Befüllung der Rechnung, die Einnahme und Befüllung der Fährre, will der Cammer Secretair Krüger aber nehmen, und verlangt nur hierzu von der Einnahme eines jeden Fährers eine Einnahme von 3 Groschen ohne ein solches beziehe die Einnahme der Damm und Brücken-Gelder vom Fährwerber erhält."

Zur Deduction der entstehenden Lasten schlägt Magirus vor, die Gelder entweder aus den "Extraordinären Bewilligungen und Depositenbeständen" oder aus den "inneren Einrichtungen-Geldern" bei der neuen Bewilligung Gasse von den Königl. Anteil" zu nehmen. Endlich empfiehlt er auch die Fährre für das erhebende Fährgehd und rät der Cammer, die Einrichtung der Fährre zu beschleunigen, "weil sonst der St.-Zoll-Orden wie ich zuverlässig erfahren, wann er sieht, daß mit uns die Sache nicht fortgang hat, die Ueberfahrt besorgen, das nöthige Uebereits-Bruch am Reichst.-Fähr-Damm nach den Schlangenwerber über anzufragen willens ist."

Der Bericht des Kriegsrats Magirus verheißt keine Wirkung auf die Reumärkische Cammer nicht. Am 7. September 1782 teilt diese der Königl. Recie und Zoll Direction mit, daß sie im Frühjahr 1783 bei Fähr-

werber eine Fährre anlegen wolle und erbitte das Cammerbeständnis. Aber erst im April 1784 wird die alte Kammerfährre, die bisher in Kürtin dem Verkehr über die Oder gedient hat, beim Schiffbaumeister Schwabele dortselbst in Wehrarbeit gegeben und auch sofort fertiggestellt. Neben den Transport der Fährre nach Fährwerber bezieht der Baubaumeister Rado am 8. Mai 1784: "Dem allergnädigsten Auftrage vom 18. vorigen Monats gemäß, ist die hiesige alte Damm Fährre in denen Schindeln und Wangen repariert und mit 2 neuen und 2 reparierten Rähnen nach dem Fährwerber und zwar das binnere Damm herauf durch den Bieger Bruch, weil im Strohm wegen denen Strömungen im Wehrer nicht mit dieser Fährre bey dem großen Waare herauf zu kommen war, gebracht, und an den Deich Inspecteur Schüller dabeiselt abgeliefert worden."

Am 14. September des gleichen Jahres kann auch Schüller der Cammer mittheilen, daß er in Wehrhändler beim Schützen Jordan einen neuen Damm mit einem neuen Rähnen Boden ausfindig gemacht, derselbe ist ganz neu und erst vom Rahn Bauer geschickt worden, ich habe gesehen, da er sich gut zum Ueberfahren der Fährgehd eignet für 14 rt. für Räder, Rette nebst Schloß 2 rt. in Summa für 16 rt. bezahlt."

So steht also

Im Mai 1784 die erste Fährre bei Fährwerber

bereit, die Reisenden überzeugen. Auch für einen Fährmeister ist bereits gesucht. Der aus dem Reichs-Rathen erste Reichs-Rath Christian Friedrich Krafft hatte sich schon 1783 bei Abschlus des Krugpachtvertrages zu folgendem verpflichtet: "Wohl er so bald die Fährre hier nach den Fährwerber geschickt die Ueberfahrt besorgen, die nöthigen Reute dazu annehmen und belohnen und von jedem Reichs Thaler Geld Einnahme zwölf gute Groschen zur Königl. Casse berechnen, daß obige aber vor sich und zu Bezahlung der Fährre Reute behalten. Er läßt sich gefallen, daß ihm ein Tarif von der Cammer zugesagt werde nach welchen er das Fähr Geld einheben darf, und engagiert sich ein mehreres nicht als vorgeschrieben würde von den Baganen zu nehmen. Dagegen müßte ihm das alte alte Königl. Ueberfahrts bisher gebräuchlich bei des Ritters erlaubt bleiben beim selten Eise die Bahn über den Strohm zu gehen und Gasse von denen Baganen sich das Fährre Geld wie überall gebräuchlich ist, bezahlen zu lassen, welches er ebenmäßig berechnen und die Rechnung allmählich mit Ueberlieferung der Einnahme an das Amt Wyehre ablegen wolle, wo ihm dann zu gleicher Zeit die halbe Einnahme als Zantime ausgezahlt werden kann."

Aber im Sommer 1784 mangelte es an Wasser, um von Fährwerber bis zum jenseitigen Hauptpalle zu können. Demnach über die Baganen trocken übers Borland hätte bringen können und wie ihn Magirus vorgeschlagen, ist noch nicht geschäftet. Daher kam der erste Fährmeister Christian Friedrich Krafft am 3. October 1784 dem Königl. sein Verlo: "Das Fährre, da kein nocher gewiden ist, die Fährre noch nicht gegangen hat und bisher noch ein Fährer war über der Waare gewollt hat nach seiner eigenen Willkür gefahren und noch nichts dafür bezahlt worden ist bisher."

Die Cammer sucht Abhilfe zu schaffen und beauftragt schon vier Tage später den Deichinspector Schüller

einen Kanal durch das Borland

graben zu lassen, damit Krafft auch bei niedrigem Wasser den Fährretrieb ausüben könne.

Im November ist dann das Wasser so gestiegen, daß wieder ohne Kanal mit der Fährre übers Borland gefahren werden kann. Aber noch ist nicht die Lage bestimmt. Der Fährmeister Krafft weigert sich daher, die Reute abzugeben, weil er nicht wissen will, was er zu zahlen, fest der in Fährwerber anzuwenden

Kriegsrat Senff eigenmächtig die Säge fürs erste selbst an, verurteilt auch mit dem den Fährgehderten über den Lohn zu einer Einigung zu kommen. Krafft hatte sich in seinem Kontrakt verpflichtet, die eine Hälfte des Fährgebeldes abzuführen und die andere für sich und für die Fährre als Entschädigung zu behalten. Ich weiß das Ueberfahrts bezeugen folgt, ist ihm die Hälfte der Einnahmen so wenig, und Senff muß sich wohl oder übel dazu verstehen, ihm vorläufig zwei Drittel des Fährgebeldes zu bewilligen. Auerkennen muß Senff jedoch, daß das Ueberfahrts das natürlichste Recht war mit schweren Rähnen und vielleicht selten einmal bei günstigen Winde unter Zufuhlen eines Segels geschah — von Wall zu Wall keine leichte Arbeit ist.

Am 1. Dezember 1784 geht die Reumärkische Cammer

den ersten Ueberfahrts

für die Fährre Fährwerber fest. Der Tarif betheilt sich: "Berechnung nach welchen das Fährre Geld vor das Ueberfahren über der Waare ein Fährwerber, von denen Baganen eingehoben und berechnet werden muß." Das Fährgehd entspricht den Sagen, die für die Rührer Ueberfahrt festgelegt sind. So zahlte man für das Ueberfahren einer Chaise, einer Karosse, eines Fuhrers oder einer Fährre Getreide bei kleinen Wagen 6 Groschen, bei großem Wasser 7 Groschen. Ein Pferd oder mehrere Wagen in der Fährre, so ermäßigen sich die Preise auf 4 bzw. 5 Groschen. Für einen kleinen Wagen lind 4 oder 5 bzw. 3 oder 4 Groschen zu entrichten. Während ein Fährer für ein Pferd oder für ein Hind bei kleinem Wasser 1 Groschen, bei großem 1 Groschen und 6 Pennig zahlt, hat der Umlieger, der sein Pferd auf die Weide nach dem Borland treibt, nur 9 Pennig bzw. 1 Groschen zahlen. Die Ueberfahrts übergebenen Personen zahlen 3 bzw. 3 Pennig, und mehrere Personen zusammen 3 bzw. 6 Pfg. Fährgehd zu entrichten. "Alle Personen von Militär und Civil Stande die in verschiedenen Verordnungen Reiten", müssen jedoch unentgeltlich mitfahren. "Wer sich nicht will sich der Fährre nicht unterziehen, ein mehreres als obige Säge von denen Reisenden bei schwerer Verantwortung abzufordern."

Um die Reisenden gegen Ueberforderung zu schützen, wurde weiter auf jeder Seite der Waare ein Zaun mit einem Gitterwerk angelegt, und um ein lautes Warten der Baganen auf

g gelangt es der Kammer doch. Diesen un-
gesicherten Interessenten abzugeben, indem
er ihn auf seine erste Antzeig hinweist.
Da nun Supplikat in dem ersten Jahr, als
er für sein Anstalt auf Rechnung vorgefallen,
ein Beweise eines gescheiterten Farmans ab-
gelegt hat, vielmehr verschiedentlich über sein
Ueberleben nachforschend gehindert worden
ist, so erschließt sich Grund genug, ihn
unberücksichtigt zu lassen.

Nun wird mit Renner der Nachvertrag
für die Jahre 1789 bis 1792 abgeschlossen.
Renner zahlt für Jahre und Krug jährlich
100 Taler und giebt am 8. März 1790 in
dem neuerbauten Fährdamm ein.

Am gleichen Tage ist wohl infolge des
Hochwassers von 1789 eine erneute Instand-
setzung des Fährdamms notwendig geworden,
die im Frühjahr ausgeführt wird. Inzwischen
ist jedoch auch die Barrierefestung eingetreten,
die der Reich-Anstifter Siller für die An-
lage eines Damms zum Wartheufer für
erforderlich hielt. Der Wasserpiegel der
Warthe hat sich durch die allmähliche Ver-
setzung des Fährdamms (das letzte
Warthebeet unterhalb Schwanzees) benach-
teiligt. So steht man 1790 erneut vor der
Frage: Vertiefung des Fährgrabens oder An-
lage eines Fährdamms.

Diesmal wird der Kriegsrat Senff um
Hülfe gebeten. Er überläßt den Fähr-Kanal
seinem Schicksal und kommt auf Magnus
Waller, einen aus der Gegend von Glogau
„Alte Strohm“ zum zunächst Überbrück-
pfer gänzlich zugebändert werden. Damm und
Brücke werden von Senff mit rund 156 Reichs-
talern veranschlagt, die die Kammer an-
sahndlos anweist. Bereits zum August ist
die Arbeit beendet.

Hatte man vielleicht die Hoffnung gehegt,
durch Anlage eines Fährdamms von fort-
währenden Ausbesserungsarbeiten wie beim
Fährgraben befreit zu sein, so erweist sich
das als ein Irrtum. Selbstverständlich läßt
das jährlich wiederkehrende Winterhochwasser
den neu angelegten Damm nicht unbefädelt.
Schon im nächsten Sommer muß Senff der
Kammer mitteilen, daß der Damm hat sich
durch den Winter so folger unter Wasser
gefaßen, gesenkt und ist von den über-
flutenden Wasser etwas beschädigt wor-
den.“ Unter Leitung des neuen Reichs-
anstifters Spalding wird er für 35 Taler
wieder hergestellt. Mehrfach ist es im folgen-
den Jahre. Diesmal müssen Damm und
Brücke repariert werden, und die Arbeiten
verschlingen 44 Reichstaler.

Die Anlage und Unterhaltung des Damms
ermüdet den Passanten, bei Niedrigwasser
das Wartheufer zu erreichen und hinter
den Fährleuten die Fahrt bis zum jetzigen
Wall. Bei hohem Wasserstand fahrt die
Fähre wie bisher den Fährgraben entlang
bzw. übers Vorland. In dieser Form wird
der Fährbetrieb bis ins letzte Viertel des
18. Jahrhunderts aufrechterhalten. In die-
ser Zeit tritt an die Stelle der durch Wasser
fortbewegten Fähre eine Kistenfähre,
die nur von Wartheufer zu Wartheufer geht.
Für die Fährleute bedeutet diese Fährre eine
gewaltige Erleichterung ihrer Arbeit. Nun
übernimmt der Strom das Fährtes des Vor-
lands, Damm und bei hohem Wasser-
stand geht es von Wall zu Wall nur
noch. Diese Art des Fährbetriebes haben
wir noch alle in Erinnerung, besteht sie
doch bis zum Jahre 1929, wo endlich durch
eine Brücke eine sichere Verbindung von
hiesigen und drüben geschaffen wurde.

Heimat am Himmel

Von Max Jungnickel

Seit einem Jahr ist er nun schon in der
Großstadt. Der zweite Sohn eines Bauers
aus Schleswig. Er studiert. Weil der Hof
dortem so wenig einbringt, weil er sich als

Besessener die Studienjahre verbringt. Ein
bitter, hagerer Mensch. Wenn er so sitzt und
nachdenkt, dann hat man die Empfindung:
die Gedanken scheinen ihn von außen wie von
innen zu furchen. Er spricht wenig von seiner
Heimat. Er ist überhaupt sehr schweigsam, aber
sobald sein Gemüt in Bewegung kommt, dann
bricht in ihm der Born der Sprache aus. Eine
harte Sprache, wie vom Meer, oder Birken-
wind und von flirrenden Eidechsen geformt.
Vieleicht weiß er erst, wenn er auf den Klang
seiner Sprache lauscht, wie fremd, wie ver-
fremdet er eigentlich in der Großstadt ist. —
Aber, vorläufig ist er hier und studiert Philo-
sophie.

Gestern, in der Abenddämmerung, muß er
plötzlich, an einen Großstadtbaum ge-
lehnt, stille stehen. Er scheint nicht mehr das
ausgereizte Herz der großen Stadt zu spüren.
Er steht da und starrt in den Himmel hinein.
— Da sieht er dunkelgrüne Wälder. Wie ein
mächtiges Stück Wälder. Das Fichteln ist ihm
von Dunkelheit durchdrungen und durchdrungen
die düsternen Kanäle und Bäche auf seinen
Heimatwäldern. Darunter, weiß mit blau
durchzogen: Das Meer. Das Meer seiner Hei-
mat. Breit getragen, wie in einer Meereswoge
liegen, so liegt seine Heimat da. Und nun
wacht aufsteigend, in der Höhe am Himmel,
ein hühneres Sans auf. Rot sich groß und
stolz. Und ist sein Vaterland, das sein
Wesen umwirft, umschimmert und brennt.
Jetzt steht er's wieder hoch oben am Himmel
stehen.

Wie gebannt muß er immer darauf hin-
starren. Ein warmes Gefühl durchströmt ihn.
Der harte Knoten seines Herzens löst sich. Er
ist auf einmal wieder dabei, auf den weiten,
weiten Wäldern seiner Heimat. Er sieht wieder
auf und in sich hineinträumen am Strande
des Meeres. Für einige Minuten hat er ganz
vergessen, daß am ihn her die Wälder der
Großstadt drängen. Er sieht ja seine Heimat
am Himmel. Wie eine Vision.

Der armeleige, grauerbaltene Großstadt-
baum, an dem er steht, scheint, leise gegen,
über ihn noch zu nachden und sich seiner Wälder
zu erinnern.

Und wenn es schneit . . .

Winterliche Stimmungen
in deutscher Landshaftschichtung

Vereinssamt

Die Straßen schrein
und gleichen schreitenden Flugs zur Stadt:
Bald wird es schneien — ein Winter wird
wohl sein, der jetzt noch Heimat hat.
Nun fliehet du gleich
zur Winter-Wanderbüchel verflucht,
den Wäldern gleich,
der stets nach fällern Himmeln flücht.

Rief'se.

Tod im Moor

Tod im Moor. Wie leicht muß es sein,
ihm hier zu begegnen. Er muß gar nicht ir-
gendwie besonders sein in Kleidung und
Gang. Es muß nur ein Mann kommen, dun-
kel wie alle, groß, hart in den Schultern
mit schweren hängenden Gesichtslinien. Man
sieht ihn schon lang auf dem schmalen Fuß-
pfad neben dem schwarzen Kanal entgegen-
kommen. Er geht und geht. Und man über-
legt, schon als er noch ganz weit ist: wie
soll ich ausweichen? Links ist das Moor so
naß, daß der Fuß, der ganz davon hin-
läuft, schwingt und schwankt und hinter den
Schritten kleine kurze Wellen weitergibt auf
den weissen Wegräber. Auf der anderen Seite
steht der Kanal. Es wäre so möglich, sich an
die nächste Birke zu lehnen und ihn vorbeiz-
umarmen; auch regt das Moor neben sich
noch ein paar Schilf mit der Reife. Und
der Kanal kann schütteln. . . . Aber man
denkt sich umsonst alle Auswege aus. Es

wird doch anders kommen. Auf einer glatten,
ein Brett breiten Brücke, unter welcher ein
enbloßer Kanal von irgendeinem Winde ab-
tert, wird man ihm gegenüberstehen. Es gibt
keinen Kampf; denn er ist blind und geht
weiter, weiter, als ob niemand da wäre.
Das müßte sie aus der Landshaft heraus-
holen. Wenn irgendein, so muß hier ein
Totentanz entstehen.

Ragner Maria Rille,
aus den Tagebüchern.

Winterliche Klage

Woh mit, wo nehm' ich, wenn
es schneit, die Blumen, und wo
den Sonnenstrahl und die
und Schatten der Erde?
Die Mauern stehen
sprachlos und kalt, im Winde
flirren die Fahnen.

Soldatkin.

Wintermärchen

Das arme Mädchen kam zu einem Baum,
der hing voll Äpfeln, und rief ihm zu:
„Schweig! Ich schüttel dich, und Äpfel sind
für alle miteinander reif.“ Da schüttelte
der Baum, daß die Äpfel fielen, als regneten
sie, und schüttelte, bis keiner mehr oben war;
und als es alle in einem Haufen aufammen-
gelegt hatte, ging es weiter. Endlich kam es
zu einem kleinen Haus, daraus guckte eine
alte Frau; weil sie aber so große Äpfel
hatte, ward ihm angst, und es wollte fort-
laufen. Die alte Frau aber rief ihm noch:
„Was fürstest du dich, liebes Kind? Bleib
bei mir, wenn du alle Arbeit im Hause or-
dentlich tun willst, so soll dich's gut gehen.
Du mußt nur acht geben, daß du mein Bett
gut machst und es fleißig aufschüttelst, daß
die Federn fliegen, dann schneit es von der
Weste; ich bin die Frau Holle.“ Weil die
Alte ihm so gut zupred, so faßte sich das
Mädchen ein Herz, willigte ein und begab
sich in ihren Dienst. Es beforgte auch alles
nach ihrer Zurechtweisung und schüttelte die
das Bett immer gewaltig auf, daß die Fe-
dern wie Schneeflocken umherflogen; dafür
hatte es auch ein gutes Leben bei ihr, kein
böses Wort und alles Tage Geförmtes und
Gebratenes. Nun war es eine Zeitlang bei
der Frau Holle, da wurde es traurig und
wachte anfangs leicht nicht, was ihm schiet
endlich merkte es, daß es heimlich war.

Grimm's Märchen.

Winter an der Sonne

Wenn an ein schöner Sonnenuntergang
an den Sumpfwässern der Sonne beßert
wird, wenn ein schöner, kalter Dezember-
morgen den Graßnebel bricht und die Sonne
den roten Reim des Schilfgrases hin-
brachten läßt, so find wir glücklich und freuen
uns wie die Kinder über die Schönheit.
Dann sehen wir auf unsere Untergebenen in
ihren fedrigen Kleibern: sie kommen aus
den Unterhöhlen, dehnen sich, säubern sich
und reinigen ihre Gesehre. Sie schauen über
den Grabenrand, und ihre Augen leuchten,
ihre Hände strecken vor Befundheit und Brad-
heit. Alles ist jung und frisch, die Natur
und lebt in einem Ganzen, das gegenwärtig
das stärkste ist: ein so Schönen, Guten und
Machtvolles erwachendes Volk.

(Aus den Kriegsbrieffen gefallener Studenten.)

Inhalt

Vom Brauch zur Brücke. Zur Geschichte des Warthe-
übergangs bei Hightwerder. Von Karl Schiller.
Heimat am Himmel. Von Max Jungnickel.
Und wenn es schneit. Winterliche Stimmungen in
deutscher Landshaftschichtung.

Schiffstellung: P. Dahms.