Das merkwürdige Abenteuer des Martin Keogh

Ein Straßenräuber, der gehenkt werden soll, stirbt an einer schweren Krankheit und rettet doch drei Jahre später sein Opfer.

Von Georges Mouyfard - Paris.

Tausende von Namen stehen in den alten Stammlisten des Pariser Invalidenhauses. Ein jeder bedeutet ein Stück Geschichte, ein mehr oder weniger bewegtes Leben im Dienste Frankreichs. Doch die Stammlisten selbst erzählen nichts davon. Sie wissen auch nichts vom merkwürdigen Abenteuer des Martin Keogh, der schon einmal in seiner irischen Heimat als Straßenräuber gestorben war und dann doch noch sechsundzwanzig Jahre später als ehrbarer Invalide das Zeitliche segnete.

Es war eine stürmische, stockfinstere Februarnacht des Jahres 1743 als der königlich großbritannische Leutnant James Vesey, Besitzer reicher Ländereien in Irland, kurz vor den Toren von Dublin aus seinem Reisewagen gerissen wurde und beim düsteren Schein einer Laterne in eine Pistolenmündung sah. Der junge Herr, dem sein Leben lieber war als die 9000 Pfund in seinem Mantelsack, hob folgsam die Hände hoch und ließ sich ausplündern.

Doch die Dubliner Polizei arbeitete rasch. Ein paar Tage später bat der gestrenge Herr Bailiff den Leutnant Vesey auf sein Amtszimmer. Dort stand ein Mann in Ketten. „Kennen Sie diesen Strauchdieb, Sir?" Der Leutnant sah sich der Mann kurz an: „Den soll ich wohl kennen. Das ist ja der Galgenvogel, der meine 9000 Pfund geraubt hat."

Leutnant Vesey hatte es eilig, zu einem Regiment nach England zu stoßen, und deshalb wurde dem überführten Straßenräuber rasch der Prozeß gemacht: „Martin Keogh, Du wirst verurteilt, in drei Wochen auf den Galgenberg hinausgeführt und so lange am Halse aufgehängt zu werden, bis Du tot bist." Das Geld konnten sie nicht finden, und um 9000 Pfund ärmer fuhr der Leutnant Vesey nach England.

Drei Jahre später stand er als Hauptmann vor Fontenoy. Er schlug sich wie ein Löwe mit seinem Regiment gegen die Irische Brigade, aber die Feldherrnkunst des Marschalls von Sachsen war größer als die des Lumberländers, den sie seiner Körperlänge wegen den Großen nannten, und der Engländer mußte lauen. Hauptmann Vesey blieb verwundet und besinnungslos auf dem Schlachtfeld.

Als er aus seiner Ohnmacht wieder erwachte, lag er gefangen in Lille. Graf St. Wootsan, ein Offizier von der Irischen Brigade, dessen Leute den Engländer verwundet hatten, wurde sein bester Freund. Eines Tages sprachen beide über die Schlacht von Fontenoy. Da fragte der Graf: „Kennen Sie einen Iren namens Vaughan, Hauptmann? Der Mann hat sich redliche Mühe gegeben, Sie vom Schlachtfeld zu schaffen, und seiner raschen Hilfe danken Sie Ihr Leben." Dem Engländer war der Name unbekannt: „Wo steht der Mann, Graf?" — „Bei meinem Regiment, der Berwick Infanterie. Sie sollen ihn sehen."

Die braven irischen Infanteristen wunderten sich nicht wenig, als der Graf St. Wootsan mit einem gefangenen englischen Hauptmann die Kasematte betrat, in der eine Kompagnie vom Regiment Berwick lag: „Holt den Vaughan." Der trat bald ein, riß die Füße auseinander und meldete: „Musketier Vaughan zur Stelle." Dem Hauptmann blieb der Mund vor Staunen offen, denn vor ihm stand Martin Keogh, der doch schon seit drei Jahren auf dem Armesünderfriedhof von Dublin faulen sollte. Doch der Engländer besann sich rasch, griff in seine Tasche und bot seinem Straßenräuber und Lebensretter die wohlgespickte Seidenbörse: „Nimm sie zum Dank!" Dem Iren klebten aber die Hände an den Hosennähten fest: „Ich tat es nicht wegen des Geldes, Herr Hauptmann."

Da mischte sich der Graf ein: „Vaughan, ich sehe, Du hast den Hauptmann schon früher gekannt, und Deiner Menschenliebe allein dankt er nicht sein Leben. Rede!" — „Was ich erzählen darf, weiß der Herr Hauptmann. Was er nicht weiß, darf ich nicht erzählen." — „Hast Recht", sagte der Engländer und reichte ihm die Hand. „Was einst war, bleibt unter uns, und keiner braucht's zu wissen."

Elf Jahre später mußte sich der Oberst Vesey auf den Balearen der Franzosen ergeben. Da traf er seinen alten Freund, den Grafen St. Wootsan: „Glück im Unglück, Graf! Was macht Vaughan, mein Lebensretter? Steht er noch bei Ihrem Regiment?" — „Nein, Oberst. Dem Sergeanten Vaughan haben sie die Knochen bös zusammengeschossen, und seitdem sitzt er im Invalidenhaus zu Paris."

Auf der Rückkehr aus der Gefangenschaft kam der Oberst nach Paris und besuchte das Invalidenhaus: „Ich möchte den Sergeanten Vaughan sprechen." Kurz danach stand Martin Keogh wieder vor dem ehemaligen Leutnant Vesey. „Na", fragte der, „wie geht's?" — „Sie sehen es, Herr Oberst, nicht besonders. Bin zum alten Eisen gelegt. Aber jetzt darf ich Ihnen erzählen, wovon ich in Lille nicht sprechen konnte. Von der Art, wie ich dem Galgen entging. Es war eine harte Zeit damals vor vierzehn Jahren, als ich in der Armesünderzelle saß und jeden Tag an den Fingern abzählte, wieviel Stunden ich noch zu leben hatte. Ich glaubte von jeder Zellenwand den Henker grinsen zu sehen, und dauernd lag es mir wie eine Hanfkravatte um den Hals. Da kam eines Tages der Kerkermeister in meine Zelle und tat recht freundlich: „Hast Du Dich mit Deinem Schicksal abgefunden?" Dabei zog er mit dem Finger einen Kreis um den Hals, rollte die Augen und streckte die Zunge aus dem Maul. „Brrr!" sagte ich. „Nein!" Da machte er ein recht nachdenkliches Gesicht. Schließlich fragte er: „Wo ist das Geld?" — „Im sicheren Versteck. Aber wenn mir einer das Leben retten wollte, würde ich ihm 7500 Pfund geben." — „Gut, ich bringe Dich aus dem Gefängnis. Aber erst mußt Du tot sein." — „Esel", antwortete ich. — „Dummkopf", meinte er freundlich. „Natürlich lassen wir einen anderen an Deiner Stelle sterben. Aber erst müssen wir Dich krank machen."

Am Abend war ich wirklich krank. Selbst ein Ire kann den Krug voll Whiskey nicht vertragen, den mir der Kerkermeister gab. Ich war halbtot. Zwei Tage später war ich ganz tot. So erzählte wenigstens der Kerkermeister dem Vogt. Ich saß aber inzwischen in einem sicheren Versteck, und an meiner Stelle lag ein armer Kerl, den sie erst am Morgen gehenkt hatten, in meiner Zelle. Weil der Kerkermeister dem Quacksalber von einem Arzt erzählt hatte, meine Krankheit sei sehr ansteckend gewesen, so sah der weise Herr nur mit einem Auge in meine Zelle und erklärte mich dann von amtswegen für tot.

Am anderen Tag war ich einer von den Leuten, die den toten Straßenräuber Martin Keogh aus dem Gefängnis trugen und verscharrten. Dann suchte ich mit einem Vertrauensmann des Kerkermeisters das Versteck auf, wo Ihre 9000 Pfund lagen, und zahlte den versprochenen Lohn.

Obwohl ich nun tot war, mochte ich nicht mehr in Irland bleiben. Ich ging nach Frankreich und nahm Dienst bei der Berwick-Infanterie. Jetzt begann mich aber mein Gewissen zu quälen, denn es war doch ein recht schlechter Streich, den ich Ihnen gespielt hatte. Ich fand erst Ruhe, als ich Sie bei Fontenoy vor dem Verbluten retten durfte. Später in Lille konnte ich Ihnen mein Abenteuer nicht erzählen, weil der Kerkermeister noch lebte."

Höchst freundschaftlich schüttelten sich der ehemalige Straßenräuber und sein Opfer die Hand, und der Oberst meinte: „Für mich ist Martin Keogh tot und niemand wird von seinem merkwürdigen Abenteuer erfahren, bevor nicht auch der Invalidensergeant Vaughan gestorben ist."

Der Oberst hielt sein Wort, bis er im Jahre 1769 erfuhr, daß Vaughan im Invalidenhaus das Zeitliche gesegnet hatte. Da erzählte der alte Haudegen einem Freunde am brennenden Kamin die Geschichte vom Straßenräuber Martin Keogh.

Verlangt diese Freie Probe gegen Gallstein

Leber- und Magenbeschwerden.

Warum an Gallenstein, Leberkolik, brennenden Schmerzen in den rechtsseitigen Rippen, Schüttelfrost, Fieber u. Magenbeschwerden leiden, wenn Ihr mit Dr. Hildebrandt's Gallenstein- u. Leberkapseln geheilt werden könnt? Schreibt heute noch um die Freie Probe und seid erlöst.* Ihr könnt eine Operation verhindern — Euer Leben retten. Schickt kein Geld; nur Namen und Adresse — keine Verpflichtung — an: Dr. Hildebrandt's Laboratory, 155 N. Union Ave., Chicago, Ill. Dept. 485. U. S. A.

Angebote für Wegearbeiten.

Versiegelte Angebote, bezeichnet „Tenders for Project 5-D", werden von dem Unterzeichneten entgegengenommen bis 11 Uhr vormittags, Standardzeit, am Mittwoch, den 24. Juli 1929, für die Verbesserung von 8 Meilen Provinzialen Hochweges von Lloydminster östlich. Der Umfang der Erdausschachtung beträgt ungefähr 63,000 Kubikyards und die Höhe der Barkaution oder Angebotsbürgschaft mit dem Angebot ist $2,000.00.

Copien von Plänen, Profile und Spezifikationen für jedes 9-Projekt können in der Office des Unterzeichneten besichtigt werden und auch in den Offiecn der folgenden Personen:

Wm. Grant, c. o. Hugh McDougall, 218 Roß Block, Saskatoon, Sask.

City Clerk, Prince Albert, Sask.

City Clerk, North Battleford, Sask.

S. M. Daily, Sec.-Treas. R.M. No. 502, Lloydminster, Sask.

Angebote werden vor der Oeffentlichkeit geöffnet im Büro des Deputy Ministers um 3 Uhr nachmittags, Standard-Zeit, am Mittwoch, den 24. Juli 1929.

Das niedrigste oder irgendein Angebot braucht nicht notwendigerweise angenommen zu werden.

H. S. Carpenter,
Deputy Minister of Highways.

Regina, Saskatchewan,
10. Juli 1929.

Motorschiff „Milwaukee" auf Jungfernreise ist 29. Juni i. New York angekommen.

Das neue Motorschiff „Milwaukee" der Hamburg-Amerika Linie ist am 29. Juni in New York angekommen und hat damit seine Jungfernreise beendet, die es am 19. Juni in Hamburg antrat. Unterwegs lief das Schiff Boulogne und Southampton an.

Die „Milwaukee" und ihr Schwesterschiff die „St. Louis" sind die größten Motorschiffe der deutschen Handelsmarine. Die „Milwaukee" ist der neueste Zuwachs der Motorflotte der Hapag, die aus 35 Schiffen von zusammen etwa 250,000 Brutto Reg. Tonnen besteht. Dies sind fast ein Viertel der Gesamttonnage der Hamburg-Amerika Linie und diese besitzt damit die größte Motorschiffsflotte der Welt.

Die „Milwaukee" lief am 20. Februar auf der Wert von Blohm & Voß, Hamburg, im Beisein einer großen Anzahl erlesener Gäste vom Stapel. Daniel W. Hoan, der Bürgermeister der Stadt Milwaukee, nach der das Schiff benannt ist, nahm selbst mit einer großen Abordnung der Patenstadt an den Ablauffeierlichkeiten teil, während die Taufe des Schiffes durch seine Gattin erfolgte.

Die „Milwaukee" ist, wie ihr Schwesterschiff „St. Louis", ein Doppelschrauben-Motorschiff von 16,750 Brutto Reg. Tonnen mit zwei Masten und zwei Schornsteinen. Bei 575 Fuß Länge und 73 Fuß Breite hat es eine Geschwindigkeit von 16 Knotne. Frahmsche Schlingertanks verringern das Rollen des Schiffes auf ein Minimum.

Der Rumpf des Schiffes faßt die drei Passagierdecks C, D und E. Darüber erhebt sich ein Aufbau mit vier Decks. Das B-Deck enthält Kabinen der Kajütenklasse. Darüber befindet sich das Promenadendeck oder A-Deck mit Gesellschaftsräumen der Kajütenklasse und einer teilweise glasgeschützten Promenade. Das Bootsdeck hat nur Einzelkabinen, Offizierswohnräume und eine Promenade. Das höchste Deck ist das Sportsdeck, dessen Vorderteil die Kommandobrücke und die Wohnräume des Kapitäns trägt.

Die „Milwaukee" ähnelt der St. Louis" in jeder Hinsicht bis auf gewisse Einzelheiten in der Maschinenanlage. Diese ist in zwei Maschinenräumen untergebracht, einem für die Haupt- und einem für die Hilfsmotoren. Die Antriebsmaschinen, im Hauptmaschinenraum gelegen, bestehen aus vier Sechszylinder, doppeltwirkenden Zweitaktmotoren, von denen je ein Paad mittels Reduktionsgetriebe auf die Schraubenwelle wirkt, während die Uebertragung bei der „St. Louis" durch hydraulische Kuppelungen erfolgt. Jeder Motor ist 28 Fuß lang und nur 16 Fuß hoch.

Jeder Motor erzeugt 3000 WPS bei 220 Umdrehungen pro Minute. Der Zylinderdurchmesser beträgt 19—11/16", der Hub 25—3/16". Das Reduktionsgetriebe gibt den Schraubenwellen eine Geschwindigkeit von 110 Umdrehungen pro Minute. Insgesamt liefern die vier Motore 12,000 P. S. und geben dem Schiff eine Geschwindigkeit von 16 Knoten. Die Maschinenanlage ist mit besonderer Hinsicht auf ruhigen und vibrationsfreien Lauf gebaut.

Die „Milwaukee" hat Plätze für 400 Passagiere in den Kajütenklassen, 316 in der Dritten Klasse für Touristen und 430 in der Dritten Klasse.

Eine Atmosphäre vornehmer Ruhe und Schönheit ist kennzeichnend für die Inneneinrichtung dieses neuen Motorschiffs, hervorgerufen zum Teil durch die ungewöhnliche Größe und Weite der Räume.

Der Kommandent der „Milwaukee" ist Kapitän Heinrich Molchin. Geboren in Rostock am 6. März 1870, begann er seine Laufbahn als Schiffsjunge auf Segelschiffen. Im Jahre 1892 bestand er sein Steuermannsexamen, im Jahre 1896 sein Kapitänsexamen. In diesem Jahre trat er bei der Hamburg-Amerika Linie als Offizier auf dem Dampfer „Prussia" ein, das im nordatlantischen Dienst stand.

Im Jahre 1923 wurde Kapitän Molchin Nachfolger des Kapitäns Schwamberger und übernahm die „Thuringia"; nach einer kurzen Krankheit tat er seit mehreren Monaten Dienst bei dem Bau seines neuen Schiffes „Milwaukee".

Als Spion verurteilt.

(Fortsetzung von Seite 9.)

deutschen Spion nicht gern die Hand reichen!" sagte Lody zu ihm.

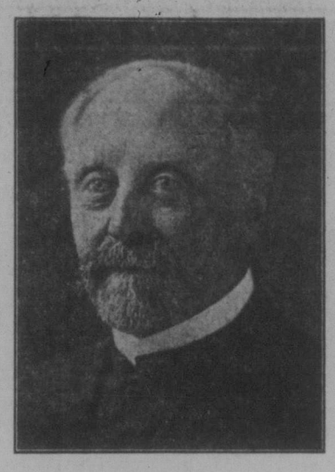
„Nein, das möchte ich nicht", erwiderte Lord Athlumney, „aber einem tapferen Manne will ich gern die Hand geben!" Und er schüttelte ihm kräftig die Hand.

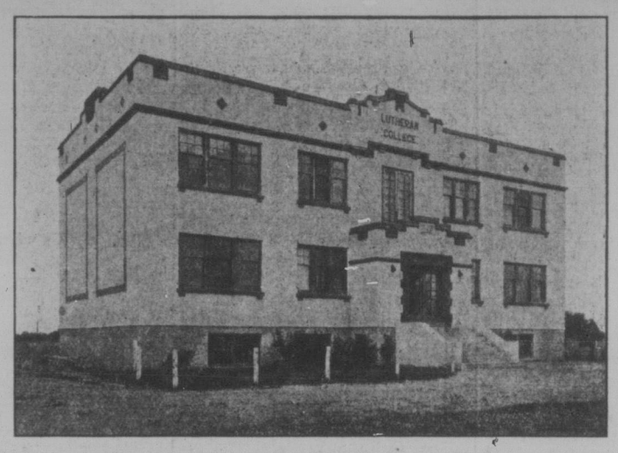
Zwei Mann von der Militärpolizei führten Lody, der nur mit Hemd und Hose bekleidet war, durch die hallenden Gänge auf den Hof, wo die Exekution stattfinden sollte, seit den Tagen Georgs III. die erste Hinrichtung im blutgetränkten Tower. Es war ein unfreundlicher, kalter Herbstmorgen. Graue Nebel stiegen von der Themse herauf. Tiefe Stille ringsum, die nur von Zeit zu Zeit von dem Schrei einer fernen Schiffssirene unterbrochen wird. Lody, der aufrecht und ohne das geringste Anzeichen von Furcht daherschreitet, wird zu einem Armsessel geführt, auf den er sich niedersetzt. Arme und Beine werden an den verhängnisvollen Sessel festgebunden. Eine Binde vor die Augen, die ihm der Unteroffizier anlegen will, weist er zurück. Er will dem Tod ins Antlitz sehen. Seine Brust wird entblößt, und die Vorbereitungen sind beendet. „Sind Sie fertig, Unteroffizier?" fragt der diensttuende Offizier, der die acht Gardegrenadiere, die in einiger Entfernung mit geladenem Gewehr in Reih und Glied stehen, befehligt. — „Fertig, Sir", entgegnete der Unteroffizier. Ein Kommando erschallt und acht Gewehrläufe richten sich gleichzeitig auf Lodys Brust. Dieser betrachtet ruhig, ja sogar mit unverkennbarer Neugierde einige der Tommies, denen man deutlich anmerkt, daß sie sich bei dieser Zeremonie äußerst unbehaglich fühlen. Dann wirft der Offizier einen letzten Blick auf den Mann im Sessel und hebt seinen Stock hoch, um ihn gleich darauf rasch zu senken. Ein Feuerstrom blitzt auf und das Krachen der Salve hallt dröhnend durch den Tower. Lodys Körper zuckt zusammen und fällt blutüberströmt vornüber. Mit ihm starb der letzte seines Geschlechts, der letzte Träger seines Namens.

Das Lutherische Kolleg in Saskatoon und sein Lehrkörper.

Direktor H. W. Harms (Links)

Pastor J. Goos (Rechts)

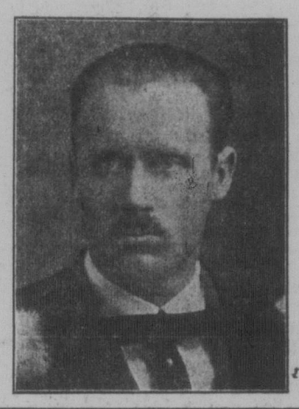




Das „Lutheran College" in Saskatoon, Sask.

Frl. J. M. Tappert (Links)

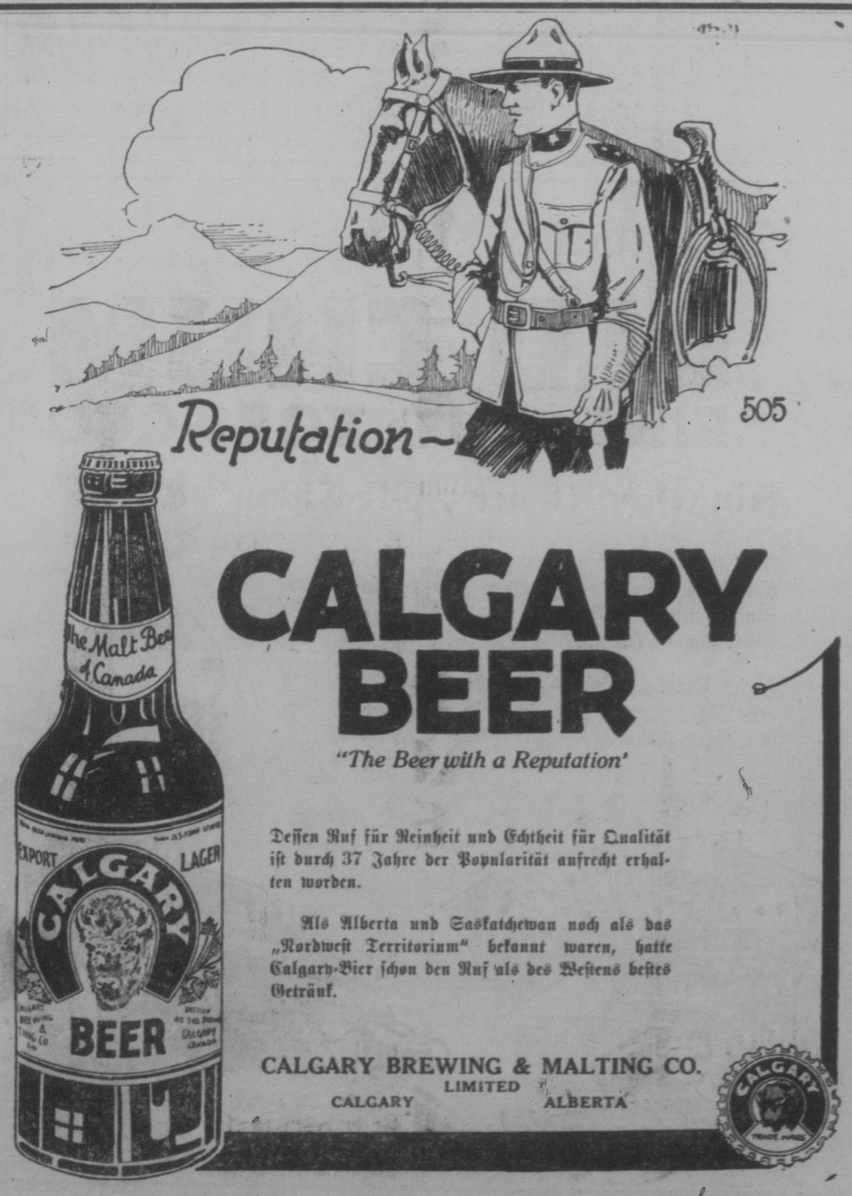
Herr G. J. Buck, B.Sc. (Rechts)



„In unserem Unterhaus", schrieb damals Sir Baden-Powell, „sprach man von ihm als einem Patrioten, der wie der Soldat auf dem Schlachtfeld den Heldentod fürs Vaterland gestorben sei."

Möchten Sie eine zerbrochene Fensterscheibe sehen?

Mit der Frage: „Möchten Sie einmal eine zerbrochene Fensterscheibe sehen?" wandte sich ein Mann mit Knüpftuch in den Straßen Londons an einen Polizeioffizier. „Warum?" war die scharfe Gegenfrage. „Weil ich gerade jetzt eine entzwei geschlagen habe. Es geht mir nämlich nicht gut. Ich bin stark erkältet und glaube, daß ich mich im Gefängniskrankenhaus erholen werde." Der Verbrecher mit Humor wurde tatsächlich durch den Polizeioffizier mit Humor im Gefängniskrankenhaus abgeliefert und stand dann vor dem Richter mit Humor, dem er die Mitteilung machte: „Ich habe mich in den letzten vierzehn Tagen im Krankenhaus gut erholt!" Er bekam die trockene Antwort: „Ich beglückwünsche Sie dazu und gebe Ihnen Gelegenheit zu einer Nachkur von vierzehn Tagen im Gefängnis." Diese Verordnung wurde widerspruchsvoll aufgenommen, denn nun war dem Verbrecher der Humor ausgegangen.



Schiffskarten von Hamburg nach Canada

Ihre Verwandten und Freunde in Deutschland, die zu Ihnen kommen wollen, sollten VORAUSBEZAHLTE HAPAG-FAHRKARTEN haben, um prompter Beförderung und der Unterstützung unserer europäischen Organisation sicher zu sein. Regelmässige Abfahrten von Hamburg nach Halifax.

New York—Europadienst
Regelmässige Abfahrten von New York nach Hamburg via Cherbourg, Southampton und Queenstown.

HAPAG-GELDÜBERWEISUNGEN: Schnell, billig und sicher

Auskunft bei Ihrem lokalen Agenten oder

HAMBURG-AMERIKA LINIE
274 MAIN STREET, WINNIPEG, MAN.
634 St. James Street, W. MONTREAL
Adams Building EDMONTON, ALTA.