

SEEHELDEN UND
SEESCHLACHTEN
AUS NEUERER UND
NEUESTER ZEIT



LEIPZIG
OTTO SPAMER

Seehelden und Seeblachten

Seehelden und Seeschlachten

in
neuerer und neuester Zeit

geschildert

von

Korvetten-Kapitän a. D. von Holleben

Dritte Auflage

Mit 60 Abbildungen



Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1913

ISBN 978-3-662-23085-5 ISBN 978-3-662-25052-5 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-662-25052-5

**Verfasser und Verleger behalten sich das Recht der Übersetzung
in fremde Sprachen vor**

Softcover reprint of the hardcover 3rd edition 1913

Vorwort

Das vorliegende Werk ist hervorgegangen aus einem älteren Buch der Admirale von Heinrich Smidt, das schon mehrere Male seinen Weg durchs deutsche Land gemacht hat, und obgleich es nur Helden verflungener Jahrhunderte schilderte, so fand es doch immer wieder freundliche Aufnahme und begierige junge Leser! Weshalb wohl? Weil es einmal in der Natur der Deutschen ist, von Kindheit an die Gedanken in die Ferne schweifen zu lassen, wiß- und lernbegierig alles zu erfassen, was in der weiten Welt an Großtaten geschehen ist und noch immer wieder geschieht. Es genügt dem Knaben aber längst nicht mehr, die Züge eines Cäsar und eines Pompejus gegen die mittelländischen Seeräuber kennen zu lernen, oder die Bemühungen eines Themistokles athenische Flotten zum Bauen zu bringen. Die Entstehung einer deutschen Flotte, der Ausbau derselben ist ihm heute näher getreten als je. Die Vorgänge in der Welt werden heute lebhafter und mit ganz anderen Mitteln ihm vor Augen geführt, und es wird dem deutschen Knaben und dem deutschen Manne täglich klarer: Warum immer zurückstehen? Was andere gekonnt haben, das können wir auch, und deshalb sind diese Bilder hier entrollt worden von verschiedenen Seehelden und von Schlachten, nicht in der einfachen schlichten Weise als Tatsachen, sondern hinter den Tatsachen steht etwas verborgen, das der Leser finden und erfahren soll, — das Warum? Warum geschehen solche Taten zur See und was war die Folge hiervon? Erst dann, wenn das Warum und Wohin damit dem Volke in Fleisch und Blut übergegangen ist, dann wird es die Geschichte verstehen, und diejenigen, die zunächst Geschichte lernen sollen, das ist die männliche Jugend Deutschlands, also für euch ist das Buch geschrieben.

v. Solleben.

Inhalt

	Seite
Don Juan d'Auftria	1
Lepanto, 7. Oktober 1571 (1).	
Michael de Ruiter	17
1. Die Seeflacht vor Plymouth, 26. August 1652 (17). — 2. Vor Scheveningen, 10. August 1653 (25). — 3. Der Ritterflag (29). — 4. Deutsche Gäste (32). — 5. Vor Dünkirchen, die 4 tägige Seeflacht, 11. bis 14. Juni 1666 (39). — 6. Vor Agosta, 22. April 1676 (52).	
Jean Bart	61
1. Der Seefuchs (61). — 2. An Bord der „sieben vereinigten Provinzen“ (71). — 3. Kapitan de Reyler (82). — 4. Jean Bart zu Hause (93). — 5. Kamerad Sorbin (112).	
Duguay-Trouin	119
1. Die Schlacht im Kanal 1707 (119). — 2. Die Expedition nach Rio de Janeiro, 3. Juni 1711 (124).	
Tordenskiöld	133
1. Am Hofe seines Königs (134). — 2. Vom Fischer bis zum Vizeadmiral (139).	
Lord George Anfon	157
1. Eine Weltumfegung im Jahre 1740—43 (157). — 2. Die Einnahme von Paita (160).	
Richard Graf Howe	169
1. Gibraltar (169). — 2. Der Sieg vom 1. Juni, The glorious first of June 1794 (171). — 3. Das Jahr der Meuterei (178).	
Horatio Nelson	185
1. Die Schlacht bei Sankt Vincent, 14. Februar 1797 (185). — 2. Abukir, 1. August 1798 (192). — 3. Kopenhagen, 2. April 1801 (203). — 4. Trafalgar, 21. Oktober 1805 (208).	
Admiral David Glascoe Sarragut	221
1. Der Kampf auf dem Mississippi, 24. April 1862 (221). — 2. Die Schlacht von Mobile, 5. August 1864 (229).	
Admiral Tegetthoff	239
1. Belgoland, 9. Mai 1864 (239). — 2. Die Schlacht bei Lissa, 20. Juli 1866 (247).	
Der spanisch-amerikanische Krieg	257
1. Die Seeflacht vor Cavite, 1. Mai 1898 (257). — 2. Santiago de Cuba, 3. Juli 1898 (264).	
Der deutsche „Iltis“	275
1. Der Untergang des ersten Iltis, 24. Juli 1890 (275). — 2. Vor Taku, 17. Juni 1900 (280).	
Admiral Heihachiro Togo	285
1. Der chinesisch-japanische Krieg und die Seeflacht vor der Yalummündung, 17. September 1894 (285). — 2. Port Arthur und Tschemulpo, 9. und 10. Februar 1904 (292). — 3. Die Seeflacht vor Port Arthur, 10. August 1904 (302). — Die Schlacht bei Tschufschima, 27. und 28. Mai 1905 (318).	

Seehelden und Seeschlachten

Don Juan d'Austria.

Lepanto.

(7. Oktober 1571.)

Karl V. war römisch-deutscher Kaiser geworden. Derselbe große Kaiser, der später im Kloster von „San Juste“ im Jahre 1558 einsam starb, und den Graf Platen sogar als den Pilgrim von „St. Just“ besungen:

Nacht ist's und Stürme sausen für und für
Hispanische Mönche, schließt mir auf die Tür!

Er hatte von seinem Vater Philipp dem Schönen von Spanien Spanien ererbt und wurde im Jahre 1519 in Frankfurt a. M. zum deutschen Könige erwählt. Zahlreiche Kriege füllten seine Regierungszeit aus, unter andern führte er auch Kriege in den Jahren 1535 und 1541 gegen die nordafrikanischen Raubstaaten, Kriege, die nur teilweise zu einer Niederwerfung der Barbaren führten.

Don Juan d'Austria war ein nicht thronberechtigter Sohn dieses großen Kaisers, von dem es in dem Gedichte heißt:

Gönnt mir die kleine Zelle, weih't mich ein,
Mehr als die Hälfte dieser Welt war mein.

Don Juan d'Austria wurde im Jahre 1545 geboren und sorgsam in allen ritterlichen Übungen erzogen; nachdem er die ersten Knabenjahre in heimlicher Verborgenheit in Leganes in Spanien zugebracht hatte. Die Kutsche, die den jungen Kaiserjohn aus dem kleinen Orte abholte, war die erste, die die Dorfbewohner erblickt hatten. Don Juan, bis dahin in bäuerlicher Tracht, wird als neunjähriges Kind uns vorgeführt, als ein schöner Knabe, mit funkelnden blauen Augen (seine Mutter war eine Deutsche), hoher Stirn, langem blonden Haar, kräftig, gewandt und kühn.

So wurde Don Juan in seiner Jugend, zur Zeit der feierlichen Anerkennung von Don Karlos als Thronfolger, von Philipp II. am Hofe aufgenommen und geehrt, aber alsbald begannen sich über sein Leben und seine Zukunft Fäden und Schleier zu ziehen, die von der Geschichte niemals ganz werden entwirrt werden. Der mißtrauische, verschlossene König sah den lebhaftesten, frisch heranwachsenden, zukunftsfrohen Prinzen nicht gerne am Hofe, aber er äußerte sich nicht darüber, wie ja der Einfluß seines Wesens das peinlichste Schweigen überhaupt seinen Hof und seine ganze Umgebung kennzeichnete. Von Toledo verlegte Philipp II. die Hofhaltung nach Madrid, Don Juan wurde mitgenommen und bezog unter Aufsicht von Luis de Quijada eine prinzliche Residenz. In einer Novembernacht erwachte dieser durch ein ungewöhnliches Geräusch. Er sah Flammen züngeln; rasch aufspringend gewahrte er, daß aus allen Theilen der Wohnung helle Gluthen hervorbrechen, schnell entschlossen riß er den jungen Prinzen von seinem Lager und rettete den Unbekleideten auf die Straße. Die Residenz stürzte zusammen. Wie das Feuer entstanden, verlautete nie. Dann bezog der nunmehr 16jährige Jüngling, zusammen mit dem zukünftigen Herrscher Don Karlos die Hochschule zu Alcalá und zeichnete sich dort angenehm vor dem Thronerben aus, der jünger als er, jähzornig, ränkevoll und charakterlos geschildert wird. Je mehr die Prinzen heran wuchsen, desto deutlicher trat ihre Verschiedenheit und zwar immer zu ungunsten von Don Karlos hervor. Solches blieb dem Könige, der ein wachsamcs Auge über beide hatte, nicht verborgen und erfüllte ihn mit bösen Ahnungen bezüglich des Thrones.

Der Gedanke faßte in ihm feste Wurzel, Don Juan durfte nie Thronerbe werden, und er beschloß, ihn zum Kardinal zu machen, damit dem ritterlich Gesinnten für immer jeder Anspruch auf den Thron benommen werde, dies hätte auch den Wünschen Karls V. entsprochen, aus verschiedenen Gründen aber kam diese Beilehnung mit hoher geistlicher Würde nicht zustande.

Im Jahre 1565 wurde Malta durch die türkische Flotte hart bedrängt. Don Juan glaubte hier eine ausgezeichnete Gelegenheit gefunden zu haben, sich dem drohenden Priesterstande zu entziehen. Er entfloß vom Hofe, als ihm sein Gesuch, mit auf die Hilfsflotte zu gehen, abgeschlagen wurde, die kriegerische Natur des Vaters war zum Durchbruch gekommen. Mit großer Hast ritt er Tag und Nacht, nur von zwei Edelleuten begleitet, um sich in Barzelona einzuschiffen; unterwegs

wurde er erkannt und seine eilende Flucht dem Könige verraten, der ihm den strikten Befehl nachsandte, umzukehren. Unterdessen setzte Don Juan seinen wilden Ritt, trotz auftretender Krankheitsercheinungen, fort, aber in Frasno warf ihn das Fieber nieder, und nur mit Mühe und List gelang es seinen Freunden, als er halbwegs wieder genesen war, ihn vom letzten gewaltsamen Schritt zurückzuhalten und im Gehorsam zu dem Könige zurückzuführen. In der Folge, im Jahre 1568, ernannte ihn dafür Philipp zum Admiral, zum capitán general de la mar; setzte ihm aber einen kriegserfahrenen Mann, Don Luis de Zúñiga y Requesens, zur Seite. An der Spitze von 33 Galeeren verließ der junge Admiral den Hafen von Kartagena im Juni 1568, um sich in einer Küstentreuzung die Küste bis Cadix entlang im Kampfe gegen räuberische Korfaren, die spanischen Silberschiffen auflauerten, die ersten Sporen zu verdienen. Diese Galeeren waren große Ruderfahrzeuge mit nur einer Reihe von Rudern auf jeder Seite, die aber wegen ihrer Länge durch mehrere Leute, meistens Sklaven oder Kriegsgefangene, die oft angefettet waren, bedient wurden. War der Wind günstig, so bedienten sie sich mehrerer großer lateinischer (dreieckiger) Segel. Die Armierung der Galeeren bestand aus Kanonen, die fast immer vorne und hinten, vorne manchmal in zwei Reihen übereinander angebracht waren, seltener standen die Kanonen in Lücken, die man zwischen den zahlreichen Rudern gelassen hatte. Der Kampf der Galeeren untereinander gipfelte stets in einem Nahkampf, in dem die gewappneten Ritter mit ihren blanken Waffen ähnlich wie in einer Schlacht an Land den Ausschlag gaben; hieraus geht es denn auch hervor, daß solche Galeeren 400 und mehr Menschen enthielten, von denen etwa 200 die Ruder bedienen mußten. Viele dieser Galeeren, zumal die der hohen Befehlshaber, waren mit reichem Schnitzwerk, durch kostbare Tafelungen und Vergoldungen prächtig verziert und enthielten Kajüten, die von Reichtum und Verschwendung strotzten.

In manchem blutigen Strauß bezwang Don Juan die Korfaren und verfolgte sie bis in ihre entlegensten Schlupfwinkel hinein. An seiner Ritterlichkeit hatte niemand gezweifelt, nun aber hatte er bewiesen, daß der Führer, der Feldherr in ihm steckte, und in Madrid empfing den jungen Fürsten das Volk mit Frohlocken.

In den Jahren 1569—71 kämpfte Don Juan d'Autria zu Lande gegen die noch immer halb mohammedanischen Morisken in Spanien und vollendete deren Unterwerfung.

Das Reich der Osmanen beherrschte damals Selim II., der Sohn des Großen Soliman und ebenso, wie er mit seinen Schiffen und Korssaren die Küsten des ganzen Mittelmeeres in Schrecken und Angst hielt und die immer noch an ihrem alten Glauben hängenden Morisken unterstützt hatte, so fing er nun an, seinen wirklichen Besitz nach Westen hin auszudehnen. Er brach den Frieden mit der Republik Venedig und beanspruchte die Insel Cypern. In Europa wurde man besorgt über solche Anmaßung, der ein einzelner Staat und zumal nicht Venedig, allein entgegenzutreten wagen konnte, und auf das eifrigste wurde die Herstellung eines Bündnisses gegen Selim II. betrieben, um wenn möglich die Muselmanen ganz aus dem Mittelmeer zu verjagen. Aber während die Unterhandlungen um die Befehlshaber und die Zahl der zu stellenden Schiffe sich in die Länge zogen, stürmten die Türken die tapfer verteidigte Stadt Famagosta auf Cypern, und die Insel war damit in ihren Händen. Die Führer der Christen hatten sich in das türkische Lager begeben, wurden aber daselbst von Mustapha, dem Befehlshaber der Türken, in schändester Weise erst mißhandelt, einer von ihnen, nachdem man ihm Nase und Ohren abgeschnitten, sogar lebendigen Leibes geschunden, dann aber nebst 300 Männern ermordet. Don Juan d'Austria war zum Oberbefehlshaber der Flotte der Liga gemacht worden, die sich im Hafen von Messina sammelte. Es waren mehr als 300 Fahrzeuge mit 80 000 Menschen an Bord. Die einzelnen Flottenabteilungen wurden geführt von Marcantonio Colonna für das päpstliche Geschwader; die venezianischen Schiffe leiteten Barbarigo und Veniero und auf der prachtvollen katalonischen Galeere von Don Juan d'Austria wehte an dem Stern, der mit goldenen Wappen und Sinnprüchen verziert war, das auf blauem Seidendamaste gestickte Wappen der Mächte der Liga in der großen Flagge, die der Papst gesendet und gesegnet hatte. Am 4. Oktober 1571 ankerte das ganze Geschwader im Kanal von Cephalonia, dorthin brachte ein von Süden kommendes Schiff die Nachricht von dem Falle Famagostas und von dem empörenden Treubruch Mustaphas. Der Wunsch nach Rache war allgemein, und die Herzen aller sehnten sich nach einer baldigen Schlacht, um die Muselmanen wegen ihrer Untaten zu züchtigen. An der Inselgruppe der Curjolari vorbei segelte die Flotte der Liga die Küste von Acananien entlang in die Bucht von Lepanto hinein, und lauter Jubelruf erscholl auf allen Galeeren, als das Geschwader der Türken in Sicht kam. Die Bemannung der ligistischen Galeeren war eine bunte, Spanier, Deutsche, Italiener waren mit je



Don Juan

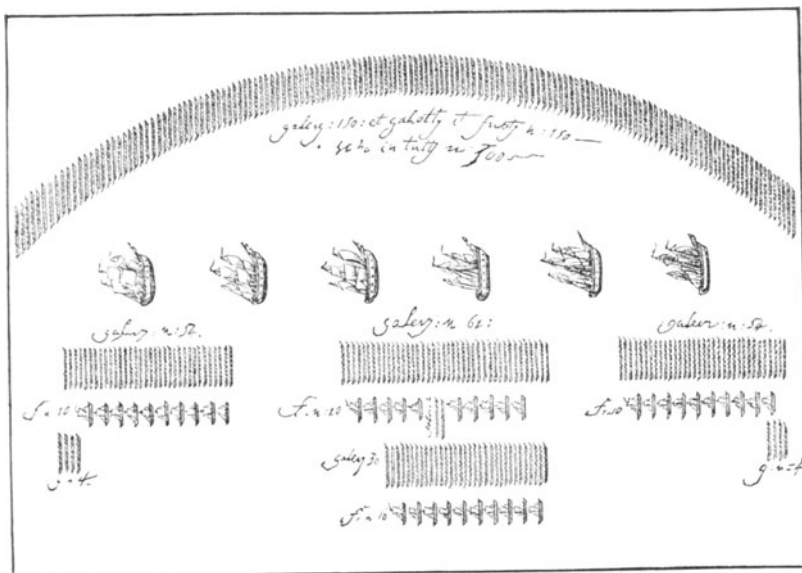
Don Juan d'Austria. Nach einem Kupferstiche.

7000 Söldnern vertreten, Hunderte von Abenteurern hatten sich eingefunden, wieder andere waren von dem Klange vornehmer Fürstennamen angezogen worden oder waren als Kämpfer gegen die Heiden dem Zuge nach Messina wie zu einem Kreuzzuge gefolgt. Aber nicht alle teilten das Siegesbewußtsein Don Juans, denn noch war es, angesichts der zahlreichen Türkenflotte sogar möglich, daß einzelne Führer den Rückzug anrieten. Don Juan aber rief ihnen zu: „Ihr Herren, die Zeit zum Beraten ist jetzt vorbei, jetzt gilt es zu schlagen“. Ohne seine Panzerrüstung, nur mit geringer Begleitung nahm Don Juan nunmehr eine genaue Inspektion aller Galeeren vor und stellte sie zum Kampf in drei Abteilungen nebeneinander, sechs venezianische Galeassen, höhere und stärkere Schiffe als die Galeeren, vor der langen Front, dahinter ein Reserveregeschwader von 35 Galeeren unter dem Marques von Santa Cruz, und eine Anzahl kleiner Galeeren, der Fusten. Barbarigo mit 54 Galeeren hatte den linken Flügel, Doria mit 54 den rechten, und Don Juan das Zentrum mit 61 Galeeren. Jeder Führer hielt Ansprachen an seine Kriegsvölker und suchte sie zur höchsten Begeisterung anzustacheln. Zu seinen Spaniern sprach Don Juan: „Kinder, zum Tode sind wir fertig und uns, will es der Himmel, ist der Sieg, streitet im Namen des Herrn, damit die Heiden nicht fragen, wo denn der Christengott ist!“ Kampfeslust und Eifer sprachen sich in aller Augen aus, frühere Feinde fielen sich veröhnt in die Arme, die Mönche erteilten Segen und Absolution, und der Streit konnte beginnen.

Aber auch Ali Pascha hatte seine Schlachtreihe wohl geordnet, seine Flotte war groß, er hatte sie halbmondförmig aufgestellt und beabsichtigte die Flügel der Christen zu umklammern. Unter ihm standen berühmte Admirale und Korsaren, denen der Schrecken vorausging; unter andern Mehemed Siroco und Aluch Ali, auch sie feuerten in ihrem fanatischen Christenhasse ihre wilden kampfsgewohnten Janitscharen zur Wut an, ja auch die Ruderflaven, die doch meistens Christen waren, wußte der Korsar zur größten Leistung zu reizen, „Gehört dieser Tag eurem Glauben“, sagte er zu den Ruderern seiner Galeere, „so schenkt ihn euch Gott, gehört er aber mir, so verheißt ich euch allen die Freiheit, dessen seid eingedenk und tut eure Pflicht!“

Der Himmel schien den Christen günstig, der Wind, der anfänglich gegen sie gestanden, drehte sich. Eine helle Oktober Sonne verherrlichte den Morgen des 7., als die Galeeren auf Schußweite aneinander gekommen waren, und der Wind kräufelte nur wenig die blauen Wellen,

die sprangen und glitzerten, indem sich die Bemalungen und Vergoldungen von über 400 Schiffen in ihnen zu spiegeln versuchten. Ali Pascha gab den ersten Schuß ab, Don Juan erwiderte ihn, dann fielen auf den christlichen Galeeren alle auf die Kniee, ein kurzes Gebet, Trommeln und Klarinen an Bord der Galeere Don Juans, ein wildes, stimmverworrenes Gebrüll auf Seiten der Türken, und die Flotten jagten gegeneinander, das Wasser vor dem Bug der Schiffe spritzte, die Kanonen



Plan der Seeschlacht bei Lepanto, 7. Oktober 1571.

Nach einer Skizze des Don Juan d'Austria im Archiv zu Simancas in Spanien.

donnern, Kugeln und Kartätschen, Feuerkränze und Enterhaken flogen hinüber und herüber, Schiffe stoßen gegeneinander, daß die Masten vorne überfallen, die Wände splintern, es wird geentert, angegriffen und zurückgeschlagen, und wieder angegriffen, Galeeren versinken mit hunderten von Streitern und Ruderern und meilenweit ist die Bucht erfüllt von Kampfgeschrei, von sich jagenden einzelnen Schiffen, von Trümmern und voll von Glenden, die sich aus den untergegangenen Schiffen retten wollen; gleich im Beginn des Feuergefechtes haben die Galeassen von Venedig zwei Galeeren in den Grund gebohrt, dann aber

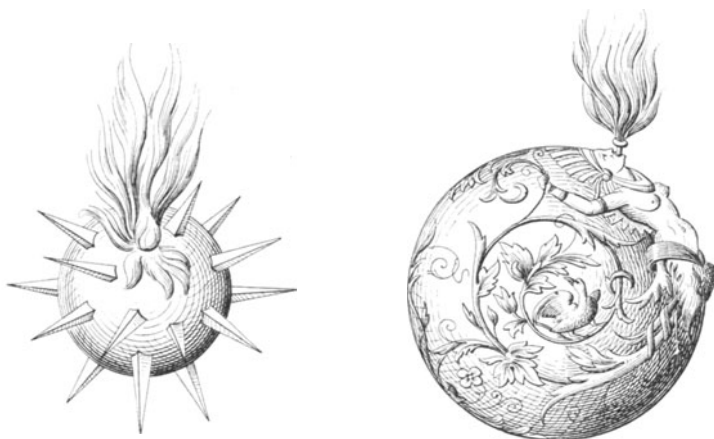
begann Uluç Ali den linken Flügel, die Galeeren von Barbarigo zu umfassen, Doria sendete ihm Hilfe, schwächte sich aber dadurch so, daß nun Mehemed Siroco die Schlachtlinie Dorias durchbrach. Don Juan d'Austria hatte die große Galeere Ali Paschas an der schönen im Vordertheil wehenden Flagge erkannt und steuerte auf sie los; es war eine Riesengaleere, die die Galeere von Don Juan weit überragte.

Tapfer hielt Barbarigo den Anprall der Korsaren aus und leitete die Schlacht auf dem linken Flügel, bis ein Pfeilschuß ihn ins Auge traf. Uluç Ali warf sich mit einer Anzahl von Galeeren auf das Schiff von Giustiniano, dem Johanniter Prior, den er als den ersten der Malteser Ritter tödlich haßte. Giustiniano hatte bereits vier feindliche Schiffe erobert, als Uluç Ali zum Entsatz heranslog, und nun reichten die Kräfte des Maltesers nicht mehr aus. Bis auf drei Mann, unter ihnen der Prior, wurde die ganze christliche Mannschaft niedergehauen und Uluç Ali nahm die vornehme Beute ins Schlepptau seines Schiffes. Der Kampf war jetzt allgemein geworden, kein Kommandowort galt mehr, oder es verhallte im tobenden Kampfesgetümmel, in scheinbar unlösbaren Klumpen lagen die Schiffe aneinander, und ein Morden fand statt, wie es wohl niemals das Meer wieder erblickt hat.

Am heftigsten wogte der Streit um die beiden Admiralschiffe, an ihrem Sein und Nichtsein schien der Erfolg des Tages zu hängen. Die ersten Ritter, wie Requesens, Colonna, Veniero und Urbino drängten sich zur Unterstützung in die Nähe der Galeere Don Juans, während auf seiten der Osmanen die ersten Führer der Korsaren kämpften. Ganz besonders tat sich Santa Cruz hervor, der seine Galeere mitten in das Gewühl hineinführte, eine feindliche Galeere rannte er in den Grund, die zweite enterte er und die ganze Besatzung wurde hingenegeschlachtet, Pardon wurde nicht mehr gegeben, auch nicht verlangt. Während des fürchterlichen Nahkampfes der Galeeren, bei dem das Christenshwert und die Streitart mit dem Handschar, dem krummen Säbel der Orientalen, rang, schwieg die Artillerie oft ganz, weil über die Kanonen hinweg die Menschenhaufen wogten und die Masse der Gefallenen jede Bedienung der Geschütze hemmte. Desto heftiger aber und mit Tod bringender Sicherheit regnete es von oben herab, aus Masten und Galerien, Pfeile und Bomben und Feuerbälle; Verwundete und Sterbende wurden in die Fluten hinabgestoßen und niemand dachte an die Rettung dieser Unglücklichen.

In diesem Gewühl von Schiffen befand sich auch die Galeere Mustaphas, dreihundert auserlesene Janitscharen waren seine besondere

Leibgarde, weil sie gleichzeitig den Kriegsschatz und die Beute bewachen mußten. Alexander von Parma war der erste, der auf jene Galeere hinauf sprang, seine Mannschaft folgte, Mustapha fiel, und die Galeere wurde genommen. Einzelne der Soldaten Alexanders sollen 2000 Goldstücke aus der Siegesbeute aus dieser einzigen Galeere erhalten haben. Die Tat war tollkühn gewesen, aber sie war gelungen, und als nach der Schlacht Don Juan seinem Freunde über seine tollkühne Handlung Vorwürfe machen wollte, erwiderte Alexander: „Für mich gibt es keine Gefahr, mich beschirmt das Gebet meiner jungen Gemahlin“.



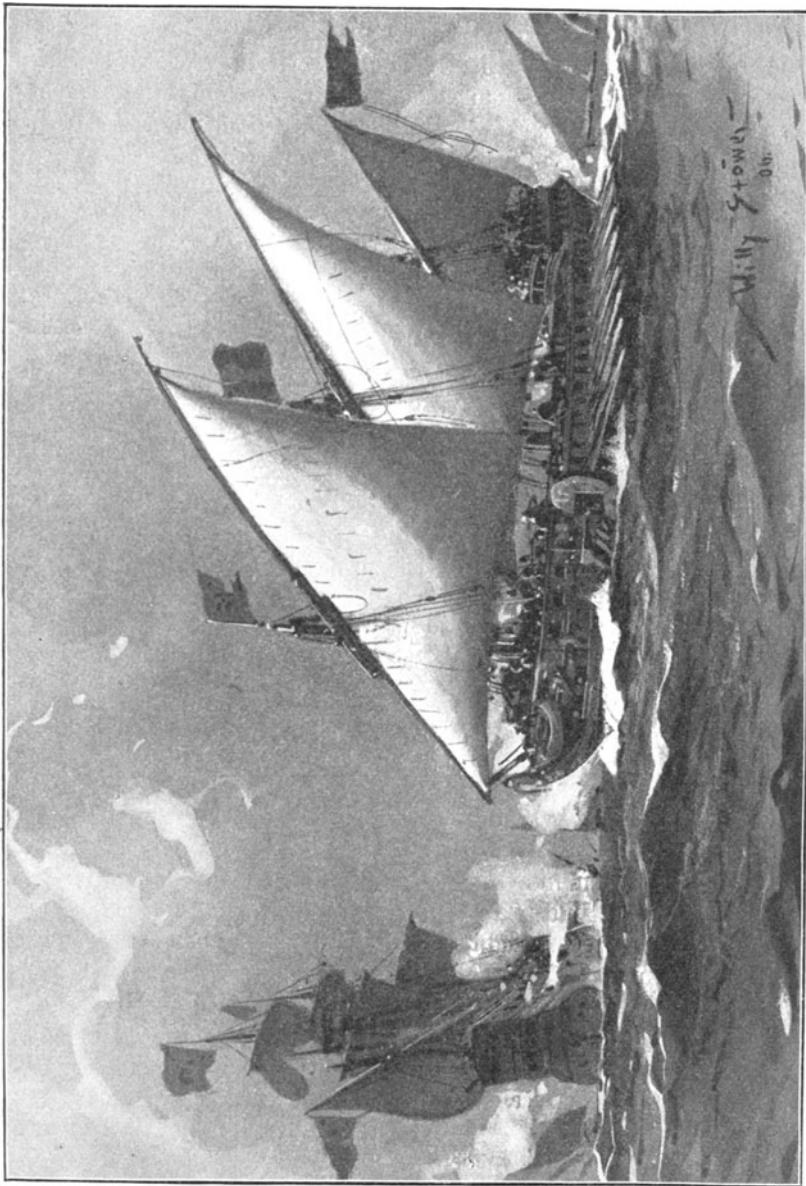
Bombe und Feuerball aus der Zeit der Schlacht bei Lepanto.

Zwei Stunden lang hatte der Kampf schon auf den Admiralschiffen getobt, immer neuer Entsatz war herangezogen worden, zweimal schon hatten die Spanier festen Fuß auf dem feindlichen Verdeck gefaßt, aber zweimal mußten sie zurück, beim dritten Ansturm fiel Ali von einer Kugel getroffen und stürzte über die Brüstung in das Meer. Die Galeere war erobert und ein tausendstimmiger Siegesruf pflanzte sich von Galeere zu Galeere fort. Am hartnäckigsten widerstanden die Türken auf dem Flügel Dorias. Santa Cruz wollte Aluch Ali seine Beute entreißen und verfolgte ihn, aber Aluch Ali kappte das Schlepptau des genommenen Schiffes und entkam. Dreihundert tote Türken lagen auf der Galeere mit dem Malteserkreuz und unter ihnen fand man den verwundeten Giustiniano. Nach dem Siege über den osmanischen Admiral, eilte Don Juan auf den schwerbedrängten rechten Flügel;

Doria's Galeeren sahen übel zugerichtet aus, von 500 Spaniern, die Juan de Cordona an Bord gehabt hatte, lebten nur noch 50. Auf zwei päpstlichen Galeeren war fast die ganze Mannschaft gefallen und eine Galeere des Herzogs von Savoyen trieb ohne einen einzigen Lebenden an Bord auf dem Meere umher, solch vollkommene Arbeit hatten Janitscharen und Christen auf den Brisen gemacht. Endlich wichen auch auf dem rechten Flügel die Türken, und nun wurde Jagd auf die Zerstreuten gemacht, so weit die Kräfte hierzu nach vierstündiger Schlacht noch vorhanden waren. Much Ali jedoch entkam mit einem Teil seiner Schiffe nach Lepanto, und eine ernste Verfolgung war den erschöpften Christen nicht mehr möglich.

Viele der genommenen Schiffe mußten aufgegeben werden, weil sie nicht mehr dauernd über Wasser gehalten werden konnten, Waffen und Beutestücke wurden ihnen genommen, dann ließ man sie treiben oder versenkte sie. Am nächsten Tage erst konnte Don Juan d'Austria Generalmusterung abhalten; von seinen Galeeren waren 12 gesunken. 4800 Venezianer, 800 Päpstliche und 2000 Spanier wurden vermißt, 2500 Sigisten starben noch innerhalb weniger Tage an ihren Wunden. Die Türken hatten 130 Kriegsschiffe eingebüßt, 25 000 Tote und 5000 Gefangene verloren. An 12 000 christliche Galeerenflaven wurden befreit, unter denen sich 2000 Spanier befanden. Die ganze Beute wurde nach den gebräuchlichen Gebräuchen verteilt.

Nach der notwendigsten Ruhe und Ausbesserung der Galeeren drang Don Juan d'Austria auf eine energische Ausnutzung dieses mit so großen Opfern an Material und Menschen erkauften Sieges, er wollte die Dardanellen sperren, Konstantinopel die Zufuhr abschneiden, ja einen Sturm auf die Kaiserstadt wagen, und schon fing man dort an mit Hab und Gut nach Kleinasien hinüber zu flüchten. Aber Don Juans Vorschläge fanden fast nur Gegner, alle Führer glaubten genug getan zu haben, wenn sie mitgeschlagen hätten, und nun wollten sie nur noch sich an der Verteilung der Beute beteiligen, um sich dann zu trennen. So blieb der gewaltige Seefampf von Lepanto ohne nachhaltige Folgen. In Messina wurde der Held von Lepanto aber festlich empfangen, die Stadt schenkte ihm 30 000 Dukaten, die er jedoch den Kranken und Verwundeten der Armada übergab. Als der Papst Pius V. die Nachricht von dem Ausgange der Schlacht erhielt, sprach er: „Fuit homo missus a Deo, cui nomen erat Johannes“. Auf dem Marktplatz von Venedig wurde Don Juan d'Austria ein Standbild errichtet. Anders aber war die Aufnahme der Siegeskunde durch den König Philipp II.



Galeeren im Kampfe mit einer Galeaffe. Zeichnung von Willy Stöwer.

von Spanien, dessen größte Kunst ja stets die Selbstbeherrschung gewesen, dem nie Freude oder Trauer oder Aufregung aus den immer gleichen kalten Zügen blickte. Als ein Ritter zur Zeit der Vesper raschen Schrittes auf den König zueilte mit der Nachricht des erfochtenen Sieges auf den Lippen, da hemmte der König diese Mitteilung mit den Worten: „Nicht so ungestüm, Don Manuel!“! Dann hörte er, ohne eine Miene zu verziehen, den Bericht an, und alles, was er sagte, war: „Don Juan hat viel aufs Spiel gesetzt“, die große Tat und die damit verbundene Ehrung Don Juans paßte nicht in seine Pläne.

Nur mit größtem Unmüde konnte der nun erst 26jährige Held von Lepanto dem Gewirre zuschauen, das die Uneinigkeit der Staaten in Europa geschaffen. In seinem Innern jedoch klangen mächtig die Worte wider, die Papst Pius V. gesprochen, daß nämlich das erste auf Kosten der Ungläubigen errichtete neue Reich dem Helden von Lepanto zufallen müsse.

Aber so hoch auch das Streben von Don Juan durch diese Worte angefeuert wurde, so mißtrauisch begann von da ab sein königlicher Bruder Philipp II. alle seine Schritte zu beobachten und bewachen zu lassen, denn schon fing er an, in seinem nicht thronberechtigten Bruder einen vom Volke geliebten Nebenbuhler zu befürchten. Als Don Juan sich mit dem Plane trug, Morea zu erobern, um dort ein Königreich zu gründen, verhinderte deshalb Philipp diesen Kriegszug, wußte aber Don Juan, den ehrgeizigen Jüngling, unter Vorgabe anderer Zwecke, für fernere Dienstbarkeit, zu der er ihn gebrauchen wollte, zu fesseln. Unter diesen Umständen war es den Türken leicht, ihre Rüstungen zur See wieder zu vollenden. Auf Befehl Selims II. mußten noch im selben Winter 150 neue Galeeren vom Stapel laufen, „Und sollten die Laue aus Seide gedreht werden“, setzte der Großvezier hinzu, „der hohen Pforte fehlen nicht die Mittel hierzu“, dann bestimmte er den kühnen Korsaren Uluç Ali zum Befehlshaber seiner neuen Flotte. Es kam aber nicht zur Schlacht, die Türken wichen der Flotte Don Juans aus und verhandelten mit Venedig, das sich wirklich vom Bunde der Vigißen los sagte. So war die ganze christliche Liga, die man die ewige genannt hatte, dahin und mit ihr alle Erfolge von Lepanto. Aber Don Juan ruhte und rastete nicht, überall suchte er neue Bundesgenossen gegen die Türken zu gewinnen, und der Gewalt seiner Persönlichkeit, seinem Feuereifer für die katholische Religion, vereinigt mit einer seltenen Hingabe für seinen hartherzigen, mißtrauenden Bruder, gelang es die Bizetönige von Neapel und Sizilien zu beschleunigten Rüstungen anzu-

treiben; im Jahre 1573 unternahm Don Juan auf Befehl Philipps II. einen siegreichen Zug nach Tunis, aber der Lohn, daß ihm Algier als Königreich verliehen werde, blieb aus, und in Don Juan erwachte mit der Zeit eine Bitterkeit, die den Verdacht Philipps nur immer mehr bestärkte. Wohl machte er Don Juan zum Vizekönig in drei italienischen Reichen, ebenso wie später an Albas Stelle zum Statthalter in den Niederlanden, nie aber um ihn zu ehren oder ihm zu danken, sondern nur, um die Tatkraft Don Juans in all den schwierigen Positionen, wo andere ohne bleibenden Erfolg gerungen hatten, auszunützen; auch erlaubte er ihm nicht nach Spanien oder nach Madrid zu kommen, um persönlich seine Wünsche entgegenzunehmen. Philipp fürchtete zu sehr die Ehrung durch das Volk, und er hatte sich fest vorgenommen, nie und nimmer darein einzuwilligen, daß dem Nichtthronberechtigten die wirkliche Stelle eines Infanten von Spanien eingeräumt werden könne. Die Statthaltererschaft in den Niederlanden forderte von Don Juan die allergrößten Opfer. Was Alba mit Blut und Härte nicht hatte durchführen können, sollte Don Juan nun ohne Mittel von Spanien aus durch das Gewicht seiner Person erreichen. In einem Augenblicke heller Verzweiflung beschloß er endlich gegen den Befehl seines Königs nach Spanien zu fahren. Der König Philipp empfing ihn freundlich, herablassend, ohne alles Gepränge, kein Zug seines Gesichtes verriet eine Spur von Unwillen. Heimlich aber mußte Don Juan Madrid wieder verlassen, und ob der König mit ihm die Infantenfrage überhaupt verhandelt, hat niemand erfahren. Mehrere Jahre voll der allergrößten Mühen und Enttäuschungen erwarteten den jungen Statthalter in den Niederlanden, und der Kummer um seine verfehlte Existenz, der Schmerz, alle Pläne seiner Feuerseele vernichtet zu sehen an dem kalten, herzlosen Widerstande des Königs, zehrten an seinem Lebensmarke. Der Tod seines Freundes und Beraters Escovedo, der mit Wissen Philipps am 31. März 1578 ermordet wurde, traf ihn hart. So welkte in ihm eine Hoffnung nach der andern und an Stelle des fröhlichen Jugendmutes traten Herzeleid und Verzweiflung.

Wie bei seinem Vater, so machte sich auch bei ihm jetzt der Wunsch nach stiller Einsamkeit geltend, denn auch die Kraft seines Körpers war längst dahin. Er wollte, so drückte er sich aus, unter den Mönchen des Montserrat einem Herrn dienen, der mehr vermöge, als sein Bruder Philipp, Fieber und Mattigkeit fesselten ihn oftmals an seine Räume, so daß er die Meinung äußerte, den Posten als Heerführer nicht mehr ausfüllen zu können. Aber noch einmal ermannte er sich und führte

seine Truppen, trotzdem der Zusammenbruch der königlichen Gewalt in den Niederlanden unvermeidlich herannahte, zum Kampf und zum Siege bei Gemblouy. In seinem Heere wüteten Fieber und Pest, die auch ihn, der sich ohne Scheu überall seiner kranken Soldaten annahm, niederwarfen. Nach dem Berichte seines Beichtvaters lag er lange Zeit im Fieberwahn, einmal richtete er sich auf, fühlte sich wieder Admiral einer Flotte, gab Befehle für die Galeerengeschwader und rief laut „Viktoria“! Kurz vor seinem Tode sagte er: „Wie sollte ich mich nicht nach der Weite des Himmels sehnen, da von der Erde keine Handbreit mir gehört“. So starb am 1. Oktober 1578 ein Sohn des Kaisers Karls V., der Held von Lepanto.



Wappen des Don Juan d'Autria.

Michael de Ruiter.

1. Die Seeschlacht vor Plymouth.

(26. August 1652.)

Dieser niederländische Seemann, der eigentlich Michael Adrianzoon de Ruiter (oder de Ruyter d. i. der Reiter) hieß, stieg während seiner langen ruhmvollen Laufbahn aus dem bescheidensten Lebenskreise zu den höchsten Ehren und Würden empor, die ein Seemann erreichen kann.

Michael de Ruiter wurde im Jahre 1607 zu Blijssingen geboren. Seine Eltern waren Leute geringsten Standes, deren Ehe reichlich mit Kindern gesegnet war. Der Vater zog Bier ab und verkaufte dies an die Arbeiter auf den Werften. Daher sah er sich genötigt, seinen Sohn Michael auf der Seilerbahn unterzubringen, welche den Gebrüdern Lampsin gehörte; hier mußte Michael das Rad drehen. Eines Tages sollte er eines Fehlers wegen bestraft werden. Er entfloh und wurde verfolgt. Der Kirchturm, welcher gerade ausgebaut wurde, war mit einem hölzernen Gerüste umgeben. Da hinauf kletterte er, bis er an einem Punkte stand, von wo er nicht weiter konnte und jeden Augenblick in Gefahr war hinabzustürzen. Man hielt mit der Verfolgung inne. Einer seiner Brotherrn, der den Jungen so schwindelfrei stehen sah, gewann Teilnahme für ihn, und durch seine Vermittelung kam Michael zur See. Als er erst den Boden eines Schiffes unter seinen Füßen hatte, half er sich selbst weiter.

De Ruiters Jugendzeit fällt in die Wirren des Dreißigjährigen Krieges, und die Zeit in der die holländisch-ostindischen Unternehmungen zu blühen begannen und das Vaterland zur See schwere Kämpfe mit den Spaniern und Portugiesen zu bestehen hatte. Mächtig strebte die holländische Flotte empor, und Männer wie Heemskerck, der die spanische Flotte bei Gibraltar schlug, Piet Hein, der Bahia eroberte, Everzen, Tromp, Adria Patet und andere mehr waren die Vorläufer

unseres Helden, die um das Jahr 1640 nicht nur gegen Spanien, sondern auch gegen das mit jenem vereinigte England kämpfen mußten, denn um diese Zeit beginnt der gewaltige Krieg um die Seeherrschaft zwischen den genannten Staaten, ein Kampf, den das kleine Holland mit der großartigen ihm innewohnenden Kraft über ein halbes Jahrhundert lang ausgehalten hat.

Michael de Ruyter war mit 15 Jahren wirklicher Matrose geworden, als aber Moritz von Oranien Soldaten anwarb, um gegen die Spanier zu streiten, trat er als Artillerist in dessen Heer, ging später wieder als Unteroffizier an Bord eines Kriegsschiffes, dann trat er zur Handelsmarine über und fuhr als Steuermann und Kapitän bis 1640 auf den damals meist bewaffneten Schiffen seines ersten Reeders. Im Jahre 1642 wurde de Ruyter als Kapitän in der holländischen Kriegsmarine angestellt, und damit beginnt für ihn eine lange ehrenvolle Laufbahn.

Im Jahre 1652, de Ruyter hatte schon beabsichtigt, sich vom seemännischen Stande zurückzuziehen, entbrannte der Krieg zwischen England und Holland, das sich eben erst mit furchtbarer Anstrengung von dem Joche der Spanier befreit hatte. Die Ursache zum Kriege wurde von England darin gefunden, daß die Regierung der Niederlande sich für den unglücklichen und später durch Cromwell hingerichteten König Karl I. von England, den Verwandten der Oranier, verwendet hatte.

England, das damals schon die Herrschaft des Meeres beanspruchte, hatte es eingeführt, daß, wenn Schiffe anderer Nationen englischen Schiffen begegneten, alle diese fremden die englischen Schiffe in devoter Weise begrüßten und zwar dadurch, daß sie die Marsflagge herunterließen und die Flagge des Landes niederholten. Solches verlangte im Mai 1652 der englische Admiral Blake von dem holländischen Admiral Tromp, und als dieser unter irgend welchen Gründen einem solchen Wunsch Blakes, den dieser übrigens mit mehreren Schüssen deutlich zu erkennen gab, nicht erfüllte, griff Admiral Blake ihn sofort an und damit begann am 19. Mai der Krieg im östlichen Teile des Kanals ohne eine eigentliche Kriegserklärung.

Weil in diesem Seetreffen Admiral Tromp keinen vollen Erfolg über die stärkeren Engländer errang, jene vielmehr anfangen die Holländer durch Zerstörung von zahlreichen Heringsflotten und durch Wegnahme ihrer Indienfahrer zu schädigen, wurde an Stelle Tromps de Witt als Vizeadmiral ausertoren. Die Generalstaaten, d. h. die Regierung der Niederlande, hatten aber seit einigen Jahren die Flotte stark ver-

nachlässigt, und sie war weder an Zahl der Schiffe, noch an Größe derselben, am wenigsten aber in ihrer artilleristischen Bewaffnung auf der Höhe der Zeit geblieben. Andererseits aber war der Fortschritt in der Schiffbaukunst bei den Holländern seit ihrer Befreiung von den Spaniern, also seit 1600 von großem Erfolg gekrönt. Die Güte ihres Schiffsmaterials trug wesentlich dazu bei, ihre Flottenführer zu den Taten zu befähigen, mit denen sie ihr Vaterland zur See verteidigten, als es zu Land fast ganz von den Feinden eingenommen war. Diese Höhe der Schiffbaukunst verblieb ihnen noch lange, und Holland ist in dieser Beziehung bis Ende des 18. Jahrhunderts der Lehrmeister von Europa gewesen, so daß man sagen kann, Peter der Große sowohl wie der Große Kurfürst Friedrich Wilhelm von Brandenburg haben sich keine besseren Lehrmeister aussuchen können. Aber die technische Kunst allein konnte keine Seeschlachten schlagen, die Größe und die Zahl der Schiffe und deren Leitung gab doch schließlich den Ausschlag, und die Schiffe der Niederlande wurden zum Teil wegen der flachen Hafeneinfahrten durchgehends kleiner und schwächer gebaut als die englischen; 40—50 Kanonenschiffe standen den englischen 60—100 Kanonenschiffen oft im Kampfe gegenüber. Um so bewundernswerter ist es, daß die Niederlande so lange den ungleichen Streit durchführen konnten, während nebenher ein wilder Parteizwist der Orangisten und der Nationalpartei im Lande wütete und die Flotte oft ihrer besten Kräfte beraubte. Auch de Ruyter hatte viel unter diesen Mißhelligkeiten zu leiden und oft, wenn ihm die notwendigsten Streitkräfte gar nicht oder verspätet oder in nur geringem Maße bewilligt wurden, ging er damit um, den Dienst zu quittieren, aber seine Liebe zum Vaterlande gewann jedesmal wieder die Oberhand und erfüllte ihn mit neuem Mut bei neuer Entfagung.

Am 21. August 1652 ging de Ruyter mit dem ihm anvertrauten Geschwader, nachdem man von seiten der Regierung alle seine Einwendungen gegen die geringen Streitkräfte, die man ihm zur Verfügung gestellt hatte, zurückgewiesen hatte, in See, um die englische Flotte im westlichen Kanal anzugreifen und das Einlaufen einer größeren Flotte von Handelsschiffen zu ermöglichen.

Am 26. August des Jahres 1652 war ein heller, sonnenklarer, fast windstillter Morgen, welcher es der holländischen Flotte unmöglich machte, sich den Engländern, die ihr um ein bedeutendes überlegen waren, zu nähern. An jedem Ende der langgestreckten Linie lag ein Sechzig-Kanonenschiff. An Bord des „Alfred“, einer Fregatte

von vierzig Kanonen, wehte die Flagge des Vizeadmirals George Mascue.

Die holländische Flotte zählte 30 Schiffe, und von diesen hatten nur drei 28 und 40 Kanonen, mit denen sie noch einige 60 Kauffahrer zu beschützen hatte. Als nachmittags die Brise auffrischte, wurde sie in drei Kolonnen geteilt. Das mittlere Geschwader kommandierte Herr de Ruiter selbst am Bord des „Neptun“. Das Geschwader rechts wurde dem Kapitän Joris Pieterßen übergeben; seine Flagge wehte vom „Westergo“, links an Bord des „Rotterdam“ Kapitän Martjen Berhaf. Jedes dieser Geschwader verfügte über zwei Brander. Zehn der Kauffahrer, die stark und gut bewaffnet waren, wurden mit in die Linie gestellt; die übrigen zogen sich unter dem Schutze zweier leicht bewaffneter Schiffe zurück.

Nun segelten die Holländer völlig kampfbereit auf die englische Linie von 40 Schiffen ein, welche sich nicht rührte, weil sie sich in ihrer Übermacht sicher fühlte. Als die beiden Admiralschiffe sich gegenüberlagen, begrüßten sie sich sogleich mit einem heftigen Feuer.

Der Kampf wird von allen Seiten eifrig aufgenommen und fortgesetzt. Bald ist alles in Pulverdampf gehüllt; jedes Schiff sieht nur noch das zunächstliegende. Jeder Kapitän ist auf sich selbst angewiesen.

Unter den Kauffahrern befindet sich auch der bewaffnete Ostindienfahrer „Strauß“, befehligt von dem tapfern Friesenkapitän Douwe Nufes. Er segelt auf den am wenigsten bedrängten Teil der englischen Linie ein und ruft den Seinen zu: „Achtet auf die Geschütze! Wir wollen uns aus dem Gewirr da vor uns ein paar Prisen holen. Streckt die Marsjegel!“

Die Matrosen prallen vor solchem wagehalsigen Unternehmen zurück, denn dieser Befehl jagt sie einem gewissen Tode in die Arme. Sie murren bei jeder neuen Ordre und brechen zuletzt in offenen Widerstand aus.

„Was gibt's da zu murren?“ ruft plötzlich eine Donnerstimme, und der Friesenkapitän steht hoch aufrecht unter den Rebellen. „Wollt ihr Hunde nicht fechten? Ich will euch die Courage einpumpen. Wollt ihr oder wollt ihr nicht?“

Einen Augenblick bleibt es still. Es ist die Wirkung dieses unvermuteten Erscheinens. Dann aber schreit es überall an Bord wie aus einem Munde: „Nein! Nein! Und abermals nein!“ und die Aufregung wird so groß, daß jedermann seinen Posten verläßt.

Douwe Nufes sieht starr vor sich nieder, während das Geschrei

um ihn her zunimmt. Aber plötzlich rafft er sich zusammen, und nach dem Hintertdeck springend ruft er dem rebellischen Volke zu: „Wenn ihr Hunde nicht mit mir fechten wollt, so sollt ihr mit mir tanzen! Ich sehe, ihr habt Lust zu einem tüchtigen Sprung ins Blaue, da ihr nicht unten bei mir bleiben wollt. Wie nun? Dort liegen die Engländer und unter mir liegt die Pulverkammer, in der Hand aber schwinde ich die brennende Lunte!“

Er machte eine Bewegung, als wollte er sich die Kajüststreppe hinabschwingen. Da trat der Hochbootsmann hervor und sagte: „Mit Verlaub, Kapitän! Könnt Ihr dem Volk seine Dummheit vergeben?“

„Das kann ich, wenn ihr euch besonnen habt. Auf eure Posten! Streckt die Marssegel und holt die Fockschote an. Nun anluven und zwischen die beiden Engländer mitten hinein! An die Geschütze!“

Der „Strauß“ rückte rasch vor und schoß zwischen die bezeichneten Fahrzeuge hinein. Die Matrosen stimmten ein Jubelgeschrei an.

„Wohlgetan!“ rief der Friesenkapitän. „Luv Großbrassen! Groß Marssegel back!“ — Das Schiff steht! — „Feuer Backbord! Feuer Steuerbord!“

Die Geschütze des Ostindienfahrers donnerten über die See hin. Die Schüsse waren so sicher gezielt, daß bald die Seitenborde beider Feinde große Risse erhielten und das Wasser allerorten hereinströmte. Die Pumpen mußten in Bewegung gesetzt werden.

„Die sind besorgt!“ rief Douwe Lukes. „Jetzt ist die Fahrt frei. Vollbrassen Großmarssegel! Steuert auf das offene Wasser hinaus, damit wir sehen, wo sonst Hilfe not tut. Nun, Jungens, was ist besser: fechten oder tanzen?“

„Fechten!“ antworteten sie. Eine Stimme rief von vorne: „Segler am Bug!“

„Das ist de Ruiter mit dem Neptunus“. Holla Mhoi, Herr! Alles wohllauf bei mir! Zwei Engländer habe ich in den Grund geschossen. Die Passage ist frei.“

„Dank für die gute Botschaft!“ entgegnete de Ruiter. „Aber wir sind noch nicht am Ende. Dort steuert Lord Mascue; er hat es auf unser Zentrum gemünzt, um an unsere Rauffahrer zu kommen; darum zieht er die Brand an sich. Aber ich will ihm diese Lust vergällen. Haltet Ihr mit?“

„Ich halte!“ rief Douwe Lukes lustig durch sein Sprachrohr zurück. „Mylord Admiral, meine Kanonen sprechen friesisch. Feuer! Hahaha! Den Besanbaum durchgeschossen und Seiner Herrlichkeit vor die Füße geworfen! Nochmals Feuer!“

Mit vollen Segeln schossen der „Neptun“ und der „Strauß“ jetzt auf das englische Admiralschiff ein. Dies nahm den Kampf an, und alles hüllte sich in dichten Pulverdampf.

Die Enden der holländischen Linie hatten weniger Aussicht auf einen glücklichen Erfolg als das Zentrum. Die englischen Sechzig-Kanonenschiffe, die hier lagen, griffen heftig an. Das Feuer wurde keinen Augenblick unterbrochen, und die Soldaten schossen manchen Holländer mit ihren Flinten vom Verdeck herunter.

Kapitän Martjen Verhaef, der an Bord des „Rotterdam“ kommandiert, wird von einer solchen Kugel niedergeschmettert. Sein Sohn, als erster Leutnant an Bord, wirft sich vor ihm in die Kniee. Unterdessen achtet kaum jemand auf das führerlos gewordene Schiff, dessen Geschütze schweigen, während der gegenüberliegende „Seymour“ ein heftiges Feuer auf dasselbe eröffnet. Da schlägt der Verwundete die Augen auf und sagt leise: „Dank dir, mein Sohn; aber vor allem achte auf des Landes Dienst!“

Der Leutnant reißt sich vom Vater los und springt auf die Schanze, indem er ruft: „Mächt meinen Vater, der auch euch ein Vater war! Feuer!“

Die Matrosen des „Rotterdam“ gehorchten willig dem jugendlichen Führer. Unerfrocken kämpften sie gegen die 60 Feuereschlünde des „Seymour“, bis der „Friede“ erschien, um ihnen zu helfen.

Auch der „Strauß“ und der „Neptun“ hatten gesiegt. Das englische Admiralschiff war furchtbar zugerichtet. Es ließ seine Marssegel voll fallen und jagte zwischen den beiden Holländern mitten durch auf die hohe See hinaus.

„Da läuft er!“ ruft Douwe Aukes. „Gefällt es Eurer Herrlichkeit nicht, auf ein Glas Kapwein bei mir vorlieb zu nehmen? Ha, ha! Mylord Hochmut ist klein genug, davonzulaufen. Da ziehen seine Genossen hinter ihm drein! Eins! Zwei! Drei! Vier! Sollen sie so davontommen?“

„Ihnen nach!“ lautete das Signal Michael de Ruiter's. „Ich schicke Euch den ‚Gelderland‘ und den ‚Sankt Peter‘ zu Hilfe. Ihnen nach!“

Der Frieser hielt auf den Spiegel des englischen Admiralschiffes ab. Michael de Ruiter sandte ihm die nötige Verstärkung und segelte nach dem Flügel, wo die Kanonade schwächer ward. Dort waren die Engländer, die sonst überall wichen und nach Plymouth zu entkommen suchten, noch Meister des Platzes. Der „Centaur“ spie aus seinen 60 Kanonen eine solche Flut von Eisen, daß der „Westergo“, den Joris Pieterjen kommandierte, fast erlag. Man beriet schon, ob man die Flagge streichen



Michael Adrian de Ruiter

Admiral Michael Adrian de Ruiter. Nach einem Kupferstich.

oder das Schiff in die Luft sprengen sollte, als der Kommandeur, der krank daniederlag, sich auf das Verdeck tragen ließ und sich mühsam aufrichtete: „Werdet nicht lässig! Ich bin ja mitten unter euch! Die Krankheit ist besiegt; nun müssen wir die Engländer auch besiegen. Nochmals ans Werk!“

Die Matrosen eilten, angefeuert von diesen Worten, an die wenigen Geschütze, die noch bedient werden konnten. Der „Centaur“ wich zurück.

Der kranke Kapitän hatte sich auf das Deck der Hütte tragen lassen und beherrschte die Schlacht mit hellem Auge. „Danke euch, Jungs! Er läuft vor uns. Und da kommt auch Entfaß.“

Auf der andern Seite des „Centaur“ erschien de Ruiter. Zwischen zwei Feuer eingeklinkt, bedeckte sich der Engländer von oben bis unten mit seinen Linnen. Er slog dahin, während de Ruiter ihm nachsegelte.

Joris Pieterfen sah es und lächelte. Er reichte seinem ersten Offizier die Hand und sprach mit schwacher Stimme zu ihm: „Ich sterbe auf der See, der ich mein Leben lang diene. Mein Herz ist leicht in der Todesstunde, da kein Auge um mich weint in der Heimat. Glückliche, wer mitten in dem Jubel des Sieges stirbt! Wenn Ihr mich begrabt, hängt einen schweren Stein an meine Füße, damit die Wellen mich nicht von dem Plage wegreißen, auf welchem ich starb. Grüßt meinen Kommandeur!“ Er schloß die Augen.

Bei einbrechender Dunkelheit, als die Verfolgung aufgegeben war, erschien Michael de Ruiter an Bord des „Westergo“. Er beugte sich über den Sterbenden und sagte:

„Joris, mein Freund, kannst du mich noch hören?“

Der Kommandeur Joris Pieterfen schlug noch einmal die Augen auf, lächelte dem Freunde zu und war nicht mehr.

Michael de Ruiter war tief bewegt. „Er ist hinüber. Wohl ihm! Wer weiß, ob uns einst ein so beneidenswerter Tod beschieden ist, mitten im ersten Rausche des glücklich errungenen Sieges!“

Er kehrte an Bord seines Schiffes zurück. Hier hatten sich alle Kapitäne eingefunden und jubelten ihm entgegen: „Hoch dem Sieger von Plymouth!“

„Nicht mir, nicht euch verdankt Holland diesen Sieg!“ entgegnete de Ruiter, die gebotenen Ehren zurückweisend. „Wir stritten gegen eine große Übermacht. Mit uns war Gott der Herr sichtlich. Ihm allein die Ehre!“

Der Geistliche des Schiffes erschien. Herr de Ruiter kniete nieder, Offiziere, Soldaten und Matrosen folgten seinem Beispiel. Der Geist-

liche sprach ein inniges Gebet und stimmte einen feierlichen Lobgesang an, der sich von Deck zu Deck verbreitete. Die Luft war still und ruhig; am westlichen Horizont verschwamm der letzte Schimmer des Tages. Einzelne Sterne blinkten, die See rauschte auf, und die Nacht umhüllte alle mit ihrem undurchdringlichen Schleier.

Ganz unverhältnismäßig groß waren die Verluste der Engländer in dieser wie in mancher andern Seeschlacht gegen die Holländer, denn während die Holländer stets den Nahkampf suchend nur auf das Unterschiß und die Mannschaft zu schießen bemüht waren, versuchten die englischen Artilleristen die Masten und die Takelage der Gegner zu zerstören, um sie zunächst manövrierunfähig zu machen. Allein die beiden Schiffe, die *Douwe Aukes* vernichtete, gingen mit gegen 800 Mann unter, während der ganze Verlust der Flotte de Ruiters nicht 200 Mann betrug. Erst viel später änderten die Engländer ihre Fechtwaise um und brachten dann, was sie gelernt, in vollendeter Weise bei ihren Feinden, den Franzosen, bei St. Vincent und Trafalgar zur Geltung.

2. Vor Scheveningen.

(10. August 1653.)

Durch verschiedene Verbesserungen auf den Werften, vorzüglich aber durch Versprechungen allerart, durch Aussetzung von Prisen Geldern und Pensionen für die Mannschaften und anderes mehr, alles Maßnahmen, die de Ruyter, de Witt und Tromp bei der Regierung durchsetzten, gelang es ihnen, die Flotte wieder auf einen besseren Fuß zu bringen. So sollte z. B. ein genommenes Admiralschiff mit allem, was an Bord war, der erobernden Mannschaft zufallen, sie sollte noch außerdem eine große Summe Geld erhalten, für kleinere Schiffe entsprechend kleinere Summen.

Im Jahre 1653 blockierten die Engländer unter Monk die Küste von Seeland und den Texel. Bei Seeland lag van Tromp mit 80 bis 90 Schiffen und im Texel Admiral de Witt, und von de Witt konnte man annehmen, daß er mit seinen 20—30 Schiffen nicht gut in See gelangen könne. Eine Vereinigung war aber notwendig für Tromp und Witt, denn Admiral Monk hatte mindestens 120 Segel unter seinen Befehlen, dabei waren die holländischen Schiffe wieder im Durchschnitt die kleineren. Van Tromp, der die Sachlage richtig erkannt hatte, ging mit günstigem Winde am 7. August in See, aber am 8. sprang

der Wind um und wurde West, so daß die Engländer wiederum die Windseite hatten, nichtsdestoweniger wollte van Tromp durch einen Angriff die Engländer hinweglocken und de Witt Gelegenheit zum Entweichen geben. Aber während er sich nur etwas engagieren wollte, blieben mehrere seiner langsamen Schiffe zurück, die Engländer stürzten sich in Masse auf diese und es blieb van Tromp nichts anderes übrig, als mit der ganzen Flotte in den Kampf einzugreifen, namentlich waren es die Geschwader von de Ruiter und Everßen, die den schärfsten Anprall auszuhalten hatten. Die Nacht senkte sich über ein unentschiedenes Treffen, und der nächste Tag war so stürmisch, daß an eine Erneuerung des Kampfes nicht gedacht werden konnte, das war aber gerade, was de Witt gebrauchte. In einer Enge liegend, aus der die Engländer ein Heraussegeln bei Tage kaum für möglich hielten, vollbrachte de Witt dieses Kunststück, begünstigt durch den Wind und hohes Wasser bei Nacht. Es ging ihm etwa so wie später Blücher nach Ligny, als er Wellington zu Hilfe kommen wollte, und wie man heute noch als Knabe lernt:

„Ich hab' es Wellington versprochen
Und hab' noch nie mein Wort gebrochen.“

Van Tromp hatte er es versprochen und er wollte seinem Befreier helfen um jeden Preis. Er hörte den Kanonendonner von Katwyg her, er wußte, daß Tromp seine Flotte eingesetzt hatte, er mußte hinaus. Zahlreiche Fischer und Lotsenboote wurden angewiesen, sich als Bojen in das Fahrwasser zu legen und nun in dunkler Nacht bezeichneten diese etwa 40 an der Zahl das zu nehmende Fahrwasser. Auf den Booten zeigten sich und erloschen die Lichter, je nachdem wieder eine Fregatte ankam oder passiert war, und an Bord der Schiffe hörte man nur die kurzen Pfeifensignale von den Lotsen, die von vorne dirigierten. Als das letzte Kriegsschiff hinaus war, waren alle Lichter erloschen, ein Schuß vom Admiral war das Signal zum Segelsetzen, die Masten füllten sich mit Menschen, die Rahen flogen herum, die Segel standen vor dem Winde, und dahin rauschten die 27 Kämpen de Witts seinen Kameraden zu Hilfe.

Am 9. August war die Vereinigung vollzogen, und van Tromp hatte jetzt 104 Schiffe zusammen, mit denen er am 10. August die Engländer auf der Höhe von Scheveningen angriff, die unter Monk, Penn und Lawson standen. Vor dem Beginnen der Schlacht kamen die Admirale an Bord des „Oranienbaum“, des Flaggschiffes von de Witte zur Beratung zusammen.

Hier zeigte sich der Unterschied in den Charakteren dieser hohen Seeoffiziere auf das deutlichste. Jan Evertzen war kalt und besonnen, unter Umständen sogar unbekümmert; ihm galt es gleich, wohin er sich wendete. Aber wenn der Kampf einmal begann, war er fest und unerschütterlich, hart wie Eisen. Herperts van Tromp war leidenschaftlich bewegt, ruhelos, der Zeit stets voran, ganz abweichend von dem eigentlichen Charakter der Niederländer. Witt de Witte war mutig und ausdauernd wie einer, aber hart und streng gegen seine Untergebenen. Er soll einst gesagt haben, dem Matrosen gebührten Brot, Genever und Prügel; dafür müßte er seine Pflicht tun und dreinschlagen. Geschehe das nicht, werde er ihn treten wie einen Hund. Das sanfte, freundliche Wesen de Ruiters, der ebenso groß als Held wie edel als Mensch war, vermochte über den starren Witt de Witte nichts. Alle Bitten und Ermahnungen, die dieser an ihn richtete, waren tauben Ohren gepredigt.

Eben hatte die Beratung der hohen Offiziere geendet. Herperts van Tromp erhob sich und rief: „Es wird Tag, und kein Augenblick ist zu verlieren. Ich gehe Euch voran; eilt an Bord und frisch auf den Feind. Auf Wiedersehen, hier oder dort oben!“

„Hier noch!“ rief de Ruiters und schloß den Admiral in seine Arme.

„Wie Gott will!“ entgegnete jener. „Ich gehe gerade auf Mont los. Ihr anderen dahin, wie es verabredet. An Bord! An Bord!“

Es wurde Tag, und jeder war auf seinem Posten.

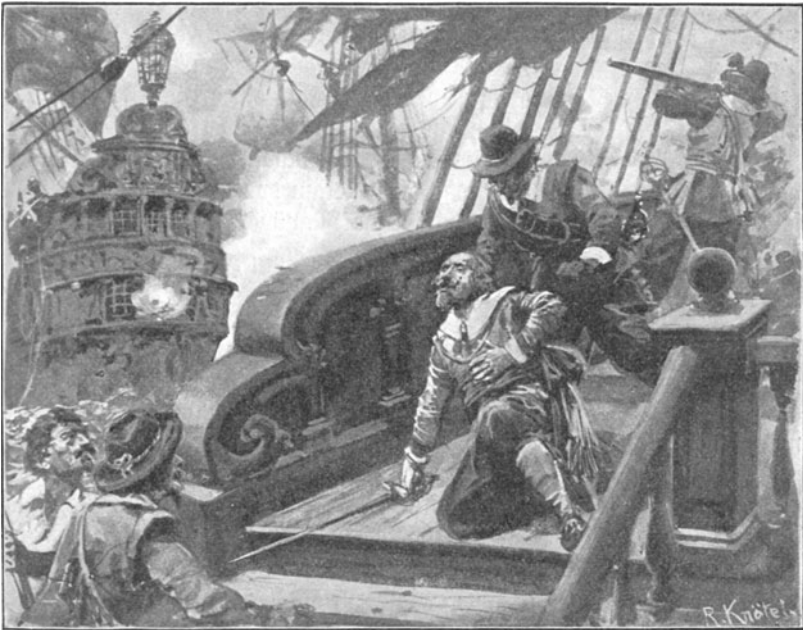
Van Tromp griff mit seiner bekannten Bravour die englische Linie an und durchbrach sie mit seinem Zentrum, ihm folgte die ganze Flotte, Monts Flaggschiff wurde so mitgenommen, daß es die Schlachtlinie verließ und zwei englische Schiffe sanken, dann machten die Holländer dasselbe Manöver von der anderen Seite, und schwere Verluste an Menschenleben waren die Erfolge. Bald nach dem Beginn der Schlacht hatte van Tromp, der auf der Hütte seines Schiffes gestanden, einen Flintenschuß aus der Takelage eines feindlichen Schiffes erhalten. „Es ist vorbei — nur guten Mut“ rief er aus, dann war er tot. Man ließ seine Admiralsflagge wehen, damit keine Unordnung entstehe. De Ruiters befand sich an Bord der Fregatte „Gamm“, einem Schiffe von 30—40 Kanonen mit etwa 180 Mann an Bord. Gewohnheitsgemäß ging er auf das Admiralschiff los, das ihm zuerst in den Kurs kam, diesmal war es das Schiff von Admiral Lawson, bald hatte er auf seinem Schiff, wo er selbst wieder unberührt von feindlichen Geschossen im dichtesten Feuer stand, 43 Tote und 35 Verwundete. Sein Schiff war so beschädigt, die Takelage so zerlegt, daß es fortgeschleppt werden

mußte. Mit einem anderen Schiff, der „Massau“, kehrte er in die Schlacht zurück. Ein Signal des Admiralschiffes rief ihn an Bord desselben. Mit seinen Breitseiten öffnete er sich die Bahn dorthin. Bald stand er vor den sterblichen Überresten von Herpert's van Tromp.

„D hätte es Gott gefallen, daß ich an seiner Stelle läge, wieviel war er dem Vaterlande mehr wert als ich!“ so rief er aus. Nun übernahm Everzen den Oberbefehl und mit erneuter Wut warfen sich die Holländer den Engländern entgegen. Aber auch das Schiff von Everzen wurde zeitweise außer Gefecht gesetzt, und der Sieg schien sich gegen Abend den Engländern zuzuneigen. Es dunkelte und noch immer hielten die Holländer stand, und nur eine allgemeine beiderseitige Erschöpfung trennte die Flotten. Die Engländer steuerten nach Norden, die Niederländer nach Süden und ein jeder schrieb sich den Sieg zu, so sind denn auch die Angaben über die Verluste recht verschieden. Die Holländer hatten die größeren Verluste, denn sie hatten 10 Schiffe wirklich verloren und von den sinkenden holländischen Schiffen haben die Engländer 6—700 Gefangene gemacht, trotzdem Admiral Monk vor der Schlacht seinen Admiralen die Gefangennahme von Holländern untersagte; de Ruiter, der in bezug auf Wahrheitsliebe über jeden Zweifel erhaben ist, meldete seiner Regierung, daß er gesehen habe, wie zwei englische Fregatten gesunken und eine gesprengt sei, ferner daß man fünf andere verbrannt habe. Der Verlust an Toten und Vermundeten wird auf beiden Seiten ziemlich gleich, nämlich mit 15—1600 Mann, angegeben. Der größte Gewinn für die Niederlande aber bestand darin, daß die Engländer die Blockade aufgeben mußten und de Witt und de Ruiter schon im nächsten Monat einen Convoi von 3—400 Schiffen nach der Ostsee begleiten konnten. Die Schlacht, in der außer den oben genannten holländischen Admiralen noch der Admiral Florizoon mitkämpfte, wird auch manchmal die Schlacht der fünf Admirale genannt und war die letzte in diesem Kriege gegen England. Der gewaltige Verlust der Niederländer an Schiffen der Handelsflotte, man bewertete diesen Verlust auf 1700 Schiffe resp. 6 000 000 Pfund Sterling, bewog die Generalstaaten zum Frieden zu Westminster am 15. April 1654, in dem die Niederlanden die Oberherrschaft Englands auf dem Meere anerkannten.

3. Der Ritterschlag.

Dänemark und Schweden führten einen langen, blutigen Krieg. Holland hatte dem ersteren Staate seinen ritterlichen Beistand zur See gegönnt und Herrn de Ruiters bei dieser Gelegenheit den Oberbefehl erteilt. Endlich kam der Friede zustande. Bis Ende Juli war kein dänisches Eigentum mehr in schwedischer Gewalt. Die holländische Flotte ward



Tod des Admirals Herper van Tromp. Zeichnung von Rich. Knöfel.

heimberufen, und der Admiral zur Abschiedsaudienz nach dem Schlosse Frederiksborg beschieden.

Es war 10 Uhr morgens, als Michael de Ruiters mit seinem Stabe eintraf und von dem Feldmarschall Schack empfangen wurde.

Die Kammerjunker, die den Dienst in des Königs unmittelbarer Nähe hatten, steckten die Köpfe zusammen und machten insgeheim ihre Bemerkungen. Graf Oskar Banner, der jüngere Sohn eines altberühmten Hauses, zuckte die Achseln und sagte hochfahrend: „So viel Wefens um einen holländischen Bauern!“

„Es ist aber doch ein merkwürdiger Mann!“ antwortete einer der Umstehenden. „Bedenkt doch nur, was er alles getan hat.“

„Bah! Die Banner haben auch Seesiege erfochten. Jeder dänische Seemann hätte, so ausgerüstet, dasselbe getan. Und nun ein solcher Empfang einem Republikaner zu Ehren! Es gereicht dem ganzen Adel zum Argerniß.“

„Wie er sich nur benehmen mag?“ warf ein anderer hin.

„Erbärmlich genug, wie sich von selbst versteht. Auf seinem Schiffe, zwischen den Leerränden, mag es noch angehen. Aber auf diesem Boden! Seid versichert, es wird eine Komödie geben.“

„Wo soll er es auch gelernt haben?“ fragte ein dritter. „Es wurde mir erzählt, daß er eigentlich ein gemeiner Handwerker sei.“

„Gewiß!“ rief Oskar Banner. „Er war Radjunge auf einer Seilerwerft. Für jedes schlecht gedrehte Tau bekam er mit einem guten Tau seine richtigen Hiebe. Während dieser Manöver auf seinem Rücken schenkte sein hochgeborener Herr Vater den Werftarbeitern sein schales Bier aus.“

„Ein Seilerjunge! Das ist ja noch weniger als die Bootsjungen, die sich hier auf dem Holm umhertreiben!“

„Ihr sagt recht!“ fuhr Oskar Banner fort. „Darum möchte ich auch nicht, daß ich mit ihm in Berührung käme, denn ich weiche ihm nicht einen Schritt.“

„Vergleichen hat schon mancher gesagt!“ war die Antwort. „Wenn aber Seine Majestät den Admiral zur Tafel zöge, und Ihr hättet den Dienst, so würdet Ihr ihm, ohne ein Wort zu sagen, den Becher füllen.“

Oskar Banner wollte etwas erwidern, als der Kanzler den Admiral einführte, und der König von der anderen Seite eintrat.

Friedrich III. stand im Anschauen des Helden verfunken, der die reichsten Kränze des Ruhmes auf seinem Haupte trug und doch so anspruchslos-bescheiden dastand, als komme er, Dank zu spenden, nicht zu empfangen. Nicht lange vermochte der König seine Empfindungen zu unterdrücken; er eilte dem Seemann entgegen und ergriff seine Hand. Zu tief bewegt, um zu reden, schloß er ihn lautlos in seine Arme.

Nachdem die erste Aufwallung vorüber war, nahm Friedrich III. den Arm des Admirals und führte ihn in den Saal. Stolz, Freude und Verlegenheit malten sich auf dem Gesichte de Ruiter's. Ihm schien es, als ob er eine solche Ehre gar nicht verdiene. Als der König plötzlich stehen blieb, begegnete es dem Admiral, daß er den Hut fallen ließ.

Der König, welcher es bemerkte und das mühsam unterdrückte Lachen seiner Junker hörte, wandte sich unwillig zu diesen und sagte: „Graf Banner, hebt den Hut des Herrn Admirals auf!“

Der Kammerjunker machte eine abwehrende Bewegung und antwortete: „Eurer königlichen Majestät und Eurem hohen königlichen Hause zu schuldigen Diensten verpflichtet. Aber der Zweig eines Baumes, der jahrhundertlang in dänischer Erde wurzelt, ist zu zähe, um sich nach einem Matrosenhute zu bücken.“

Ein Schrei des Unwillens erscholl aus den Reihen der holländischen Offiziere. Der Admiral erbleichte und stützte sich auf die Schulter seines Schout by Nacht. Die dänischen Kavaliere blickten mit unverhehltem Staunen auf den fecken Kammerjunker.

„Herr Admiral“, sprach Friedrich III. mit lauter Stimme, „dieser Auftritt mahnt mich an meine Pflicht. Von einer Vergeltung kann zwischen uns nicht die Rede sein; aber ich wünsche diesen Tag durch ein Ereignis zu bezeichnen, das Dänemark Ehre bringt. Habt Ihr meinen Auftrag vollzogen, Herr Kanzler, so teilt der ehrenvollen Versammlung meinen königlichen Beschluß mit.“

Der Kanzler verbeugte sich ehrerbietig, entrollte ein Pergament, welches er in der Hand hielt, und las unter dem tiefen Schweigen der Anwesenden das königliche Dekret, durch welches Herr Michael Adrianzoon de Ruitter in den Adelsstand des Königreiches erhoben ward.

Das dem neuen Ritter verliehene Wappen bestand in einem vierfach getheilten Schild. In dem oberen Abschnitt rechts befand sich ein geharnischter Ritter, der ein blankes Schwert in der gehobenen Hand hält, darunter im blauen Felde ein gelbes Geschütz mit drei gelben Kugeln; oben links ein weißes Kreuz im roten Felde und unten auf himmelblauem Grunde ein weißes Admiralschiff. Das ist das Wappen des Seemanns.

Als der Kanzler die Zeremonie des Vorlesens beendet hatte, winkte der König dem Feldmarschall und empfing von diesem das königliche Reichsschwert. Auf seinen Wink kniete der Admiral nieder. Der König berührte seine Schulter mit dem Schwerte und sagte dabei: „Duldet diesen Schlag, Herr Ritter de Ruitter, und umarmt mich als Euren Freund. Diese goldene Kette aber tragt mir zur Erinnerung und als Andenken an diese Stunde.“

Der Admiral war tief bewegt und konnte die Gefühle seines Herzens nur durch einzelne Worte kundgeben. Der König ließ sein blitzendes Auge durch den Kreis der ihn umgebenden Edelleute schweifen und rief

dem mit bleichem Gesicht neben ihm stehenden Oskar Banner in strengem Tone zu: „Wenn es jetzt gefällig ist? Den Hut da!“

Zitternd, die Augen zu Boden geschlagen, ging Oskar Banner mit wankenden Knien der Stelle zu, wo der Hut lag, hob ihn auf und reichte ihn dem Vizeadmiral. Dieser nahm ihn und sagte: „Ihr seid sehr höflich, mein werter Graf, und ich würde mich glücklich schätzen, wenn es mir möglich wäre, Euch von der Redlichkeit meiner Gefinnungen zu überzeugen. Bedürft Ihr einst in Holland eines Freundes, so wendet Euch vertrauensvoll an mich.“

Der Graf erwiderte hierauf nichts. Der König aber rief ihm zu: „Wenn Ihr eine Reise in das Ausland machen möchtet, so habt Ihr unbeschränkten Urlaub. Hört Ihr? Unbeschränkten! Eure Hand, de Ruiter!“

Mit diesen Worten ging der König mitten durch die erschrocken Kammerjunker und führte den neuen Ritter zum Bankett.

4. Deutsche Gäste.

Zahlreiche Gruppen hatten sich am Strande gebildet, um die Flotte zu schauen, die in der Mitte des Mai 1666 auf der Reede des Texel segelfertig lag. Alle Schiffe glänzten in lichtem Farbenschmuck. Die Geschütze glitzerten im Sonnenschein, die langen roten Wimpel züngelten in blauer Luft. Weiße Zelte breiteten sich über jedes Halbdeck aus. Bis zum höchsten Topp waren die Masten mit bunten Flaggen bedeckt. Auf den Decken der Hauptschiffe erscholl eine lustige Musik, und zahlreiche Böte flogen zwischen der Flotte und dem Lande ununterbrochen hin und her.

In den dichtgedrängten Haufen der Zuschauer am Lande wurden mancherlei Stimmen laut. Ein alter Seeschwaller mit zerschossenen Beinen und lahmer Hand, der noch unter Pieter Hein dabei gewesen war, jubelte laut, daß der Tanz nochmals losginge, und endlich wieder etwas Rechtes geschehen werde. Er schwätzte von einem Flottenreiche zur See, das nach und nach alle Dänen, Schweden und Engländer, und wie sie sonst heißen, vernichten und allein herrschen werde, so weit die Wellen blauen. Andere Leute aber, deren Gewerbe nur in Ruhe und Frieden gedeihen, taten laut Einsprache und verwiesen ihm sein loses Maul, sowie daß er sich über anderer Leute Unglück freue. Das dauerte fort, bis ein ehrfamer Gewerksmann sich dazwischenlegte und

sagte: „Ihr schwächt, wie ihr es versteht. Die Welt ist nun einmal verkehrt, und da ist es schon recht, wenn sich etliche finden, welche sie wieder in Ordnung bringen wollen. Laßt ihr in Gottes Namen einen ordentlichen Krieg kommen, um so besser ist der Frieden hinterher. Frankreich geht mit uns gegen die Engländer los. Seine Flotte wird sich mit der unsrigen vereinigen und der Herzog von Beaufort wird sie kommandieren. Nun, dann sind wir doppelt stark und bekommen um so eher Ruhe und Frieden.“

„Das ist nichts!“ schrie der Invalide wieder. „Was sollen wir mit den Franzosen, wenn wir es allein ausfechten können? Was meint Ihr zu einem Königreiche auf der See und de Ruiter König? He! Wie gefällt Euch das?“

„Ganz und gar nicht!“ antwortete der Gewerksmann. „Ihr tötet am besten, still zu schweigen, um so mehr, als kein Mensch auf Euch hört in diesem Augenblicke, wo es losgeht. Da fällt der erste Schuß! Und die Musik fängt auch schon an. Ist das ein Leben!“

Eine lange Reihe von Ruderfahrzeugen ward sichtbar. In dem vordersten saßen Musikanten, die hatten Scharlachröcke mit Silberfransen an und schmetterten auf ihren Trompeten, daß es eine Lust war, sie zu hören. Darauf folgte ein Boot mit Flaggoffizieren, welche den Dienst bei den hohen Gästen hatten. In der nun folgenden Staatschaluppe befanden sich die Deputierten der Generalstaaten. Sie ruderten vor einer vergoldeten Barke her, in welcher die vornehmen Gäste Platz genommen hatten. Zwölf Kavaliere ruderten dieselbe, und das Steuer führte der Admiral Cornelius van Tromp. In der Barke befand sich Herr Friedrich Wilhelm, Kurfürst von Brandenburg. Ihm zur Seite saßen die Herren Herzöge von Anhalt und von Holstein, ihnen gegenüber aber die Prinzen von Nassau und Oranien. In den darauffolgenden Böten sah man eine große Anzahl Herren des niederländischen und brandenburgischen Adels.

Während die Böte langsam dahinfuhren, begrüßt von dem Jubelruf des am Lande harrenden Volkes, wendeten die Gäste einzelnen Schiffen ihre freundliche Aufmerksamkeit zu. Aber ein allgemeiner Ruf des Staumens ward vernommen, als jetzt die Böte über die Bucht hinauslegten, und die ganze holländische Flotte im vollen Kriegs- und Festeschmuck sich ihren Blicken zeigte. Der das Steuer führende Admiral aber sagte, sich verneigend: „Mit Verlaub, gnädigster Herr Kurfürst und Ihr durchlauchtige Fürsten und Herren, die Flotte der vereinigten Provinzen bittet um die Ehre, den ersten Willkommen darbringen zu dürfen.“

Als bald sah man an Bord der Schiffe, welche die erste Eskadre bildeten, die Matrosen in die Wanten hinauffliegen und die Rahen bemannen, während von den Decken die Kanonen zu donnern anfangen.

Der Kurfürst sah dem Schauspiel mit wachsendem Interesse zu und sagte, als der letzte Schuß verhallte: „Wessen Geschwader ist dies?“ Und als Herr Cornelius van Tromp sich als den Befehlshaber desselben zu erkennen gegeben, setzte der Kurfürst hinzu: „Seid bedankt, Herr Admiral!“ Darauf wandte er sich zu dem Herzoge von Anhalt und sprach: „Euer Liebden erkennen auch, daß wir uns im Binnenlande einen andern Begriff von den Seeküsten machen. Wir haben hier die Überzeugung von einer Weltmacht mit einemmal vor uns.“

„Dafür seid Ihr im Binnenlande mächtig“, entgegnete der Anhalter. „Dort seid Ihr siegreich und könnt alles andere gern entbehren.“

„Meint Ihr das?“ fragte der Kurfürst ernst. „Ich nicht; vielmehr glaube ich, daß deutsche Fürsten, deren Lande an die See grenzen, ihre Herrschaft erst wahrhaft befestigen, wenn ihre Schiffe auf der See herrschen, wie ihre Heere an Lande.“

„Kurfürstliche Gnaden haben damit einen gesegneten Anfang gemacht“, entgegnete der Herzog. „Die kurbrandenburgische Flagge weht bereits siegreich an der Küste von Afrika, und es liegt nur an Euch, derselben auch im fernen Indien die gebührende Achtung zu verschaffen.“

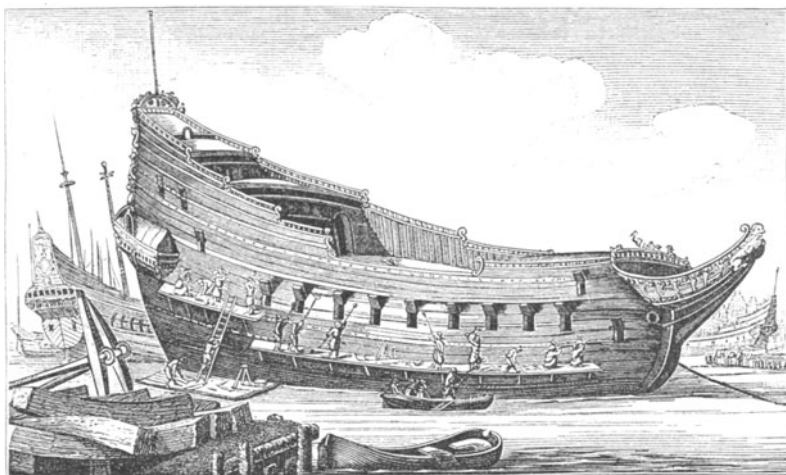
Während die Fürsten so mitsammen sprachen, neigte sich der Nassauer zu seinem Vetter Dranien und flüsterte ihm zu: „Das ist wieder das alte Lied von einer brandenburgisch-deutschen Flotte. Bah! Deutsche Flotte.“

Der Kurfürst hatte die leise gesprochenen Worte vernommen und sah den Prinzen verweisend an. Darauf sagte er zu dem Herzoge von Holstein: „An euch, ihr Herren an der Nordsee, liegt es allein, wenn wir es zu nichts bringen! — Ihr habt die Schlüssel zu der Eider, zu der Elbe, Weser und Ems. Ihr habt Aber warum verliere ich unnütze Worte? Ihr wollt nicht sehen, sonst müßtet ihr gewahren, daß ihr, von Strömen und Meeren aufgefördert, dazu ausersehen seid, sie zu beherrschen.“

Der Donner der Kanonen begann aufs neue, und Cornelius van Tromp sagte: „Mit Verlaub, kurfürstliche Gnaden! Dort links liegt das Geschwader des Admirals Johannes Meppel, dort jenseits der Linie ankert das Reservegeschwader des Admirals Everßen. Das Zentrum aber, vor welchem wir jetzt halten, befehligt Herr Admiral de Ruiter, und da ist das Schiff ‚Die sieben vereinigten Provinzen‘, welches jetzt

durch Euren und der andern durchlauchtigen Herren Besuch geehrt werden soll.“

In diesem Augenblicke erschien der Oberadmiral auf dem Dache der Hütte, umgeben von sämtlichen Kommandeuren der Flotte, und brachte ein lautes Hoch aus. Zugleich begannen die Kanonen zu donnern, und die Musik spielte, während die Matrosen auf den Rahen paradierten. Herr de Ruyter stieg jetzt das Fallreep herunter. Er beschrift den Brahm, der zum Anlegen der Böte bestimmt war, und reichte dem Kurfürsten die Hand, um ihm beim Aussteigen behilflich zu sein.



Im Bau begriffenes holländisches Kriegsschiff um die Mitte des 17. Jahrhunderts.
Faksimile einer Radierung von Wenzel Hollar.

Der Kurfürst schlug ein und sagte: „Das ist die Hand, welche das Schicksal der Flotten lenkt!“ worauf dann der Admiral besonnen entgegnete: „Und Eure kurfürstliche Durchlaucht halten diese Hand gefangen.“

Der Kurfürst fand an dieser Äußerung ein sonderliches Behagen und stieg froh gelaunt an Deck, wo die Soldaten in Parade aufgestellt waren, und der Offizier vom Dienst den Rapport überreichte. Danach aber begab man sich in die Staatskajüte.

Die Festtafel, an welcher, außer den fürstlichen Gästen, nur die Deputierten der Staaten und die kommandierenden Admirale speißen, war auf dem Halbdeck auf das kostbarste hergerichtet. Alle waren fröhlich, und mancherlei Gesundheit und Trinksprüche waren

schon ausgebracht, als Herr de Ruiter sich erhob und, sich verneigend, sagte: „Mit Eurer Durchlauchtigkeit Erlaubnis wollte ich hier zwei junge Kapitäne vorstellen, welche in Deutschland geboren sind und unserer Flagge angehören. Dies ist Kapitän Weinland aus Köln und jener dort Kapitän Bargfeld aus Stettin. Sie befehligen die beiden leichten Fregatten, welche Euer Durchlaucht hier an Backbord erblicken, und bitten um die Ehre, kurfürstliche Gnaden wollen gnädigst einem Scheingefechte zusehen, welches sie soeben auszuführen im Begriff sind.“

„Das will ich gern, sehr gern“, entgegnete der Kurfürst. „Und deutsche Herren sind es? Ihr sollt bedankt sein, de Ruiter, daß Ihr die Deutschen anlernt zu so edlem Handwerk.“

„O, Herr Kurfürst, das ist ein Geschäft, das sich lohnt“, entgegnete der Admiral. „Die Deutschen lernen vor allen anderen rasch, weil sie ein eigentliches Seevolk sind, und Euer Gnaden kann sich darauf verlassen, daß ein Deutscher mehr Strapazen erträgt, als drei Holländer.“

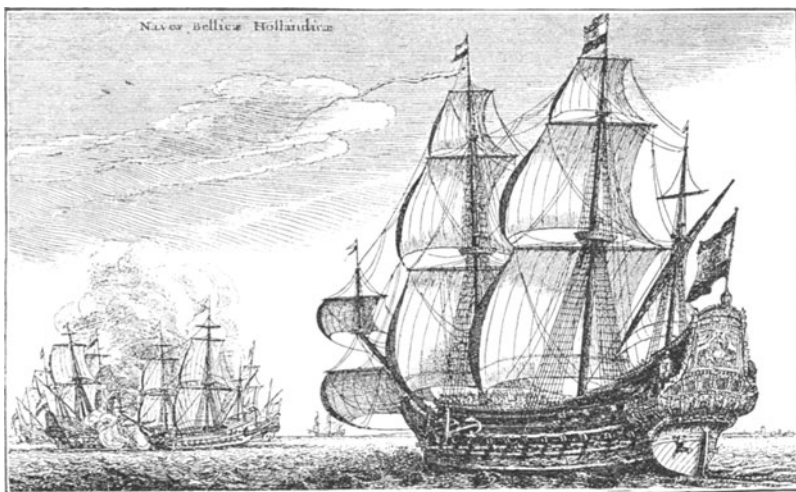
„Hat Euer Liebden diese Worte vernommen?“ fragte der Kurfürst den Herzog von Holstein, und wandte sich dann zu den Kapitänen: „Nun, meine Landsleute von der Ostsee und vom Rhein, nach den Lobsprüchen, die der Herr Admiral euch zuteil werden läßt, bin ich gespannt auf das, was ich sehen soll. Ihr werdet einen aufmerksamen Zuschauer haben.“

Die Kapitäne entfernten sich rasch. Ihre Fregatten hißten zuerst die Marssegel, dann lichteten sie gleichzeitig die Anker und während dem gingen vorne die Klüver hoch, hinten wurden die Rahen gedreht und nach rechts das eine, nach links das andere abfallend, trennten sich zuerst die Schiffe, dann setzten sie alle Segel bis hinauf in die höchsten Mastspitzen, segelten dicht am Heck, dann nach einer schnellen eleganten Wendung mit vollstehenden Segeln dicht vor dem Bug des Admiralschiffes vorbei, daß die überliegenden Masten beinahe dessen Klüverbaum berührten. Nun begegneten sie sich wieder, segelten in parallelem Kurse nebeneinander und führten ein laufendes Gefecht, versuchten sich vorne und hinten zu passieren, minderten Segel, liefen sich längsseit, enterten einander, trennten sich wieder und kamen dann vor dem Winde, alle Segel und Leeseegel auf beiden Seiten ausgebreitet und mit sämtlichen Geschützen salutierend auf das Admiralschiff losgesegelt, wo sie an ihrem alten Ankerplatz zu Anker gingen, während am Großmaste der Fregatte die brandenburgische Flagge sich entfaltete.

„Das war ein herrlich Spiel, Herr Admiral, für welches ich Euch meinen Dank sage“, sprach der Kurfürst. „Aber es ist spät geworden,

darum wird es Zeit, wenn wir noch etwas mehr in Augenschein nehmen wollen; ich hebe also mit Eurer Erlaubniß die Tafel auf."

Der Kurfürst bestieg die bereit gelegte Schaluppe. Herr de Ruiter begleitete ihn allenthalben hin und ließ von verschiedenen Schiffen, welche dem fürstlichen Herrn besonders auffielen, diejenigen Manöver ausführen, in denen sie sich besonders auszeichneten. Als nach drei Stunden der Kurfürst wieder über das Fallreep der „Sieben vereinigten Provinzen“ stieg, sagte er, indem er sich mit dem Admiral in dessen



Holländisches Kriegsschiff aus der Mitte des 17. Jahrhunderts.
Nach einer Radierung von Wenzel Hollar.

Kajüte begab, zu seinen Begleitern: „Ich fürchte, ihr Herren, es wird lange dauern, bevor ich euch auf der Reede zu Pillau ein solches Schauspiel — wenn auch nur im kleinen — werde bieten können.“

Der aufmerksame Wirt und sein hoher Gast hatten sich lange eifrig unterhalten. Als der Abend hereinbrach, stand der Kurfürst rasch auf und sagte mit innerer Bewegung: „Das ist meine Ansicht. Ihr wiederholt mir, was ich so oft, aber stets vergebens sagte. Die deutschen Fürsten wollen nicht begreifen, was ihnen frommt. Aber ich lebe der festen Überzeugung, daß eine Zeit kommt, wo sich das verwirklicht, was ich allein vergebens auszuführen trachte. Wenn Deutschland ganz das werden soll, was es sein kann, so müssen deutsche Kolonien jenseits

des Meeres entstehen, und deutsche Kriegsschiffe müssen die deutschen Rauffahrer vor jeder Fährlichkeit schirmen können. Aber bis dahin wird wohl noch eine lange Zeit ungenützt verstreichen.“

„Das sollten kurfürstliche Gnaden, soviel nur tunlich ist, verhindern“, sagte der Admiral. „An der Elbe und an der Weser, wie am Pregel müßten stattliche Kriegshäfen entstehen, wie bei uns zu Blissingen. Ihr habt ja Bäume genug in Deutschland für Kiel und Mast, und in Euren Bergen liegt das Eisen, aus dem Ihr Kanonen gießen, Anker und Ringbolzen schmieden könnt.“

„Genug, Herr Admiral!“ entgegnete Friedrich Wilhelm. „Es ist Abend geworden und Zeit, daß wir nach dem Lande zurückkehren. Bewahrt es in Eurem Herzen, was wir miteinander sprachen.“

Als der Kurfürst auf das Verdeck zurückkehrte, hatte sich das Schauspiel verändert. See und Küste verschwammen in der Abenddämmerung in eins. Die Zelte waren von den Verdeckten entfernt und die Masten von oben bis unten mit farbigen Lampen und Laternen geschmückt. Reiche Erfrischungen wurden aufgetragen, und bunt-phantasistisch herausgeputzte Negerknaben bedienten die Gäste. Der Admiral führte den fürstlichen Gast auf einen für ihn bereiteten Sitz und sagte dabei: „Euer Durchlaucht haben unserer Flotte samt allem, was ihr angehört, eine große Aufmerksamkeit geschenkt und unser Streben höchlich belobt. Möge es Euch nun auch gefallen, mit gnädigem Auge auf unsere Ergötzlichkeiten herabzusehen.“

Eine lustige Musik begann, und kräftige Stimmen sangen ein fröhliches Lied, das sich von Bord zu Bord verbreitete. Absonderlich schön war es aber anzuhören, als die Sänger zuerst auf dem Admiralsschiffe schwiegen, dann die auf dem zunächst gelegenen Schiffe und weiter auf dem dritten und vierten, so daß der Gesang nun allmählich fernab verhallte, wie ein leichter Abendhauch, der über die plätschernden Wellen hinstreift.

Darauf erschienen Tänzer, welche künstliche Tänze und Kraftsprünge ausführten. Aber alles war lustiger Art und nichts dabei, was so halssbrechend war, daß es Furcht, oder so gemein, daß es hätte Widerwillen einflößen mögen, sondern alles wurde mit solchem Anstande ausgeführt, daß es fast zu verwundern war, wie derbes Seeevolk sich dergleichen manierliches Benehmen hatte aneignen können.

„Nun, ihr Herren“, rief der Kurfürst, als sich die Spiele zu ihrem Ende neigten, „es ist spät, und wir dürfen unsern gastfreien Wirten nicht länger beschwerlich fallen. Rüstet die Bote zur Abfahrt!“

Trompeten und Pauken verkündeten den Aufbruch der hohen Gäste. Als das Boot mit den Fürsten vom Fallreep abstieß, erschien der Admiral mit allen seinen Offizieren auf der Galerie. Das Admiralschiff strahlte in rotem Feuer, und feierlich hallte Schuß auf Schuß von den Batterien der Back und der Schanze. Die Matrosen paradierten auf den Rahen, und die Marinesoldaten schulterten das Gewehr.

Eine Stunde später waren sämtliche Lampen erloschen. Nur in den Marfen brannten die Wachtlaternen, und tiefe Stille herrschte, ringsumher.

5. Vor Dünkirchen.

Die 4tägige Seeschlacht (11. bis 14. Juni 1666).

Auf Veranlassung Frankreichs hatten die Generalstaaten im Jahre 1665 England von neuem den Krieg erklärt. Fischer und Küstenfahrer wurden mit Gewalt zur Ergänzung der Flottenmannschaften herangezogen, und damit manches in die Flotte hineingetragen, was sich nachher nicht bewährte. Die holländische wie die englische Flotte stellte etwa 120 Kriegsschiffe, doch waren wie bisher die englischen Schiffe die stärkeren, sie hatten 80—90 Kanonen in großer Zahl, während das größte holländische nur 70 zählte und nicht mehr als 500 Mann an Bord hatte. Die Engländer begannen die Feindseligkeiten mit der Blockierung der holländischen Küste, dann kam ein Sturm, die Holländer unter dem tapferen Admiral Wassenaar liefen aus dem Tegel aus, aber der erste Kampf war eine Niederlage trotz meisterhafter Führung einzelner Divisionen durch Everzen und Cornelius Tromp. Das Schiff des Admirals Wassenaar flog mit 500 Mann in die Luft, Admiral Kortenaar fiel, englische Brander liefen zwischen die holländische Flotte und verbrannten mehrere Schiffe, eine ganze Menge holländischer Kapitäne entflohen feige vom Schlachtfelde, und während die Engländer unter Admiral Monk, nun schon Herzog von Albemarle, nur ein Schiff verloren, hatten diese den Verlust von 15 Schiffen, von denen neun genommen wurden und von 2200 Gefangenen zu beklagen.

Das war ein harter Schlag für Holland zum Beginn des Krieges, aber er half die Jagenden aufzurichten und eine straffe Disziplin da wieder einzuführen, wo sie anfang sich zu lösen. Die Kapitäne, die entlaufen waren aus Furcht vor englischen Breitseiten oder Brandern wurden hart angefaßt. Drei von ihnen wurden erschossen, drei anderen von Henkers Hand die Degen zerbrochen, andere für immer degradiert

und entlassen. Die Brander spielten in den Seekämpfen noch bis in die Mitte des 19. Jahrhunderts eine hervorragende Rolle, es waren keine eigentlichen Kriegsschiffe mit Kanonen, sondern kleinere leichte und schnelle Fahrzeuge, die man den Flotten beigab, um in geeigneten Augenblicken oder überraschend, z. B. bei Nacht, sich schnell an feindliche Schiffe heranzubegeben, sich festzumachen und nun ihre Verderben sprühende Ladung in Brand zu setzen. Die Besatzung des Branders, die nur aus wenigen, aber beherzten Männern bestand, mußte in einem Boote das Weite suchen, denn fing man sie lebend, so war ihnen ein ehrloser Tod mit einem Stricke um den Hals sicher. Gelang es ihnen aber an den Feind heranzukommen, und flog erst der zündende Funken in das Magazin ihres Fahrzeuges, dann schlugen schon in wenig Sekunden Rauch und Flammen aus dem Innern, das mit Teer, Berg, Schwefel, Pech und schließlich auch noch mit Pulver geladen war. Nur selten gelang es, in diese lebendige Hölle, aus der immer neue feurige Zungen loderten, hinabzusteigen oder mit Haken und Wöten die Brander zu lösen und abzuschleppen, gierig leckten und züngelten die Flammen an den hölzernen Schiffswänden empor, die gepichteten Schiffsnähte, das Tauwerk, Segel und Masten waren bald erfaßt von der Glut und Riesensackeln gleich standen dann die mächtigsten Kriegsschiffe, von Wasser rings umgeben, dennoch hilf- und rettungslos dem anderen vernichtenden Elemente gegenüber.

Unter de Witts kluger Leitung wurde vieles in der Flotte verbessert, und de Ruiter, damals 59 Jahre alt, zum Befehlshaber ernannt. Unter der Führung dieser beiden Männer hatte man es auch endlich durchgesetzt, einzelne Fahrwasser zu verbessern und einige Schiffe mit 70 bis 80 Kanonen zu erbauen, die 4—500 Mann Besatzung erhielten. Im Jahre 1666 konnte de Ruiter eine Revue über 82 größere und 48 kleinere Schiffe, von denen 12 Brander waren, abhalten, und die Zuversicht in den Sieg und das Vertrauen in den kommandierenden Admiral gaben dem allem eine ganz besondere Stärke. Im April 1666 lag die ganze Flotte zusammen im Texel und die Flagge de Ruiters wehte an Bord der „Sieben Provinzen“, die mit 80 Kanonen, nämlich mit 12 Stück 36-Pfündern, 16 Stück 24-Pfündern und einer Anzahl kleinerer Kanonen armiert war.

Der französische Bundesgenosse vergaß es, den Niederlanden seine Unterstützung zu senden, und so waren dieselben auf sich und auf die Tüchtigkeit de Ruiters angewiesen. An Bord des holländischen Admiralschiffes befanden sich als einzige französische Hilfe drei französische

Edelleute, die Herren Graf Grammont, Marquis de la Ferté und der Fürst von Monaco, welche sich die Ehre erbeten hatten, unter Herrn de Ruiter einer Seeschlacht beizuwohnen. Mit ihnen war der berühmte Maler Herr Willem van der Velde erschienen, um Stoffe für seine Bilder zu finden, und der Admiral hatte alle diese Herren mit großer Gastlichkeit empfangen.

Am 11. Juni, bald nach Sonnenaufgang, war die Flotte völlig schlagfertig. Der Himmel war durchsichtig blau; einzelne weiße Wölkchen schwammen an ihm auf und ab. Der Wind wehte so, daß beide Flotten sich entgegensegeln konnten. Die Offiziere waren auf ihren Posten, die Kanoniere bei den Kanonen, die Lopp- und Deckgasten auf ihren Stationen.

Die englische Flotte hatte ihre Segel gehißt und braßte sie halb an den Wind. Die Holländer taten ein gleiches, und beide Flotten nahen sich mit überraschender Schnelle.

„Es sind gute Segler dabei“, sagte de Ruiter. „Lassen mir nicht Zeit, meine Kommandeure noch einmal zu sehen. Zeigt einen weißen Wimpel auf dem Vortopp. Sie werden meine Absicht erraten und haben den Feind vor sich.“

Die französischen Herren, die tags zuvor an Bord gekommen waren, begrüßten ihn und baten um seine Befehle. Er aber entgegnete: „Ich kann nicht jedem einzelnen besondere Anweisungen geben. Der Seemann muß mit eigenen Augen sehen. Beim Entern seid ihr an eurem Platz. Da gilt es!“

Eine heftige Kanonade, die plötzlich begann, unterbrach den Admiral. Cornelius Evergens' Geschwader war vorangesegelt und mit dem Admiral Sir Thomas Allen zusammengetroffen. Der Kampf wurde mit großer Erbitterung begonnen.

„Der treibt es anders, als sein Bruder Jan!“ rief de Ruiter. „Der ließ den Feind an sich kommen und schoß ihn dann in Grund und Boden. Aber dieser geht ihm stracks entgegen. Wenn nun der Johannes Meppel . . . Blaue Flagge am Kreuztopp! Wollen sehen, ob er es beachtet.“

„Scheint mir nicht“, entgegnete der Flaggoffizier.

„So muß eine Botschaft zu ihm an Bord! Eine Schaluppe! Schnell!“

Herr von Grammont, der die Bewegungen der Flotten genau beobachtet hatte, rief lebhaft aus: „Wenn jetzt unser linker Flügel die Engländer umsegelt und Ihr das Zentrum zugleich angreift, so ist das Glück des Tages entschieden.“

„Ihr habt recht!“ entgegnete de Ruiter. „Wen sende ich?“

„Mich, Herr Admiral!“ rief der Edelmann. „Ich büрге Euch für die glückliche Ausführung!“ Und ohne weitere Ordre sprang er in die harrende Schaluppe, die schnell mit ihm davonruderte.

„Braft voll!“ befahl der Admiral und beobachtete ein englisches Admiralschiff, das gerade auf ihn abhielt. „Da ist Lord Ascue! Bringt ihm unsern guten Morgen! Feuer auf der vordern Schanze!“

„Feuer!“ wiederholten die Kanoniere. Herr van der Welde, der dort saß und die Gesichter einiger Matrosen in seine Schreibtafel zeichnete, sprang auf. „Das hat man davon, wenn man sich mit solchen Fraßengesichtern einläßt. Nun, Jungens, nehmt Euch tüchtig zusammen, damit ich sehen kann, wie ihr so einen Engländer entert; dafür sollt ihr auch alle mit auf die Leinwand kommen.“

Er nickte ihnen zu und stieg dann die Wanten des Fockmastes hinauf, um die Schlachtlinie zu überschauen.

„Schwarzer Herr, wohin?“ fragte der Vortoppkapitän den Maler, der sich gemächlich durch das Soldatenloch drückte.

„Nicht weiter, als ich schon bin!“ antwortete dieser. „Ich denke, von hier aus können wir der Schlacht bequem zuschauen. Ich habe schon Gesellschaft? Guten Morgen, Fürst!“

Der junge Fürst von Monaco grüßte obenhin und spähte sorgsam dem Boote nach, mit welchem sein Schwager abgefahren war.

„Das könnt Ihr hier bequemer sehen!“ sagte der Maler und hielt dem Fürsten seine Tafel hin. „Da habt Ihr das Boot und den Grafen dazu. Wird sich seiner Zeit in dem Admiralitätsaal zu Amsterdam leidlich genug ausnehmen. Fürstliche Gnaden, wo bringe ich Euch an?“

Der Fürst deutete mit der Hand auf das englische Admiralschiff, „Prince royal“, das eben jetzt den Kampf anbot; dann eilte er auf das Verdeck zurück, während das englische Admiralschiff unter fortgesetztem Feuern wie ein unheildrohendes Gewitter heranzog.

Der Segelmeister trat zu de Ruiter und meldete, daß die Schaluppe des Herrn von Grammont glücklich den linken Flügel erreicht habe, daß aber das befohlene Manöver nicht ausgeführt werden könne, da der Wind stark nachgelassen habe.

„Das ist nicht unsere Schuld!“ entgegnete Herr de Ruiter. „Frisch, Jungens, brennt ihm tüchtig auf den Pelz!“

In diesem Augenblick erschien Admiral George Ascue auf der Galerie seines Schiffes. Als de Ruiter ihn erblickte, grüßte er verbindlich nach dem englischen Schiffe hinüber. Sir George Ascue erwiderte den

Gruß mit vieler Förmlichkeit, während die Kanonen donnerten und Eisen auf Eisen von sich schleuderten.

Die Matrosen hielten die Enterhaken bereit, und beide Schiffe näherten sich auf eine bedrohliche Weise. Der Fürst von Monaco stand mit einem Duzend von seinen Leuten auf der vorderen Schanze und wartete auf den günstigen Augenblick.

Der Maler war oben geblieben und sah dem Schauspiel mit wachsendem Erstaunen zu. „Hätte diesem Italiener nicht so viel Courage zugetraut“, sagte er vor sich hin. „Jetzt wird es bald so weit sein. Nun gilt es, sich festzuhalten, wenn die Schiffe aneinander stoßen.“

Vom Kiel bis zum Mast erbebten die Schiffe, als sie jetzt zusammentrafen und wieder voneinander abprallten.

„Holla!“ rief der Maler erregt. „Der Fürst wird nicht zum Entern kommen, wenn nicht . . .“

Er riß einem Seefeldaten, der nach einer andern Seite hingaffte, das Gewehr aus der Hand, feuerte, und gleich darauf stürzte von der Fockrahe des englischen Admiralschiffes ein Matrose an Deck, der auf den Fürsten angeschlagen hatte. In demselben Augenblicke wagte unten der Fürst einen kühnen Sprung und erreichte das Verdeck des Engländers. Als seine Genossen folgen wollten, gierten gerade beide Schiffe auseinander; der wieder erwachte Wind warf sich in die Segel; der Fürst war gefangen.

„Lebt wohl, Fürst!“ rief der Maler tragikomisch. „Wir werden uns wohl sobald nicht wiedersehen. Nimm dein Gewehr wieder, Bursche, und ihr, Freund, macht euren Rücken zu meinem Tisch, damit ich das festhalte.“

Die Schlacht brauste weiter. Die Eskadre des Admirals Meppel hatte den Wind wieder eingefangen, aber nun war das Umsegeln der weit ausgedehnten englischen Linie nicht mehr möglich. Cornelius van Tromp focht noch immer mit gleicher Ausdauer, und Everßen kämpfte nun schon zwei Stunden mit dem Geschwader des Sir Thomas Allen.

Kapitän Matthias van Zoom, der Flaggkapitän des Admirals Everßen und dessen Freund von Jugend auf, standen auf dem Halbdeck. Der letztere, der schon am frühen Morgen einen Streifschuß empfangen hatte, trug den Arm in einer Binde und sah den Freund, der ihn vom Halbdeck haben wollte, unwillig an. „Was bekümmern mich deine Ahnungen? Das ist eitel Aberglaube! Was sollen die Leute von unserm Klüstern denken?“

„Die Engländer haben dich außs Korn genommen! Sieh das Schiff, das gerade auf uns abhält.“

„Wir wollen es umsegeln.“

„Sobald du herunter bist, eher nicht.“

Der Admiral wurde nun ernst und rief mit lauter Stimme: „Kapitän Matthias van Zoom, vor dem Bug des Engländers vorbei!“

„Wie Ihr befehlt“, entgegnete der Kapitän und ging. In diesem Augenblicke fuhr der Admiral mit der Hand nach dem Herzen und sank in die Arme des zurückeilenden Freundes.

Der Donner der Schlacht verstärkte sich. Der Pulverdampf hüllte die Schiffe so dicht ein, daß jede Fortsetzung des Kampfes unmöglich wurde. Die Geschütze schwiegen. Bald frischte der Wind stärker auf; er riß die Pulverwand, aber auch die Schiffe auseinander. Dann sank die Sonne unter den Horizont. Die ermüdeten Kämpfer schauten gleichgültig drein; sie dachten kaum an den folgenden Morgen.

Dieser brach an, und die Schlacht wurde von Engländern und Holländern auf der ganzen Linie wieder aufgenommen. Allen Schiffen war eine besondere Ordre erteilt worden, um eine Übereinstimmung des Angriffs zuwege zu bringen. Bald aber wurden die einzelnen Schiffe wieder voneinander getrennt, und jeder Kapitän mußte auf eigene Verantwortlichkeit handeln.

Admiral Cornelius van Tromp zog sein Geschwader, das während der Nacht bedeutend abwärts getrieben war, an sich. Es lag weit außerhalb der Schlachtlinie und bildete einen Halbkreis. Er umsegelte die befreundete Linie der Holländer und hielt gerade auf die englische Flanke ab. Zu seiner Linken segelte der Vizeadmiral Abraham van der Hulst, ein lustiger, fröhlicher Seemann, der seine Offiziere mit lautem Rufe bewillkommnete und die Mannschaft mit einem Trunke kräftigen Genevers zu erfrischen befohl. Darauf nahm er seinen Platz auf dem Halbdeck und betrachtete ein Signal, das vom Großtopp des Admiralschiffes wehte, welches eben jetzt vorübersegelte. Cornelius grüßte seinen Waffengefährten und rief ihm zu: „Gemächliche Station das. Wir haben die Engländer wie eine Herde Gänse vor uns hergetrieben.“

„Dafür bleibt der Treiberlohn nicht aus“, entgegnete van der Hulst und deutete auf ein bewaffnetes holländisches Fluitschiff, das mehrere englische Transportschiffe genommen hatte, die es jetzt in Sicherheit brachte.

Die Schlacht ging fort. Das Zentrum, wo de Ruiter befehligte, schien hart bedrängt, worauf denn Cornelius van Tromp seinem Ge-

schwader den Befehl erteilte, zum Entsatz des Oberadmirals herbeizueilen. Aber dies Geschwader war durch kleine Einzelgefechte zerstreut. Daher segelte der Admiral mit nur wenigen Schiffen voran und befahl dem Vizeadmiral, die anderen zusammenzuziehen und ihm dann zu folgen. Dies erforderte jedoch einige Zeit, da einzelne Schiffe erst in mehreren Streckbugen aufkreuzen mußten. Da es überdies Mittag war, benutzte man diese Zeit, die Leute zu speisen. Mitten durch den Kanonendonner läuteten die Mittagsglocken, und auch die Offiziere gingen unter Deck, um sich zu erfrischen.

Drei Stunden waren verstrichen. Die Engländer hatten den ihnen gebotenen Kampf angenommen. Schiff wechselte mit Schiff, Mannschaft mit Mannschaft. Da trat ein Offizier zu dem Admiral van der Hulst und meldete, daß das Geschwader de Ruiters von dem Admiral der weißen Flagge, George Ascue, hart bedrängt werde und sich sichtlich zurückziehe. Der Admiral war voll frohen Mutes und befahl, den englischen Dreidecker anzugreifen, der sich ihnen im Luv näherte. Bald lagen die Schiffe Bord an Bord; man sprang herüber und hinüber. Ein Kampf begann, Mann an Mann, blutiger, erbitterter, als er bisher an diesen Schlachttagen geführt worden. Da warf sich in der Wut ein englischer Offizier auf den Admiral und rannte diesem den Degen durch den Leib. Er sank sterbend zusammen.

Erstreckt, keines Wortes mächtig, standen die Männer umher. Der sich erhebende Wind riß die Schiffe auseinander. Die Matrosen kappten kampfesmäde die Tawe der Enterhaken.

Einer der Offiziere deckte die Flagge über den gefallenem Admiral. In diesem Augenblicke berührte der obere Rand der Sonne den westlichen Horizont, und auf beiden Seiten zogen sich die Streitenden zurück. Sie waren nicht besiegt, aber bis zum Tode ermüdet.

Der neue, der dritte Tag brach an. Der erste röttliche Schimmer fiel auf den Wasserspiegel und ließ die Umrisse der Flotten erkennen, die sich ziemlich weit voneinander befanden. Eine kleine Galiote unter holländischer Flagge näherte sich dem Admiralschiff und brachte einen Offizier an Bord, der sich angelegentlich nach dem Marquis de la Ferté erkundigte.

Es war der 13. Juni und der erste Pfingsttag. Unter einem Führer, so fromm und gottergeben wie de Ruiters, durfte ein solcher Tag, selbst unter den Kanonen des Feindes, nicht unbemerkt vorübergehen.

Feierliches Geläut erscholl auf dem Verdeck des Admiralschiffes. Aus dem Raume, von den Batterien, vom Bugpriet und aus den

Marfen kamen die Matrosen und Soldaten herbei, sich um den großen Mast reihend, während die Offiziere einen Halbkreis um ihren Admiral bildeten. Darauf erschien der Prediger, erhob die Hände zum Gebet und sprach zu den wettergebräunten Männern: „Der Kampf für das Vaterland ist auch ein Kampf für den Glauben. Wir können nur mit Erfolg streiten, wenn wir nicht sündigen wider ihn und an diesem heiligen Tage uns demütigen und unser Herz reinigen. Dazu ver helfe uns der allbarmherzige Gott!“ — Der Geistliche fuhr fort aus der Tiefe seines Herzens zu beten. Er rief Heil und Segen auf die Waffen des Vaterlandes herab, flehte um Kraft und Mut, wenn es Gottes Wille sei, daß man unterliege, und bat um ein demütiges Herz für den Sieger.

Da begannen plötzlich auf dem rechten Flügel, wo Cornelius van Tromp stationierte, die Kanonen zu donnern, und das Geschwader Sir Mascues segelte majestätisch auf das Zentrum der Niederländer ein. Der Geistliche, hingerissen von der Größe des Augenblickes, rief mit mächtiger Stimme:

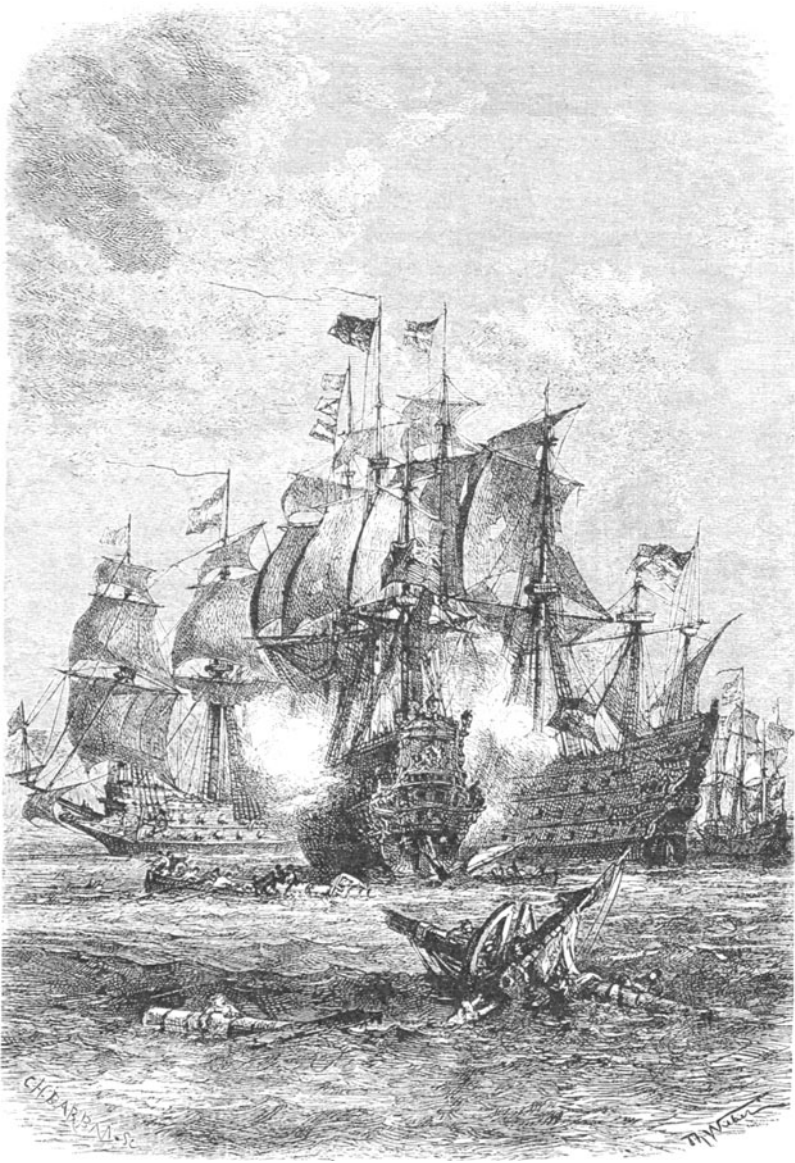
„Kniet nieder und empfanget den Segen des Herrn, ohne dessen Willen kein Haar von eurem Haupte fällt. Der Herr segne euch und behüte euch. Er hebe sein Angesicht auf euch und sei euch gnädig. Er neige sich zu euch und gebe euch seinen Frieden. Amen!“ — „Amen!“ wiederholte de Ruiter, und männiglich sprach es ihm nach.

Und lauter donnerten die Geschütze, näher brausete der Feind heran. Ein Wink des Admirals, und alle standen schlagfertig bei den Geschützen.

Da trat der Marquis de la Ferté an den Admiral heran und sagte: „Mein Vetter Armand von Grammont empfiehlt sich Euch für immer. Er ist gestern auf dem Verdecke eines englischen Schiffes nach einem hartnäckigen Kampfe gefallen. Die Botschaft langte vor einer Stunde hier an.“

„Das tut mir herzlich leid!“ entgegnete der Admiral lebhaft. „Herr von Grammont erwarb sich in dieser kurzen Zeit meine volle Achtung. Ich würdige diesen Verlust, wie er es verdient. Bleibt Ihr an meiner Seite. Die weiße Flagge Sir George Mascues weht dort so stolz von dem Hauptmaste; wir wollen versuchen, sie herunterzubringen.“

Die „sieben vereinigten Provinzen“ segelten kühn auf den „Prince royal“ ein. Beide Admirale standen auf der Galerie. Sie begrüßten sich, zogen die Schwerter, und immer lauter donnerten die Geschütze. Beide Schiffe waren bald arg zugerichtet, aber keins ließ von dem andern ab. Die Erbitterung wuchs mit jeder Viertelstunde.



Kampf zwischen der englischen und holländischen Flotte. Zeichnung von T. H. Weber.

Willem van der Welde saß im Fockmars und zeichnete. Gleich darauf erblickte er den Fürsten von Monaco an derselben Stelle an Bord des Engländers. Sie machten sich Zeichen.

Der Vortoppkapitän, der nahe bei dem Maler stand, rief plötzlich laut: „Es wird geentert!“ und war mit den Seinigen alsbald an Deck. Die Schiffe stießen so heftig zusammen, daß der Maler fast von oben herabgestürzt wäre. Die Enterhaken fielen von Bord zu Bord. Der junge Fürst von Monaco hatte den Platz im Mars sofort verlassen, und der Maler folgte seinem Beispiele. Bald hatte der Fürst dieselbe Stelle erreicht, auf der er am vorigen Tage enterte, und suchte auf das holländische Admiralschiff zurückzugelangen; der Maler stand ihm bei. Aber jener erschien nur auf dem holländischen Deck, um sich zu bewaffnen, dann kehrte er, von dem Maler begleitet, auf das englische Schiff zurück.

George Ascue lehnte verwundet gegen den Besanmast. Sein Antlitz war totenbleich, die Lippen preßte er krampfhaft zusammen.

„Ergebt Euch, Herr!“ rief de Ruiter hinüber. „Macht diesem Blutvergießen ein Ende; jeder Widerstand ist unnütz.“

„Ich will nicht!“ rief der englische Admiral, die geballte Hand erhebend.

„Gern schone ich einen so edlen, tapfern Gegner“, sagte de Ruiter. „Das Glück des Tages entschied gegen Euch.“

„Soll ich mich feige ergeben, solange die Flagge Großbritanniens über meinem Haupte weht?“ fragte Ascue stolz.

In demselben Augenblicke erscholl ein lauter Jubel von dem Besanmast, wo Willem van der Welde die Admiralsflagge gestrichen hatte. Er kam damit an Deck, überreichte sie dem Admiral de Ruiter und sagte: „Hiermit bezahle ich den Aufwand für Kost und Obdach. Nehmt vorlieb mit der Gabe des Künstlers.“

George Ascue bedeckte die Augen mit der Hand und sagte: „Ich folge dem Verhängnis. Weiset mir an, wohin ich zu gehen habe.“

Die Engländer wurden entwaffnet und auf verschiedene Schiffe verteilt. Der „Prince royal“ ward dagegen mit holländischen Seeleuten besetzt. Beide Admiralschiffe zogen sich aus der Linie zurück, um die erlittenen Havarien zu klären.

Noch war die Schlacht nicht entschieden. Vorteil und Nachteil standen auf beiden Seiten gleich. Leicht konnten die Engländer sich ihres schönen Fahrzeuges wieder bemächtigen und dessen Kanonen von neuem gegen die Holländer gebrauchen. Darum hielt Herr de Ruiter einen

Rat, was' mit dem eroberten Linienſchiff zu tun ſei. Vernichtung! lautete der allgemeine Auſſpruch.

„Zoo hoort het ook“, ſagte der Hochbootſmann, Herr Abraham Veltj, der mit zur Beratung gezogen war.

„Wie meint Ihr daſ?“ fragte de Ruiters.

„Met uwe permissie, Heer Admiraal“, entgegnete der Hochbootſmann. „Es iſt heute jährlig, ſeit der tapfere Admiral von Waſſenaar mit ſeinem herrlichen Schiffe daran glauben mußte. Nun, Zug um Zug! Haben wir doch die Engländer erſt geborgen, aber unſere Leute mußten damals den Sprung mitmachen. Darum darf, naar myne meening, dieſe engliſche Ungeheuer auſ ſeinen neunzig Mäulern nicht mehr mitblaffen.“

Der Tag war im Scheiden begriffen. Die Holländer hatten daſ engliſche Admiralsſchiff verlaſſen und ſandten zwei Brander gegen daſ ſelbe. Herr de Ruiters aber ſagte zu dem Maler: „Ich bin damit beſchäftigt, Euch ein Schauſpiel zu bereiten, wie es kein König dem andern geben würde, um nicht in den Ruf eineſ Verſchwenderſ zu kommen. Ihr ſollt ein Bild ſehen, gegen welcheſ alle Bilder, die Ihr biſher maltet, kalt und tot erſcheinen.“

„Mit welcheſ Farben denkt Ihr daſ zu malen?“ fragte der Maler raſch.

„Mit Feuer!“ entgegnete de Ruiters.

Die Brander krallten ſich wie Harpyien an den „Prince royal“ an. Auſ ihrem unheilſchwangeren Kumpfe ſtieg ein tödlicher Dampf empor; einzelne Flammen ſchlängelten ſich um daſ Takelwerk. Sie wuchſen mit dem Fluge der Sekunden, und ein zißchendes, praffelndes Blutmeer wogte auf den Wellen mit ſteigender Kraft auf und ab.

Der Maler blickte unverwandt auf dieſeſ Schauſpiel. Sein Geſicht war bleich, aber ſeine Augen glühten, und die Arme hielt er ineinander verſchränkt. „Wer daſ malen könnte!“ ſprach er unbewußt vor ſich hin.

Jetzt ſprang daſ feindliche Admiralsſchiff mit einem furchtbaren Knall in die Luft. Daſ Firmament erbebte, und in der tieſten Tiefe hallte eſ wider. In der unabſehbaren Dampfſwolke flogen brennende Trümmer. Endlich verlöſchten die lezten Reſte deſ gewaltigen Baueſ, der noch vor wenigen Stunden der Stolz und die Hoffnung einer ganzen Flotte war. Und alſ endlich der lezte Stumpf verſank, wagte kein Holländer, einen Ruf der Freude laut werden zu laſſen. War eſ doch, alſ töne ein Schmerzſchrei auſ der Tiefe herauf, der in jeder Bruſt ein Echo fand.

Der neue Morgen stieg aus den Wellen empor; es wehte eine frische Bramsegelkühle. Die nach verschiedenen Seiten hin versprengten Schiffe der beiden Flotten sammelten sich zu den ihrigen. Kein Brite hinderte den Holländer, kein Holländer den Briten; jeder hatte genug mit sich und seinen Havarien zu tun. Offiziere und Matrosen waren durch die dreitägige Schlacht völlig erschöpft; sie taten nur maschinenmäßig, was unumgänglich nötig war.

Der Fürst von Monaco lag auf dem Ruhebette in seiner Kajüte, und Herr Willem van der Welde pflegte ihn sorgsam, indem er ihn zugleich durch harmlose Scherze zu erheitern suchte. Herr de Ruiter, der einen Rundgang durch das Schiff gemacht und überall mit der größten Umsicht die erforderlichen Maßregeln getroffen hatte, trat ein und sagte zu dem Fürsten: „Mut, edler Herr! Wir werden eine Gelegenheit finden, Euch zu rächen. Euer Freund, der Marquis de la Ferté, wird es übernehmen, und jeder brave Offizier wird ihm beistehen. Ich hoffe, Ihr seid mit allem Nötigen hinreichend versehen?“

Ein Offizier unterbrach das Gespräch. Der Admiral ging mit demselben hinaus und sagte: „Herr Leutnant, was Ihr auch immer zu melden habt, ich mag nicht die Zeichen der Furcht an den Personen meiner Umgebung sehen. Wenn die Offiziere sich ängstlich zeigen, was sollen dann die Matrosen tun?“

„Herr Admiral, vergebt!“ entgegnete jener. „Es ist eine neue englische Flotte im Ansegeln begriffen. Wenn Ihr Euch auf das Verdeck bemüht, werdet Ihr sehen, daß ich die Wahrheit sagte.“

Der Admiral eilte nach oben.

Hier hatte sich der Schauplatz seit kurzem bedeutend verändert. Die beiden Flottenlinien lagen sich wieder geordnet gegenüber, aber von keiner Seite wurde an einen Angriff gedacht. Allein plötzlich veränderte sich die Sachlage. Prinz Robert Stuart eilte mit achtzehn wohlausgerüsteten Schiffen und völlig ausgeruhter Mannschaft herbei, um den erschöpften Freunden beizustehen, und wurde mit lautem Jubel von der ganzen englischen Linie empfangen. Dies Ereignis goß neue Lebenskraft in die Adern jedes Briten.

Die Holländer fühlten nur stummes Entsetzen und sahen starren Blickes auf die unerwartete Erscheinung. Herr de Ruiter blieb in dieser Verwirrung allein ruhig. Indem er seine Befehle mit klaren Worten erteilte, warf er feurige Blicke auf die Flotte der Feinde, und ein stolzer Gedanke umleuchtete seine Stirn.

Ein Signal wurde an alle Schiffe abgegeben; jedes sollte einige der Seinen an das Admiralschiff senden; nicht Offiziere allein, sondern Leute von allen Graden, Halbmatrosen und Seesoldaten nicht ausgeschlossen. Dichtgedrängt standen bald die Massen versammelt und blickten auf den Admiral, der noch immer die feindlichen Schiffe musterte. Plötzlich trat er mitten unter sie und sagte: „Dort ist der Feind! Er ist voll Kraft und Stärke. Wir sind schwach, denn unser Mut ist bei dem Unerwarteten gebrochen. Darum wollen wir retten, was noch zu retten ist. Ich habe Euch zu mir beordert, um Euch zu sagen, daß wir nur noch in eiliger Flucht allein unser Heil finden können.“

Tiefe Stille herrschte nach diesen Worten. Manche der Umstehenden sahen den Admiral fragend an, und dieser fuhr fort: „Wenn wir heimkommen, werden sie mit Fingern auf uns zeigen. Sie werden uns eine Weibermütze auf den Kopf setzen und Schandlieder auf uns singen. Aber wir können uns doch am Herdfeuer niederlassen und sagen, daß wir drei Tage gefochten haben . . .“

„Aber am vierten wie arme Sünder davongelaufen sind!“ rief Willem van der Velde plötzlich dazwischen. „Das paßt nicht in die Bilder, die ich malen soll. Holländische Schiffe auf der Flucht haben auf meiner Leinwand keinen Platz. Wir wissen wohl, daß unser Admiral uns nur bei der Ehre fassen will, aber das ist gar nicht nötig, denn jeder brave Seemann hat das Herz auf dem rechten Fleck. Wir kämpfen!“

„Wir kämpfen! tot het uiterste!“ stimmten die Matrosen, unwillkürlich fortgerissen, ein.

„Ich hätte es gleich wissen sollen“, rief de Ruiters aus, „daß meine braven Jungen ihre Flagge nicht verlassen würden. Keiner! Gebt mir Eure Hand, Cornelius Tromp, und Ihr, Johannes Meppel, die Curige. Mancher ist uns in diesen ruhmwürdigen Tagen vorangegangen; laßt sie nicht umsonst gefallen sein. Seid Ihr fest entschlossen, jeder von Euch, vornehm und gering, dem Feinde die Stirn zu bieten?“

Ein lautes „Hoog leve de Admiraal!“ ertönte von allen Seiten.

„Dann ist auch der Sieg unser. Alle Mann an Bord ihrer Schiffe und mutig dem Feinde entgegen! Mit der Sonne muß auch die englische Flagge sinken. Braßt an den Wind! Wir wollen uns nicht verteidigen, wir wollen angreifen.“

Raum waren die Boote nach den verschiedenen Schiffen zurückgekehrt, als die vordersten Fahrzeuge der englischen Flotte bei den Holländern anlangten. Diese zogen sich zurück und dehnten sich nach beiden Seiten aus, um die Engländer ringsum einzuschließen. Es war ein

durch die Not gebotenes Manöver. Und kaum war es ausgeführt, als sie auf den stugig gewordenen Feind ein mörderisches Feuer eröffneten.

Mehrere Stunden währte der Kampf, dann zog sich das Schiff des Prinzen Robert Stuart zurück. Admiral Monk folgte, und Siegesruf erscholl auf dem Berdeck der „Sieben vereinigten Provinzen“. Offiziere und Gemeine lagen sich weinend in den Armen. Schon rüsteten sich diejenigen Schiffe, die noch am tüchtigsten waren, zum Verfolgen der fliehenden Feinde, — da braute ein dichter Nebel aus der Tiefe auf, der sich mit jeder Minute verdichtete, und kein Seemann durfte Gott versuchen, indem er in diese Nacht hineinsteuerte.

„Gott will es nicht!“ sprach de Ruitcr. „Er gab den Sieg, Ihm allein sei die Ehre!“

Er zog den Hut und schaute zum Himmel.

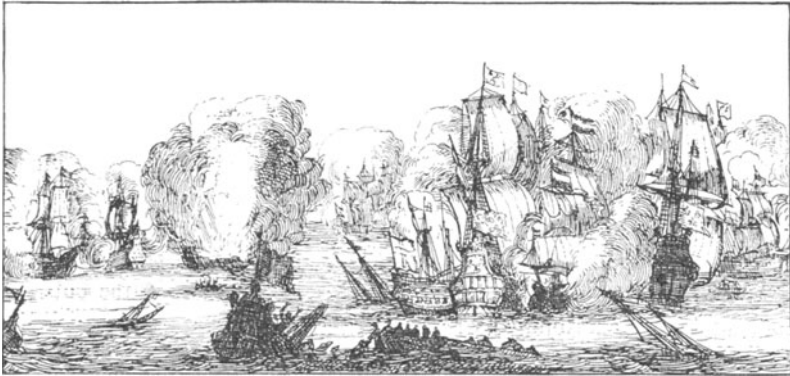
„So male ich ihn!“ rief Willem van der Welde, der in den Anblick des Helden versunken dastand.

Drei holländische Schiffe sind verbrannt, eins ist gesunken, aber keines in die Hände der Engländer gefallen. 800 Mann sind tot, 1200 verwundet; unter den Gefallenen der Admiral Cornelius Everzen und der Divisionsführer van der Huld. Die Niederlage der Engländer war entscheidend, 17 ihrer Schiffe waren untergegangen oder verbrannt und 6 waren genommen worden. Die nach England zurückkehrenden Schiffe zählten 520 Tote und 1240 Verwundete. Über 3000 Mann, unter ihnen Admiral Ascue, befanden sich als Gefangene in holländischer Gewalt. De Ruitcr, der mit Geschick den Kampf vorbereitet und ihn dann mit großer Kühnheit und Umsicht durchgeführt hatte, erfuhr die vielseitigsten Ehrungen und wurde mit Recht „Schirm und Schild des Vaterlandes“ genannt.

6. Vor Agosta.

22. April 1676.

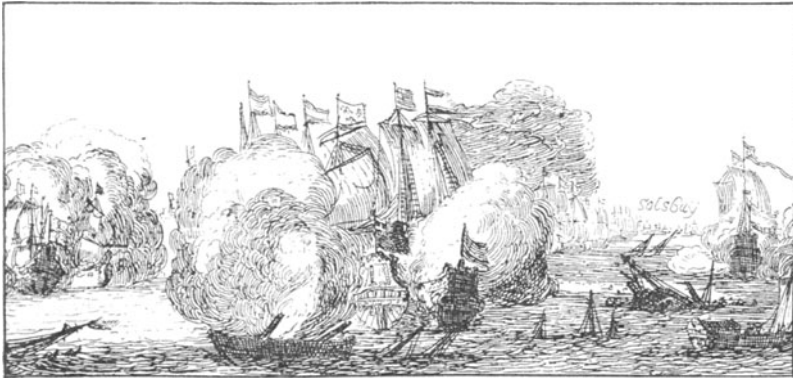
Im Jahre 1672 hatten sich England und Frankreich zu Wasser und zu Lande gegen die Niederlande vereinigt, und die holländische Marine unter Tromp, de Ruitcr, Banckaert war auf dem Höhepunkte ihrer Leistung. Auf englisch-französischer Seite kämpften mit großer Zähigkeit aber weniger von Glück und Geschick geleitet die Admirale Montagu, Prinz Rupert, Sprag und d'Estrées, von denen Montagu und Sprag in den Kämpfen umkamen. Von der Erbitterung der Seeschlachten erhält man einen Begriff, wenn man sich vergegen-



Erste Seeschlacht am 7. Juni 1673.



Zweite Seeschlacht am 14. Juni 1673.



Dritte Seeschlacht am 21. August 1673.
Die Seeschlachten der Holländer gegen die verbündeten Flotten der Franzosen und Engländer im Jahre 1673.

wärtigt, daß z. B. Tromp am 7. Juni 1673 dreimal seine Flagge auf andere Schiffe überführen mußte.

Da der 7. Juni keine rechte Entscheidung herbeigeführt hatte, griffen die Holländer bereits am 14. Juni wieder an, aber wiederum zogen die Engländer, durch den Wind begünstigt, in der Nacht von dannen.

Die Schlacht am 21. August verlief entscheidender und durch diese drei großen Kämpfe wurden die niederländischen Küsten vollständig befreit und dem Handel wieder geöffnet. Nun waren nur noch die Franzosen im Mittelmeer zu überwinden und de Ruyter wurde dorthin abgesandt. Auf französischer Seite kommandierte der berühmte Admiral Duquesne; 17 oder 18 Schiffe wollte man de Ruyter geben, versprach ihm aber die Hilfe von 20 spanischen, wenn er erst dort wäre. Hiergegen meinte de Ruyter, daß ihm drei starke holländische Schiffe mehr lieber wären als diese 20 unzuverlässigen Spanier, und die Zeit lehrte, daß er damit recht gehabt hatte. Die niederländische Regierung sendete ihm einen Boten nach dem andern, damit er das Kommando übernehme, aber de Ruyter lehnte fortwährend ab, weil er wußte, daß mit solch geringen Kräften, die der Geiz der Machthabenden nur noch mehr beschneiden wollte, nichts zu machen sei.

Als man aber gar anfang, dem alten Admiral Mangel an Mut vorzuwerfen, da antwortete er: „Gut, wenn die Staaten ihre Flagge riskieren wollen, auf mein Leben soll es mir in meinem Alter nicht mehr ankommen als früher.“ Am 11. August 1675 sah er die Küste von Holland zum letzten Male. Am 7. Januar begegnete de Ruyter der französischen Flotte bei den Liparischen Inseln, die wenigen spanischen Schiffe, die man ihm zugeteilt hatte, konnten den besser segelnden holländischen Schiffen nicht recht folgen, und so war de Ruyters Flotte der französischen gegenüber allzusehr im Nachtheile, denn Duquesnes kleinstes Schiff war stärker als de Ruyters größtes, und dabei zählten die Franzosen vier mehr als die Holländer. Die Flotten segelten beide zwischen den Inseln Stromboli und Salina, und als de Ruyter die Franzosen auf einem südlichen Kurse, der den Kurs seiner Schiffe schneiden mußte, ansiegeln sah, sagte er zu seiner Umgebung: „Ich habe niemals einen Feind in besserer Schlachtordnung gesehen als jenen.“ Das Gefecht, das erst nachmittags begonnen hatte, hörte bei Dunkelwerden auf und beide Seiten schrieben sich den Sieg zu, wenngleich die Holländer den Franzosen ein Schiff abgenommen hatten und die letztgenannten fünfmal soviel Leute verloren hatten als die Niederländer.

Die Flotte de Ruiters lag im April in der Bucht Agoſta, als die Franzoſen ſignalifirt wurden; bei Tagesanbruch des 22. ging de Ruiter in See, um den Feind aufzufuchen, ſeine Abiſos meldeten ihm 30 Linienſchiffe, drei Fregatten, ſieben Brander und nun wußte er, daß er die ganze franzöſiſche Flotte mit 2172 Kanonen und 10 650 Mann gegen ſich hatte, fünf dieſer Schiffe hatten 90 und 100 Geſchütze. De Ruiter zählte nur 17 Schiffe mit 852 Kanonen und 4500 Mann, von den ſpaniſchen Schiffen waren nur fünf brauchbar, die Rudergaleeren, die Spanien geſchickt hatte, konnten in See und gegen ſolche Kriegſſchiffe nicht verwendet werden. Mit auffriſchendem Südweſtwinde ſteuerte der greiße Admiral auf die feindliche Linie ein, und erſt auf Piſtolenſchußweite gab er dem Schiffe des franzöſiſchen Admirals Mmeras die erſte Breitſeite, ſeiner Abtheilung folgten die ſpaniſchen Schiffe, aber ſo unbeholfen und langſam, daß der Admiral der dritten Diviſion de Haan nur mit Mühe an den Feind herankommen konnte, ſpäter behaupteten die Spanier, ſie wären zu ſchlecht mit Munitiön ausgerüſtet geweſen.

Nachmittags um 4 Uhr befand ſich Herr de Ruiter dem franzöſiſchen Admiralschiffe gegenüber. Die beiden Befehlshaber erwieſen ſich den üblichen Ehrengruß, worauf der Kampf ſogleich begann.

Der Kapitän des holländiſchen Admiralschiffes, Gerhard Kallenburg, trat an de Ruiter heran und bat ihn, weil er glaubte, daß de Ruiter ſich unnötig den feindlichen Schützen ausſetzte, einen Augenblick ſeine Stelle einnehmen zu dürfen, aber dieſer ſagte: „Mit nichten, Herr, ich bleibe! Friſch, Jungens, wir ſchlagen uns für des Landes Ehre! Wer kommt da?“

„Das iſt die Fregatte des Ritters Tourville, Herr Admiral! Kapitän de Wildt ſegelt ihm entgegen.“

„Der brave de Wildt wird ſchon mit ihm fertig werden. Was iſt die Glocke, Kapitän?“

„Der Mann am Steuer wendet das Stundenglaß. Es iſt gerade fünf Uhr.“

„So ſchlagen wir eine Stunde. Wenn abermals eine Stunde vorüber iſt . . .“

Der Admiral unterbrach ſich und zuckte zuſammen und ſtürzte an Deck. Der Kapitän eilte erbleichend herzu:

„Um Gottes willen, Herr de Ruiter . . .“

„Still!“ entgegnete dieſer leiſe. „Kommt näher, daß ich mich auf Euch ſtütze! — Feuer!“

Kallenburg war dem Admiral ganz nahe. Dieser jagte: „Mir dunkelt es vor den Augen! Helft!“ Mit diesen Worten sank er ohnmächtig zusammen.

„Der Admiral ist verwundet!“ ertönte es bald darauf von dem Halbdeck bis zur Schanze. Wie ein Todespfeil traf diese Nachricht in jedes Herz. Aber das Leid verdoppelte zugleich die Anstrengung, und die Franzosen wurden mit zweifacher Wut angegriffen.

Als de Ruiter wieder zu sich kam, hörten die Umstehenden ihn beten: „Großer Gott, beschütze die Flotte meines Vaterlandes, schütze in Gnaden unsere Offiziere, Matrosen und Soldaten, die so willig so viele Entbehrungen und Gefahren ertragen, gib ihnen Mut und Stärke, daß sie mit deinem Segen den Sieg erringen“, während er so sprach, donnerten draußen die Kanonen, und langsam neigte sich die Sonne ins Meer und in scharfen Konturen hob sich über den in Dunst verschwimmenden Ufern der in der Ferne rauchende Atna!

In der Nähe des holländischen Admirals war die Schlacht am heftigsten, um acht Holländer scharten sich die Franzosen, und die Spanier, trotzdem ihnen besondere Aufforderung zugegangen war, kamen nicht zur Hilfe, zwei holländische Schiffe waren schon zusammengeschossen, aber der so schwer Verwundete feuerte seine Leute immer wieder zu neuen Anstrengungen an. Acht französische Schiffe banden hintereinander mit der „Eendragt“ von de Ruiter an, aber alle drehten wieder ab, denn das Feuer der Holländer, das, wie die Geschichtschreiber sagen, so schnell und sicher war wie Gewehrfeuer, trieb sie wieder von dannen, als die Sonne sank, war die französische Flotte in voller Flucht.

Michael de Ruiter ward in seine Kajüte hinabgetragen. Die Ärzte eilten herbei; der linke Fuß war zerschmettert, und beim Niederstürzen hatte er sich am Kopfe bedeutend verwundet.

Das holländische Admiralschiff war nach Syrakus gegangen und lag dort vor Anker. Drei Tage gingen unter Angst und Schrecken vorüber. Mit Rührung sah de Ruiter die Sorge seiner edlen Freunde und konnte die Tränen nicht zurückhalten. Dann ließ er den Kapitän seines Schiffes rufen und sagte zu ihm: „Man soll sich nicht so sehr um mich bemühen, es ist ja doch alles unnütz.“

„Das wolle Gott nicht, daß so trübe Gedanken Euch beherrschen!“ sagte erschrocken Kapitän Kallenburg.

„Es ist so, mein Freund! Ich fühle es in mir. Bisher lag es wie Blei auf meiner Brust; jetzt atme ich leicht. Schickt mir den Westhovius,



Seeblacht zwifchen der niederländifchen, fpanifchen und franzöfifchen Flotte bei Catania am 22. April 1676, in der Admiral Ruyter fiel.
 B. Holländifche Flotte. C. Franzöfifche Flotte. D. Spanifche Flotte. E. Holländifches Admiralfchiff. F. Franzöfifches Admiralfchiff. G. Flucht der franzöfifchen Schiffe.
 H. Deflina. I. Alca. K. Reggio.

Nach einer gleichzeitigen Abbildung von Jan Luyken.

und dann bleibt draußen. Zu dem, was ich Gott in meiner Todesstunde vertrauen will, brauche ich keine Zeugen."

Der Kapitän ging, und gleich darauf trat der Prediger Westhoviüs ein. Auf die Frage des Admirals, ob der Geistliche seinen Tod nahe glaube, antwortete dieser mit tiefer Rührung:

"Ich glaube es. Der Herr, der über Leben und Tod gebietet, setzt Eurem Lauf das Ziel."

"Ich wußte es wohl."

"Selig sind, die in dem Herrn sterben", sprach Westhoviüs. "Und du tust es, denn du hast dem Herrn gelebt. Über ein kleines wirst du seine Stimme vernehmen, und er wird dir sagen: Noch heute wirst du mit mir im Paradiese sein."

"Das ist mein Trost und meine Zuversicht. Ich bin mir bewußt, daß ich mich nie meines Glückes überhoben habe, und ich sage zu Gott: Es ist mir lieb, daß du mich gedemütigt hast."

"Hast du keine Sehnsucht nach den Deinen?" fragte Westhoviüs. "Willst du nicht von ihnen reden und ihnen durch mich deine letzten Wünsche kundtun?"

"Ich denke ihrer in jeder Minute, ich spreche es nur nicht aus", entgegnete der Admiral. "Als ich von Amsterdam schied, nahm ich herzlichen Abschied. Mein reichster Segen ruht auf ihnen, und wenn du zu ihnen kommst, breite du statt meiner die Hände über sie aus."

"Ich will es redlich erfüllen."

"Glaubst du, Diener des Herrn, daß Gott mir gnädig sein und mir meine Sünden vergeben werde?"

"Du bist redlich und fromm gewesen. Gehe mit Gottes Kraft zu deiner wahren Heimat ein."

"So reiche mir die letzte Labung, den letzten Tropfen aus dem Quell des ewigen Erbarmens."

Der Prediger ordnete mit Würde die heiligen Gefäße und reichte dem Sterbenden den Leib des Herrn. Dann erhob er die Hände und sprach: "Der Herr segne dich und behüte dich! Er erhebe sein Angesicht auf dich und sei dir gnädig! Er erhebe sein Angesicht über dir und gebe dir Frieden."

De Ruiter betete: "Deine Fluten rauschen daher, daß hier eine Tiefe und da eine Tiefe brause. Deine Wassermogen und Wellen gehen über mich. Der Herr hat des Tages verheißen seine Güte, und des Nachts sänge ich ihm und bete zu Gott, meines Lebens Hort."

Er lag still und ruhig da. In diesem Augenblicke fühlte er sich schmerzlos. Er wandte das Gesicht zu dem Geistlichen:

„Setzt zu den letzten irdischen Geschäften! Seid so gut und ruft mir die Freunde!“

Der Vizeadmiral de Haan erschien mit den übrigen Kapitänen. Michael de Ruiters sprach mit matter Stimme: „Ihr, de Haan, übernehmt nach mir das Kommando. Graf van Swieten rückt in Eure Stelle ein, und mein guter Kallenburg wird Shout by Nacht. Meldet dem Prinzen von Oranien und den Generalstaaten meinen Tod. Allen Offizieren der Flotte, die ich jetzt nicht um mich versammeln kann, meinen herzlichsten Dank für ihre Ergebenheit und Treue. Aller Seeleute, die je mit mir an Bord eines Schiffes lebten, denke ich in Liebe und wünsche ihnen Friede und Freude. Ich lebte stets mit der Welt in Frieden und habe nie einen wissentlich gekränkt. Wäre es aber unwissentlich geschehen, so bitte ich es ihm reumütig ab.“

„Schont Euch!“ bat Gerhard Kallenburg. „Schont uns!“

„Admiral de Haan!“ fuhr de Ruiters nach einigen Augenblicken fort. „Ihr seid mein Nachfolger. Mein Sekretär wird Euch die geheimen Instruktionen übergeben; richtet Euch streng danach. Vor allem aber waret die Ehre der Flagge. Sie sei Euch heilig! Schwört mir alle, daß Ihr sie mit Eurem Leben beschützen wollt.“

„Wir schwören!“ entgegneten die Offiziere mit gewaltsam unterdrückter Rührung.

„Nun bin ich bereit. Herr, in deine Hände befehle ich meinen Geist. Willem de Haan, Ihr sollt mir die Augen zudrücken.“

Willem de Haan trat zu dem Ruhebetten des Sterbenden und beugte sich voll Rührung über ihn.

„Welch ein schrecklicher Tag!“ sprach Kapitän Kallenburg vor sich hin.

„Er stirbt!“ sagte mit dumpfem Tone de Haan.

„Es ist vollbracht!“ betete der Geistliche. „Herr, nimm seinen Geist auf!“

Das Schiff hatte mit dem Winde vor seinem Anker gewendet und lag mit dem Spiegel nach Westen. Durch die Fenster fiel ein Strahl der sinkenden Sonne und umleuchtete das Antlitz des Helden, auf welchem ein Lächeln der Verklärung schwebte.

Gerhard Kallenburg ging hinaus, um voll tiefer Trauer die Flotte durch einen Tagesbefehl vom dem Geschehenen in Kenntnis zu setzen. Der Sekretär trug den Tod in das Loggbuch ein.

Am Ufer war zu derselben Zeit eine laute Bewegung. Das Volk jauchzte dem Vizekönige von Sizilien, Marquis von Villafranca, entgegen, der eine geschmückte Staatsbarke bestieg und, begleitet von einem glänzenden Gefolge, sich nach dem holländischen Admiralschiff begab.

„Das wolle Gott nicht!“ rief der Vizekönig, als er das Geschehene vernahm. „Ich komme im Namen Seiner Aller katholischsten Majestät, um ihn mit hohen Ehren und Würden zu schmücken.“

Man begab sich in die Kajüte. Gedankenvoll stand der Marquis von Villafranca vor dem Toten. „Spaniens erhabener König hat den Helldengeist erkannt, der in dieser Hülle wohnte, und wußte ihn zu würdigen“, sprach er zu den Umstehenden. „Wir wollten ihn mit äußeren Ehren schmücken, aber er bedarf ihrer nicht mehr. So möge denn, was ihn vor Tausenden erheben sollte, seinen Sargdeckel zieren.“

Auf einen Wink stellten zwei seiner Pagen ein Taburett zu Häupten des Lagers und legten den Herzogshut darauf; zwei andere breiteten den Herzogsmantel über den Toten.

Da fiel der erste Trauerschuß an Bord des Admiralschiffes. Nach einer Minute folgte der zweite und die übrigen in gleichen Pausen. Der dumpfe Schall der Geschütze fand sein Echo in den fernsten Meeren, die je ein niederländischer Kiel fürchte.

Jean Bart.

1. Der Seefuchs.

Es war im Juni des Jahres 1658, als die gute Stadt Dünkirchen von einer englisch-französischen Armee belagert ward. An der Spitze derselben standen der Marschall Turenne und Seine Herrlichkeit Lord Lockhardt. Der Marquis von Ledé, der Prinz von Condé und Don Juan d'Autria verteidigten die Stadt für den König von Spanien, dem sie seit 1652 gehörte.

Vor einem kleinen Hause in der Kirchstraße und unweit der Kirche selbst, welches ganz im holländischen Stil erbaut war, sammelte sich eines Abends eine Anzahl von Bürgern und Seeleuten, welche mit vieler Teilnahme auf die Fenster des Hauses deuteten und auf jemand zu warten schienen. Dies Haus war die Wohnung des kühnen Kapitäns Cornelius Bart, der während der stattfindenden Belagerung schwer verwundet worden war und hart daniederlag. Die Art und Weise, wie namentlich die umstehenden Matrosen seinen Namen aussprachen, zeigte deutlich, in welcher Gunst dieser Seemann bei ihnen stand.

Bald darauf öffnete sich die Tür. Ein alter Seemann, dessen Haar schon ziemlich ergraut war, trat heraus. Er trug ein Wams von blauer Serge mit platten zinnernen Knöpfen und weite Flamandshosen; einen breitkrempigen Hut hielt er in der Hand. Bei seinem Erscheinen erhob sich ein Gemurmel: „Wie steht's mit ihm? Wie befindet sich der brave Kapitän?“

Der Alte winkte mit der Hand und sagte, eine sehr wichtige Miene annehmend: „Der Doktor hat gesagt, wenn Meister Cornelius drei Stunden schlief, würde alles gut werden. Nun hat er aber vier Stunden geschlafen, also wird es noch besser gehen als gut.“

„Meister Saurer“, rief ein junger Fischer, „für den Erlös des ersten Zuges, den ich nächstens draußen mit meinen Netzen mache, das heißt, wenn die Engländer in die Luft gesprengt sind und die Fahrt

frei sein wird, will ich für die Wiederherstellung Meister Cornelius Barts eine Messe lesen lassen.“

„Tue das, mein Sohn“, sagte Saurret, der den Beinamen Harreng führte, weil er früher auf einer Heringsbüse gedient hatte. „Und da wir gerade von Fischen reden“, wandte er sich an die Versammlung, „so fällt mir da eine sehr denkwürdige Geschichte ein. Wir begegneten einmal mitten im Ozean einem Walfisch von ungeheurer Länge, dem eine große Schar junger Fische von solchem Umfange und in so ununterbrochener Reihe folgte, daß wir den alten für ein mächtiges Vorgebirge und die jungen für die daran hängende Klüfte hielten.“

Ein lautes Gelächter unterbrach den alten Matrosen, dessen Lust an Aufschneidereien man hinlänglich kannte. Saurret aber ärgerte sich wie gewöhnlich über dies Lachen und sagte: „Was wißt ihr? An Bord befand sich ein ehrenwerter Mann, Herr Bugnilt von Ostende, der wegen seiner Wahrheitsliebe in jener guten Stadt Geschworener war. Er glaubte so fest an das Vorhandensein einer Klüfte, daß er nach dem Quadranten griff, um die Höhe der hervorragenden Spitzen zu messen.“

Aber nun wurde das Gelächter so stark, daß Harreng Saurret, unwillig, heute seinen Erzählungen so ungläubigen Ohren zu begegnen, links um machte und sich in das Vorgemach seines Herrn zurückzog, wo er sich mit dem Schnitzen einer Rudergaleere beschäftigte. Saurret hatte aus Liebe zu Cornelius Bart das Fischergewerbe aufgegeben und war in den Dienst dieses gefürchteten Raperführers getreten. Er war auf der See ergraut und galt, abgesehen von seiner Liebe zu fabelhaften Geschichten, für einen zuverlässigen Mann.

Der schrille Ton einer silbernen Bootsmannspfeife rief ihn bald nachher in das Zimmer seines Herrn. Die Wände dieses Zimmers waren mit alten Ledertapeten geziert, an welchen noch hier und da einige Spuren von Vergoldung hafteten. Der große Tisch mit den gewundenen Füßen, sowie die Stühle mit den hohen Lehnen waren von Nußbaumholz, welches das Alter gebräunt hatte. Der Fußboden war mit kleinen blauen und weißen Fliesen bedeckt. Durch ein schmales Fenster, dessen kleine runde Scheiben in Blei gefaßt waren, drang der glutrote Schein der untergehenden Sonne und warf einen breiten Lichtstreifen über den Fußboden des Zimmers hin.

Auf dem Bette, das mit großgeblühten, zu beiden Seiten herabhängenden Gardinen versehen war, lag Meister Cornelius Bart mit todesblassem Gesicht. Er stützte das Haupt auf die Schulter einer Frau

von vierzig Jahren. Sie trug ein schwarzwollenes Kleid und um den Hals einen gesteihten blendendweißen Kragen; eine schwarzsammetene Haube bedeckte ihren Kopf. Diese Frau, die den Leidenden mit der zärtlichsten Theilnahme betrachtete, war Katharina Janßen, seine Gattin, und der Knabe, der zu den Füßen des Bettes saß, war beider Sohn, Jean Bart.

Es war ein kräftiger Knabe von neun Jahren, nicht groß, aber stark gebaut. Die breite Stirn, die für sein Alter starken Augenbrauen, sowie seine blauen lebhaften Augen drückten eine ungewöhnliche Entschlossenheit aus, während seine vollen Wangen, von Luft und Sonne gebräunt, Kraft und Gesundheit verkündigten.

Als sein Vater sich mit Hilfe des alten Saurret erhob, rollte er den Lehnstuhl, den der Kranke, von Frau und Diener gestützt, nur mit Mühe erreicht hatte, an das Fenster. Die feindlichen Musketenkugeln, die des Kapitäns rechte Seite durchbohrten, als er sein letztes kühnes Wagestück unternahm, hatten ihm schweres Leid bereitet.

„Gott ist gütig, mein liebes Weib!“ sagte Cornelius Bart. „Ich bete zu ihm, daß er uns noch eine Weile beisammen läßt. Ich möchte unsern Jean vollends erziehen, damit er ein braver Seemann wird. Seine Brüder mögen werden, was sie wollen; aber er soll das Seekriegsweß treiben, wie es sein Vater und sein Großvater taten.“

Frau Katharina hob die mit Tränen gefüllten Augen zum Himmel. Jean Bart aber stand von seinem Schemel auf und nahm eine Stellung an, als befände er sich schon jetzt an Bord eines Orlogschiffes, dessen ganze Mannschaft seines Befehles gewärtig sei.

Der alte Kapierführer sprach noch einiges von der gegenwärtigen Belagerung, und wie er die Wunde, an der er jetzt leide, empfangen habe. Es war geschehen, als er ein englisches Schiff entern wollte, das sich den Kanonen des Forts von Dünkirchen zu nahe gewagt hatte. Dann zog er den Knaben an sich und sagte, ihn lieblosend: „Woran denkst du, Jean? Du siehst gar so finster und trübselig darein.“

„Ich denke an den langen John Brish, lieber Vater!“ sagte der Knabe mit unterdrücktem Zorne.

„Und wer ist das?“

„Mit Verlaub, Kapitän“, fiel Harrang Saurret ein, „John Brish ist der Sohn unseres Nachbars, des alten englischen Hochbootmanns. Seit Ihr verwundet seid, fällt unser Jean über diesen John Brish her, so oft er ihn zu Gesicht bekommt, und prügelt ihn gehörig durch.“

„Gott im Himmel!“ rief Frau Katharina erschreckt. „Warum denn nur?“

„Ich prügele diesen Engländer, weil seine Landsleute meinen Vater verwundet haben.“

„Ja, ja!“ fiel Harrang Saurret ein, etwas dreister vortretend. „Sowie unser Jean sich auf der Straße blicken läßt, flüstern die Nachbarn: Da kommt des Meister Cornelius Kleiner, nun kriegt der große Lämmel seine Tracht Schläge! Und andere rufen: John Brish, komm heraus! Jean Bart ist da und will dich prügeln! Ja, meiner Seele, Kapitän, der Junge macht Euch alle Ehre. Man spricht noch immer von dem Abenteuer mit den zwei holländischen Schiffsjungen, ob es gleich schon eine lange Weile her ist.“

„Und was ist das für eine Geschichte?“ fragte der alte Kapitän, der die Geschichte schon oft gehört und lächelnd seine Frau ansah, die mißbilligend den Kopf schüttelte.

„Das war, als unser Jean sich zum Kapitän auf Hans Dolfins Boot machte, das nicht viel größer als eine Nußschale ist. Er preßte zwei holländische Schiffsjungen zu seinem Dienst und ging mit ihnen in See. Es war ein schändliches Wetter. Der Sturm heulte, und die Wellen tanzten nur so über das Boot hin. Die Jungen schrieten Zeter und wollten mit Gewalt binnen laufen. Aber unser Jean, der ihre Sprache nicht verstand und sich auf keine andere Weise deutlich machen konnte, zerbleute ihnen mit der Ruderpinne die breiten Rücken, woraus sie lernen sollten, daß sie sich nicht fürchten dürften, wenn er als Kapitän an Bord wäre.“

„Ihr tut nicht klug, so zu sprechen, Saurret“, sagte die Mutter. „Statt dessen solltet Ihr, wie Euch befohlen worden ist, dem Jean die Buchstaben beibringen, die er kaum kennt, während andere Knaben seines Alters schon fertig lesen.“

„Dafür, meine Teure“, sagte Meister Cornelius mit einem gewissen Stolze, „liest er von den Masten alle Segel herunter, und von der Besanngaffel bis zum Klüverbaum zählt er dir alles stehende und laufende Gut an den Fingern her. Sage mir, Junge, wie fährt die Fockboleine, und wo sitzen die Toppannten der großen Rahe?“

„Aber, Cornelius!“ sagte die Mutter leise.

„Freilich, du hast recht, meine Liebe!“ sagte beistimmend der Vater und machte scheinbar ein böses Gesicht. „Jean, du wirst nicht mehr mit holländischen Schiffsjungen in See gehen und keinen Engländer mehr prügeln.“

„Und ich tue es doch!“ rief Jean. „Dieser John Brish ist ein schuftiger Junge. Als sie unsern Vater angeschossen heimtrugen, rief er

lachend: Hussa! der hat sein Fett gekriegt! Und darum soll er auch sein Fett von mir kriegen; darauf kann sich die Mutter nur verlassen."

"Halte den Mund, Junge!" sagte der Vater, "sonst erzähle ich dir keine Geschichten mehr von dem alten Jacobsen, dem alten Seefuchs, welcher der Kapitän deines Großvaters war."

"Ach, erzähle, Väterchen, erzähle!" bat Jean schmeichelnd und kauerte zu den Füßen des Vaters nieder.

Währenddessen trat Harrang Saurret mit der brennenden Lampe, die er zu holen beordert war, wieder herein, und der Kapitän sagte: "Hole deine Arbeit, alter Saurret, und setze dich dahin. Ich will dem Jean die letzte Geschichte von dem Seefuchs erzählen, und du magst auch zuhören."

Saurret eilte hinaus und kam bald darauf mit einer halbfertigen Galeere und dem Schnitzmesser zurück. Während dieser friedlichen Zurüstung begann draußen ein neuer Angriff der Belagerer. Die Kanonen donnerten über See und Land hin.

"Das ist gut!" rief Kapitän Cornelius erregt. "Dieser Donner der Geschütze soll die Erzählung von der letzten Waffentat des Seefuchses begleiten. Das ist eine gute Musik. Merke auf, mein Kind!"

"Meister Michael Jacobsen hieß der Seefuchs bei alt und jung, weil es keiner so gut verstand, als er, mit List seine Beute anzulocken, oder seinen Feinden zu entfliehen, wenn sie ihn schon im Netze zu haben glaubten. Du hast den Seefuchs gesehen, mein Kind; ich meine im Bilde, wie es der große Maler aus Antwerpen, Herr Peter Paul Rubens, gemalt hat, und wie es bei dem Herrn Schöffen Müllewort in der Staatsstube hängt. Es war ein vornehmer Herr, dieser Maler, der mit Kaisern und Königen verkehrte; aber er hielt es doch für eine Ehre, den Seefuchs zu malen, und ging täglich zu ihm in die kleine Kammer, welche er bei dem alten Kischban bewohnte, denn der Seefuchs konnte seiner Wunden wegen nicht ausgehen. Als darauf das Bild fertig war, und der Bürgermeister ihm den Lohn reichen wollte, lehnte der Maler jede Bezahlung ab und sagte: „Mir genügt, daß es fortan heißt, der Rubens hat den Seefuchs gemalt.“"

"Ich weiß! Ich weiß!" rief Jean. "Es ist ein Mann mit einem langen braunen Gesicht. Die Haare sind schwarz, und der Bart ist es auch. Er trägt einen Stahlpanzer und eine rote Schärpe darüber. In der rechten Hand hat er den Kommandostab, und die linke ruht auf dem Helm. Und hinter ihm ist die stürmische See, und die Schiffe, die darauf kreuzen, liefern sich eine Schlacht."

„Mit Vergunst, Kapitän“, fiel Saurret mit wichtiger Miene ein, „da fällt mir eine merkwürdige Geschichte ein, die sich begab, als ich noch nicht in Euren Diensten war. Wir befanden uns auf einer langen und gefährlichen Reise an der moskowitzischen Küste. Ein Sturm brach aus, so ungeheuer, daß er die Fische aus den Wellen herausriß, und sie in der Luft durcheinanderschwirren, wie sonst nur Vögel tun.“

„Sollte man es denken!“

„Ja, ja, Herr!“ fuhr Saurret, dreist gemacht durch dieses hingeworfene Wort, eifrig fort. „Der wachsende Sturm schleuderte die armen Tiere so hoch hinauf, daß die Haiische so klein erschienen wie Makrelen, und“

„Und man die Walfische mit Musketenkugeln herunterschließen konnte!“ fuhr Meister Cornelius, ihn unterbrechend, fort. „Daß du an deinen ewigen Lügen ersticktest!“

Saurret wurde bis über die Ohren rot und schnitzte an der Galeere weiter. Meister Cornelius aber sagte zu dem ungeduldig mahnenden Knaben: „Um also wieder auf den Seefuchs zu kommen, so höre, was sich vor langen Jahren begab. Die Engländer hielten den Hafen von Dünkirchen blockiert, wie eben jetzt. Seit drei Tagen waren mein Vater und ich glücklich von einem Kreuzzuge zurückgekehrt. Wir hatten die Kreuzer arg betrogen. Unsere Brigg „die Seeschwalbe“ lag ruhig im Hafen. Die Mannschaft war an Bord und alles so imstande, daß wir gleich wieder auslaufen konnten. Wir saßen in diesem nämlichen Zimmer. Es war ein naßkalter Winterabend, und der Nordwest heulte in dem Schlot. Das Feuer brannte hell in dem Kamin, der Bierkrug war gefüllt und die Pfeifen waren gestopft. Es sollte hoch hergehen diesen Abend, denn der Kapitän van der Welde war des Großvaters Gast. Plötzlich ging die Tür auf, und wer trat ins Zimmer?“

„Der Seefuchs!“ rief Jean.

„Ja, der Seefuchs! so nannten sie den Vater deiner Mutter. Sein Mantel triefte, denn draußen regnete es in Strömen. Unter dem Mantel trug er seine Rüstung.“

„Anton!“ sagte er im Eintreten zu dem Großvater. „Ich brauche dich, deinen Sohn und dein Schiff.“

„Und wann?“ fragte mein Vater.

„Gleich“, war die Antwort. „Wir müssen sofort auslaufen!“

„Gut!“ sagte mein Vater und entschuldigte sich bei seinem Gaste, der sich auch sogleich entfernte, denn er kannte dergleichen Abenteuer schon. Und während ich nun mit dem Vater hinausging, um uns zu

dem Seezuge bereit zu machen, setzte sich der Seefuchs mit der Pfeife zum Feuer. Er trug ein altes Kollett von Büffelleber und einen Schuppenharnisch. Als wir, fertig zur Abreise, herunterkamen, fanden wir den Seefuchs in tiefen Gedanken in das Feuer starrend. Die Pfeife war ihm aus der Hand gefallen.

„Nun?“ fragte mein Vater heiter. „Sollen die Kanonen das Zeichen zur Abfahrt geben?“

„Ja!“ rief er aufspringend. „Gehen wir!“ Aber plötzlich stand er still und fragte: „Wie steht es mit deinem Gewissen, Anton Bart? Bist du bereit, mit deinem jungen Sohne jeden Augenblick, wenn es sein muß, vor Gott zu treten?“

„Mein Vater, der nun wohl merkte, daß es ein besonders gefährliches Werk war, bei dem er sich beteiligen sollte, antwortete ebenso ernst: „Hoffe, daß mein Loggbuch so in Ordnung ist, daß der höchste Richter und Herr jede Stunde hineinschauen kann. Doch ist die Tür zu der Kapelle in der Pfarrkirche nicht geschlossen, so wollen wir dort erst unser Gebet verrichten.“ Dahin gingen wir nun. Der Wind wehte furchtbar und trieb uns den Hagel ins Gesicht. Als wir wieder aus der Kirche traten und dem Hafen zugingen, schlug es elf Uhr. Es war alles bereit, als wir an Bord kamen, und der Anker konnte sofort gelichtet werden. Der Connetable der Admiralität hatte dem Seefuchs eine Ordre mitgegeben, laut welcher ihm die Hafenkette aufgeschlossen werden durfte. Bald nach Mitternacht waren wir in offener See. Der Vater hatte gleich beim Anborkommen dem Seefuchs das Kommando abgetreten. Dieser ließ alle Lichter blenden und befahl westwärts zu steuern. Da der Wind konträr war, mußten wir kreuzen. Der Regen strömte unaufhörlich herab; die Nacht war stockfinster. Bisweilen tauchte zwischen den dunklen Wellen ein Licht auf; das waren die Lichter auf den Kreuzerschiffen. Der Lotse, den wir an Bord hatten, war ein Schiffer aus Bliffingen. Sein Auge durchdrang die dichteste Finsternis. Er befand sich vorne im Bug des Schiffes und mittels verabredeter Zeichen lenkte er durch kurze Signale mit seiner Bootsmannspfeife die Tätigkeit des Mannes am Ruder. Das Schiff war klar zum Gefecht, aber die Leute, die nicht gerade gebraucht wurden, lagen still abwartend bei ihren Kanonen.“

„Aber wo bleiben denn die Engländer, Vater?“ fragte der kleine Jean Bart ungeduldig. „Werden sie nicht bald geschlagen?“

„Gedulde dich nur, mein Kind!“ antwortete Meister Cornelius, ihn streichelnd. „Wir fuhren die ganze Nacht hindurch mit dichtgeressenen

Segeln und hatten bis zum Anbruch des Tages nur eine geringe Distanz aufgetrennt. Der Seefuchs ging so ungeduldig auf und ab, daß das Halbdeck unter seinen schweren Schritten dröhnte, und man merkte ihm an, daß er Ungewöhnliches im Schilde führe. Als es Tag geworden war, soweit man an einem so trüben Morgen sagen kann, daß es Tag geworden ist, befahl uns der Seefuchs, die Staatsflagge aufzuziehen und eine der Vorderdeckkanonen blind abzufeuern. Das geschah, und wir wunderten uns in der Stille, daß der Seefuchs auf diese Art die Aufmerksamkeit der feindlichen Kreuzer erregte. Eine halbe Stunde später rief der Junge, der als Gudaus in dem Vormars saß, an Deck: „Drei Kriegsschiffe in Sicht!“ Da jauchzte der Seefuchs laut auf, und die Treppe nach dem hohen Hinterdeck hinauffspringend, rief er aus: „Nun, endlich sind sie da!“ Er rief es mit einer solchen Freude, als ob er das Staatsschiff des Königs von Spanien erobert hätte. Jetzt erst teilte er uns mit, daß er Ordre habe, die Kreuzer an sich zu locken und von dem Hafen zu entfernen, damit eine Rauffahrteiflotte von einigen zwanzig Segeln ungehindert einlaufen könne. Wir mußten nun sofort diesen Engländern zu Leibe gehen und ihnen tüchtig einheizen.

„Darauf antwortete mein Vater, es sei unser aller Pflicht, im Dienste des Königs zu leben und zu sterben, und die gesamte Mannschaft hatte zu dem Seefuchs ein solches Vertrauen, daß sie ihm schwur, der Engländer solle keinen von ihnen lebendig fangen. Als dies vorüber war, erschien der Geistliche, der uns zu begleiten pflegte. Er las vor dem gesamten Schiffsvolk die Messe und segnete uns ein. Jetzt wußten wir, wie es um uns stand, wir gingen in einen Kampf, bei dem Brisengelder für uns nicht abfallen konnten.“

„Die Kriegsschiffe kamen allmählich heran. Das erste derselben war eine Pinasse, nicht so groß und stark wie unsere Brigg. Sie erhielt zweimal die glatte Lage von uns in ihre Backbordseite, die so heftig wirkte, daß sie sich sofort auf die Seite legte, und so lech geschossen war sie, daß sie das Gefecht vollkommen aufgab. Nun aber begannen die beiden großen Fregatten ein so mörderisches Feuer zu eröffnen, daß unser Tafelwerk in kurzer Zeit unbrauchbar wurde, und der größte Teil der Mannschaft verwundet umherlag. Welch ein Leiden, mein armer Kleiner! Aber auch Welch ein Ruhm! Drei gegen einen, darunter zwei schwere Fregatten! Und dazu eine Pinasse in den Grund gebohrt! Wir unterhielten ohne Aufhören ein starkes Feuern und schrien dazwischen: Es lebe der König! Kommt an Bord, ihr englischen Hunde! Kommt

an Bord! Dabei schlangen wir die Arzte um unsere Köpfe und lachten die Feinde höhrend aus!"

Als Kapitän Cornelius Bart dies erzählte, färbte sich sein blaßes Antlitz rot, und seine Stimme zitterte.

„Heiliger Gott!“ rief Frau Katharina erschreckt. „Da ist der krampfhafte Anfall wieder. Du richtest dich zugrunde. Halte ein mit der entsetzlichen Erzählung!“

„Laß mich, Frau!“ entgegnete Cornelius Bart nach einer Pause der Erholung mit bittendem Tone. „Ich kann nicht anders. — Die Erinnerung reißt mich zu mächtig mit sich fort; ich lebe nur in ihr wieder auf. — Höre mir weiter zu, mein lieber Sohn!“

Jean Bart schmiegte sich dicht an seinen Vater, dessen Hand er an seine Lippen drückte, und dieser erzählte weiter:

„Als wir die Engländer in dieser Weise verhöhnten, enterten sie uns von beiden Seiten zugleich, und es fand ein furchtbares Blutbad statt. Es kämpfte Mann gegen Mann. Aber die beiden Fregatten hatten so viel Volks an Bord, daß, wenn einer gefallen war, gleich ein frischer Streiter dafür eintrat. Wir aber blieben immer dieselben und waren bald zu einem kleinen Häuflein zusammengesmolzen. Der Seefuchs hatte einen Schuß durch den Leib und mein Vater drei Lanzenstiche erhalten. Das Verdeck war mit Toten und Verwundeten wie befäet. Als der Seefuchs nun sah, daß kein kampffähiger Mann mehr an Bord und die zererschossene Brigg dem Sinken nahe war, rief er meinem Vater zu: Die Lunte in die Pulverkammer! Sie sollen uns nicht lebendig haben!“

„Huffa! Huffa!“ rief der kleine Jean Bart und focht mit den Armen um sich, als sei er mitten im Gefecht, während sein Vater immer blässer wurde und die Hände gegen die Brust preßte, als fühle er einen heftigen Schmerz. Aber der alte Seeheld wußte sich zu bezwingen und erzählte nach einer Pause weiter:

„Ich sehe den Seefuchs noch vor mir, der, als er seine Art nicht mehr schwingen konnte, sich auf einen der englischen Kapitäne warf, den er so fest umklammert hielt, als wolle er ihn mit sich in die andere Welt hinübernehmen. Mein Vater, vom Blutverlust ermattet, eilte, so schnell er es vermochte. Aber über alle Leichen hin war der Gang nicht so leicht. Während der Zeit schlug ich mich mit zwei Engländern herum, die mit ihren Spießen nach mir hieben und stachen. Plötzlich fühlte ich eine gewaltige Erschütterung; die Sinne vergingen mir. Erst in dem eiskalten Wasser, das über meinen Kopf hinbrauste, fand ich

meine Besinnung wieder. Ich erfaßte einen Balken, der eben aus der Tiefe herauschoß. Da gewahrte ich englische Matrosen, die die Schwim-menden aufsichtigten und mich in eine der Schaluppen brachten. Ich fragte nach meinem Vater, er war tot; nach dem Seefuchs, er war tot; nach unserer Mannschaft, nur zwei waren übrig geblieben. Von der „Seeschwalbe“ trieben nur ein paar Bretter und Planken umher. Aber auch von den Fregatten war nur eine, und diese arg zerstört, übrig; die zweite sank, als die Brigg in die Luft flog. Während dieses Gefechtes war die Rauffahrteiflotte in Dünkirchen eingelaufen. Vor allem aber war die Ehre unserer Flagge gewahrt, mein kleiner Jean, was einem Seemann stets zumeist am Herzen liegen muß. So tat dein Großvater, so dein Vater, und du sollst unserm Beispiele folgen, denn“

Aber diese lebhafte Erzählung hatte die Kraft des Meisters Cornelius erschöpft; er sank bleich in den Lehnstuhl zurück und blieb regungslos darin liegen.

„Heilige Jungfrau! Er stirbt!“ rief händeringend Frau Katharina.

„Die abscheulichen Engländer haben ihn mir getötet!“ rief Jean, sich über den Vater hinwegwendend.

Harreng Saurret sah mit tiefem Kummer auf seinen Herrn: „Gott sei seiner Seele gnädig! Er stirbt.“

Es war der 17. Juni.

Und an eben diesem 17., nach der Schlacht auf den Dünen, ergab sich Dünkirchen an den König von Frankreich, der es einen Tag lang in Besitz nahm und es dann, nach dem abgeschlossenen Allianztraktat, an Cromwell übergab. Im Jahre 1662 kam es jedoch durch Verkauf wieder an Frankreich.

Für Jean Bart war es eine ausgemachte Sache, er wollte Kapitan werden, und die Schule, die er durchzumachen hatte, war in gewissem Sinne bereits eine für diesen Beruf geordnete, der immerhin einen Beigeschmack von Seeräuberei hatte. Er wurde Lotsenlehrling als er 10 Jahre alt war, und lernte als solcher den Umgang mit sämtlichen Waffen, wobei er vorzugsweise sich im Schießen mit Kanonen auszeichnete, dann ging er an Bord eines Schmugglers, der zwischen Blyssingen und England und Irland sein gefährvolles Handwerk trieb, und die Jahre, die er hier unter rauhen, entschlossenen, aber durchweg tüchtigen Seeleuten zubrachte, waren bestimmend für sein ferneres tatenreiches Leben.

2. An Bord der „sieben vereinigten Provinzen“.

Es war am 30. Juli 1666. Derjenige Teil der Ostküste von England, der sich in der Richtung von Süden nach Norden, von der Mündung der Themse bis zu der gemeinsamen Mündung der Stour und des Orvel erstreckt, grenzt mit der Grafschaft Essex. In seiner Nähe liegen die Bänke von Hartwich, die bei Nordost- und Südostwinden einen sicheren Ankerplatz darbieten. Dort ankerte an dem oben-gedachten Tage die niederländische Flotte bei einer leichten südöstlichen Brise.

Diese Flotte stand unter den Befehlen Michael Adrianson de Ruiters, Großadmiral im Dienste der Generalstaaten. Sie war aus 75 Kriegsschiffen und 11 Brandern zusammengesetzt.

Eine leichte Nöhlte wehte von Südosten. Die Flotte der vereinigten Provinzen lag, in drei Linien geteilt, in schönster Ordnung vor Anker. In dem Zentrum derselben erhob sich, alle anderen Schiffe beherrschend, das Linien Schiff von 80 Kanonen: „Die sieben Provinzen“. An Bord desselben hatte Herr de Ruiter seine Admiralsflagge gehißt. Dieses Fahrzeug galt allgemein für das prächtigste in der holländischen Marine und verdiente diesen Ruf nicht nur durch seine Überlegenheit im Segeln, sondern auch wegen der kostbaren Bildhauerarbeiten, mit denen die fünf Stöckwerke seines Hinterkastells geschmückt waren. Dasselbe wurde von dreien aus vergoldeter Bronze bestehenden Seeleuchten überragt, so daß der hintere Aufbau des Schiffes sich zu einer Höhe erhob, die mit zwei Drittteilen der Höhe des großen Mastes parallel stand. Man konnte nicht ohne Bewunderung diese Masse von Holz und Eisen anschauen, die sich wie ein riesiger Turm aus der Flut emporhob.

Es war ungefähr um acht Uhr morgens, als der Soldat, welcher auf der vordern Schanze die Wache hatte, einen Logger anrief, der mit ausgestützten Segeln gerade auf das Admiralschiff lossteuerete.

„Franzosen, mit einer Botschaft des Gouverneurs von Calais“, war die Antwort, während das leichte Fahrzeug beidrehte.

„Legt an, an Backbord!“

Raum war dieser Befehl gegeben, als der Logger seine Segel einzog und längs dem Backbordfallreep des Linien Schiffes schoß. Die Mastenspitzen des kleinen Fahrzeuges reichten bei weitem nicht an die Verschanzungen des Admiralschiffes.

Einer der Offiziere vom Dienst erschien auf dem Fallreep. Drei Edelleute, die Herren von Cabohe, d'Harcourt und Coislin, betraten

das Verdeck, überholt von dem jungen Matrosen Jean Bart, der, in der seemännischen Gymnastik wohl erfahren, ihnen zuborkam.

Der holländische Offizier, welcher der französischen Sprache mächtig war, empfing die drei Herren, und sobald er erfuhr, daß sie eine Botschaft von dem Grafen von Charost zu überbringen hatten, schickte er sich an, sie in die Kajüte des Admirals zu geleiten.

Jean Bart, beide Hände in die Taschen seiner weiten flamändischen Beinkleider gesteckt, überließ mit bewundernden Blicken das Tafelwerk des Schiffes. Als aber der Offizier die Edelleute ersuchte, ihm zu folgen, drängte er sich zwischendurch, stellte sich vor dem Offizier hin und sagte, die Hand an die Mütze legend: „Ich bin es, Herr Leutnant, den Ihr zu dem Admiral führen müßt.“

„Was will der junge Mann?“ fragte der Offizier, nicht wenig erstaunt, daß sich der kleine Matrose den drei Edelleuten vordrängte.

„Ich will den Admiral sehen und ihm meine drei Passagiere überliefern, denn ich bin der Kapitän jenes Loggers“, entgegnete Jean Bart mit der Entschlossenheit, die ihm stets eigen.

„Ihr dürft ihm unbedingt Glauben schenken“, sagte Herr von Caboche zu dem Offizier. „Er ist in der That ein tüchtiger Junge. Aber er soll mich nicht wieder dahin bringen, auf eine solche Art mit ihm zu segeln. Seitdem wir Segel machten, sind wir aus dem Seebade nicht herausgekommen. Indessen, der Wahrheit die Ehre, er hat uns mit geschlossenen Augen hierher gebracht, wie er es vorher sagte. Tun Sie also nur, was er verlangt; es ist alles in Ordnung.“

Der Leutnant betrachtete Jean Bart mit leichtem Achselzucken und sagte dann mit spöttischem Tone: „So folgt mir denn, Herr Kapitän!“ — Und Jean Bart, beide Hände wieder in die Taschen steckend, folgte dem Offizier, mit reger Neugier seine Augen ringsumher werfend und selbst die geringfügigsten Gegenstände sorgfältig prüfend. Als sie sich der Thür näherten, die in die Admiralskajüte führte, wandte sich Herr von Coislin an den Offizier und sagte leise: „Aber, mein Herr, wäre es nicht schicklicher, bei dem Herrn de Ruiter vorher anzufragen, ob und wann es ihm gefällig ist, uns zu empfangen? Wir könnten uns während der Zeit umkleiden, um mit Anstand vor Seiner Erzellenz zu erscheinen.“

„Meine Herren“, entgegnete der Offizier lächelnd, „unser Admiral hängt nicht an Förmlichkeiten. Das ist ein leutseliger Herr, zu dem der geringste Mann an Bord ungescheut treten und sein Gesuch vorbringen kann. Und was eure von Wind und Wetter zerzauste Kleidung betrifft, so wird der Herr Admiral nicht im geringsten darauf achten.“

Mit diesen Worten öffnete der Offizier die Thür, und die Edelleute traten in eine geräumige Kajüte, die sehr einfach ausgestattet war. Die Wände waren mit einer rötlichen Farbe bedeckt; in der Mitte stand ein großer Tisch, auf welchem eine Decke von braunem Schafleder lag. Um denselben standen mehrere Stühle von Nußbaumholz.

„Der Admiral ist nicht hier“, sagte der Offizier. „Er gibt also ohne Zweifel seinen Lieblingen ihr Frühstück. Da ist er, in dem Kabinett zur rechten Hand.“

In dem Fenster dieses Kabinettes war ein großer Käfig angebracht, und in demselben saßen vier prächtige flamändische Hühner, deren gelbes und schwarzes Gefieder wie Gold und Ebenholz glänzte.

Der Offizier vom Dienst hatte dem Admiral im ehrfurchtsvollsten Tone seine Meldung gemacht, und dieser näherte sich den Edelleuten. Mynheer de Ruiter war damals ungefähr 60 Jahre alt. Seine Haare waren weiß, und sein ebenfalls weißer Knebelbart war nach Art und Weise der damaligen Seeleute in die Höhe gestutzt. Sein Wuchs war schwächlich und sein Gesicht breit. Er hatte eine hohe Stirn, und seine grauen Augen blickten scharf. Er hatte eine hohe Locke von dunkler Farbe bekleidet, der von einem ledernen Gurt zusammengehalten ward. Der Admiral begrüßte die Edelleute mit freundlichem Wohlwollen und sah dann auf Jean Bart, der ihn mit staunender Bewunderung betrachtete.

„Herr Admiral“, sagte der Offizier, „diese französischen Herren sind die Überbringer einer Botschaft von seiten des Gouverneurs von Calais, und dieser junge Seemann hat sie hierher geführt.“

Herr von Caboye neigte sich achtungsvoll vor dem Admiral und übergab ihm die Depeschen des Grafen von Charost. Herr de Ruiter begann sie zu lesen.

Seit einigen Augenblicken war in der ganzen Haltung Jean Barts eine völlige Veränderung eingetreten. Er war mit einem Male verlegen. Seine Wangen färbten sich, der Schweiß trat ihm vor die Stirn, und als ihn einmal das Auge des Admirals traf, sah er blitzschnell zu Boden.

Es war ein seltsames Wesen in diesem jungen Seemann. Er konnte mit vornehmen Herren, wie er sie eben an Bord gebracht hatte, ungeniert sprechen und sie ohne Verlegenheit ansehen; aber er wußte sich nicht zu fassen, als er sich einem Seemann gegenüber sah, wie dem allgepriesenen de Ruiter.

Als der Admiral die Briefe durchgelesen hatte, sagte er mit einiger Förmlichkeit zu den Kavaliern, daß er ihrem Wunsche, einem See-

gefehchte beizuwohnen, gern genügen wolle, und er sie bis dahin mit Vergnügen an Bord als seine Gäste sehen würde.

Die Kavaliere sprachen ihren Dank aus, und Herr von Caboche fügte hinzu: „Erlaubt mir, Herr Admiral, Eure Teilnahme für den jungen Mann, der uns hierher brachte, in Anspruch zu nehmen. Er hat sich, seltsamerweise, seit unserm Hiersein auffallend verändert, und ich kenne ihn kaum wieder. Noch vor kurzem war er trotzig und wegen, und jetzt ist er ganz verwirrt.“

„Ja, in der That“, fügte Herr von Harcourt hinzu. „Er scheint beklommen.“

„Ganz perplex!“ ergänzte Coislin.

Jean Bart, dessen Ungeduld sich mit jedem Worte steigerte, rief seinen Passagieren mit funkelnden Augen zu: „Beim heiligen Kreuz! Ihr habt gesehen, daß ich in Eurer Gegenwart auch nicht einen Augenblick beklommen oder perplex gewesen bin.“

„So bin ich es, der dir ein ähnliches Gefühl einflößt?“ fragte der Admiral freundlich.

„Ja, — nein! — Aber ich wollte eigentlich Es ist nur“ Und Jean Bart, dem die Wangen höher glühten und die Augen voll Tränen standen, konnte nicht Worte finden für das, was er zu sagen hatte. Er warf sich vor dem Admiral nieder und umfaßte seine Kniee.

„Nun, nun, beruhige dich, mein Junge!“ sagte de Ruiter, die Hand auf sein Haupt legend, und wandte sich zu den Edelleuten: „Meine Herren, man wird euch eure Kajüte anweisen. An Bord muß man sich behelfen, wißt ihr. Um zwölf Uhr erwarte ich euch zum Mittagessen.“

Die Franzosen verbeugten sich und ließen Jean Bart mit de Ruiter allein.

Die erste heftige Gemütsbewegung des jungen Matrosen war vorüber, und er zeigte sich ziemlich besonnen, als der Admiral ihn neuerdings anredete:

„Nun, Junge? Hast du dich jetzt beruhigt?“

„Es kommt schon, Herr Admiral. Aber beim heiligen Kreuz, der erste Augenblick war schwer zu überstehen, denn so lange ich lebe, ist mir noch nichts so Ehrwürdiges begegnet, als ein solcher Seemann, wie Sie.“

Diese ungeschminkte Bewunderung schmeichelte de Ruiter. Er lächelte und sagte mit jenem milden Ernste, der einer der hervorstechendsten

Züge seines Charakters war: „Was ich bin, verdanke ich unserm Herrgott, der mich machte, wie ich bin; wir können nichts davon und dazu tun. Du kommst also von Calais?“

„Ja, Herr Admiral. Eigentlich von Sanct Paul, ganz nahe bei Calais.“

„Und du kommandierst den Logger?“

„Ja, Herr Admiral; das ist aber nicht schwer. Ich war schon öfters in diesen Gewässern. Früher diente ich auf einem Schmuggler, der bald zu Calais, bald an der Küste von Suffolk landete.“

„Und bist du niemand begegnet, als du hierher kamst? Sahst du kein Orlogschiff?“

Jean Bart antwortete nicht. Er errötete, drehte die Mütze zwischen den Händen und schlug die Augen nieder.

„Warum errötest du?“ fragte de Ruiter rasch. „Denkst du mich zu belügen?“

„Nein, beim heiligen Kreuz, Herr Admiral, das glauben Sie nicht. Man hat mir auf Befehl des Gouverneurs zu Calais gesagt, es sei gefährlich für mich, wenn ich mich beim Hersegeln von dem geraden Kurs entferne.“

„Nun?“

„Auf die Gefahr hin, gefangen zu werden, habe ich mich von dem eigentlichen Steuerturse etwas verirrt. Als ich mich geradeüber von Konings-Diep befand — es sprang gerade im Nordost eine leichte Kühle auf — labierte ich rasch in den Kanal hinein, der mir sehr wohl bekannt ist.“

„Nun, und was hast du dort gesehen?“ rief de Ruiter mit Ungeduld. „Hat man dich nicht verfolgt?“

„Freilich, Herr Admiral. Da aber mein Logger ein tüchtiger Segler ist, dachte ich, so schadet es wenig, wenn einer der Kreuzer auf mich Jagd macht. Hatte ich doch die Höhe, und wenn ich ihn herauslockte, mußte er mich wohl in Frieden lassen, denn eine Fregatte ist viel zu durstig, als daß sie sich mit dem Wasser begnügt, das auf den Bänken von Heap zu finden ist. Ich wollte nun einmal etwas sehen und habe es auch, denn als ich nun Ost-Nord-Ost von Colchester war . . .“

„So weit wagtest du dich?“ unterbrach ihn der Admiral lebhaft.

„Ja, Herr Admiral. Aber nun durfte ich nicht weiter, denn alle Bojen, Waken und Tonnen, welche das Fahrwasser bezeichnen, waren zerstört. Ich legte also bei. Nahe bei Middle-Ground sah ich wohl an fünfzehn Fregatten, die ihre Segel aufgeiten und mit dem Lande Signale wechselten. Da hielt es mich nicht länger; ich machte noch einen

Schlag vorwärts und sah mehrere Masten hervorragen, die vor Queens-Borough zu ankern schienen. Da setzte ein Kreuzer Segel. Bei Westrocks habe ich ihn aus den Augen verloren und bin dann hier angekommen."

"Das ist brav, mein Junge!" sagte Herr de Ruiter und schlug den jungen Mann auf die Schulter. "Deine Nachrichten sind sehr gut. Du hast mir einen wesentlichen Dienst geleistet. Kann ich etwas für dich tun?"

"Beim heiligen Kreuz, wenn ich's sagen dürfte"

"Nun, so rede"

"Ich würde Euch bitten, Herr Admiral, meinem Herrn, der Lotse zu Sanct Paul ist, den Logger zurückzuschicken und mich bei Euch an Bord zu behalten, als was es immer sei."

"Das will ich gern tun. Du bleibst also auf meinem Schiffe, und ich werde den Logger durch einen Ostender Segelmeister, den ich den Engländern abgenommen habe, zurückbringen lassen."

"Danke, Herr Admiral! Aber ich habe einen alten Seemann bei mir, der mich nie verläßt und mir Vater war . . . Darf der auch bleiben?"

"Das darf er."

"Herr Admiral", sagte Jean Bart in großer Bewegung, "ich weiß nicht, wie ich das sagen soll, was ich fühle. Aber beim heiligen Kreuz! Ihr seid ein Mann wie der Seefuchs, von dem mir mein armer Vater erzählte. Das ist alles, was ich sagen kann . . . Ihr seid ein zweiter Seefuchs."

Obgleich der Admiral den jungen Mann nicht ganz verstand, gefiel ihm doch der Ausdruck der innigen Dankbarkeit, der ihm aus den feuchten Augen Jean Barts entgegenleuchtete, und er sagte mit wahrhaft väterlichem Tone: "Baue auf Gott, mein Sohn! Er sei deine Stärke und deine Hoffnung, und wer weiß, ob du nicht mit seiner Hilfe steigst. Denke stets an das, was ich dir jetzt sagen will. Ich bin Admiral, und hundert Kriegsschiffe stehen unter meinen Befehlen. Nun denn, ich bin der Sohn eines armen Bierzapfers und verdiene täglich einen Sou auf den Seilerwerften von Blissingen. Geh! Ich werde dich nicht vergessen."

Und der Admiral entließ Jean Bart, nachdem er ihn und den alten Saurret von dem Schreiber in die Musterrolle des Schiffes hatte eintragen lassen. Hierauf wurden beide zum Verwalter geführt. Ein jeder empfing eine Jacke von grünem Tuche mit orange Knöpfen und Aufschlägen, weite Beinkleider von grober friesischer Leinwand, einen

Gurt von roter Serge und eine Kappe von brauner Wolle. Dann ging es weiter zum Oberbootsmann.

Auf dem Wege dahin ermahnte sie der Maat mit einem hohen Tone, die Kleider nicht zu beschmutzen oder zu zerreißen. Jean Bart begann bereits ungeduldig zu werden, aber Saurret flüsterte ihm zu: „Seid still! Hier ist es nicht wie an Bord eines Rauffahrers. Hier ist der Matrose so gut Sklave, wie der Christ bei den Türken. Hier geht oder steht, schläft oder arbeitet man nach dem Willen des Kapitäns, der keinen Meister über sich hat. Ein Kriegsschiff ist ebensowenig etwas Erfreuliches, als ein Franziskanerkloster, namentlich bei diesen Mynheers, die stumm sind wie ein Fisch im Neze. Wir hätten sollen so schnell wie möglich von hier fortsegeln.“

„Aber denke doch nur, was ich alles sehen werde! Beim heiligen Kreuz! ich werde einer Seeschlacht beiwohnen. Ich, der ich nie dergleichen sah und nur mit den Strandsoldaten an der Küste von Suffolk ab und zu einige Kugeln wechselte. Und über das alles werde ich unter de Ruiters dienen, wie mein Vater unter dem Seefuchs diente.“

„Wohl wahr, junger Herr!“ sagte Saurret. „Nichts ist herrlicher, als zwei Flotten, die sich gegenseitig hart bekämpfen. Es ist auch eine große Annehmlichkeit, sich mitten unter diesen Streitern zu befinden und Schlag um Schlag zu nehmen und zu geben. Aber wir werden sehen . . .“

Hier brach Saurret plötzlich ab. Sie standen im ersten Zwischendeck vor der Tür einer Kammer, unfern des Kabelafts. Ihr Führer öffnete die Tür und sagte zu dem dort anwesenden Hochbootsmann: „Hier sind zwei Matrosen, die von heute ab auf Befehl des Herrn Admirals angenommen sind. Sie möchten ihnen einen Platz anweisen.“

Herr Abraham Velt, Hochbootsmann der „sieben Provinzen“, war ein Mann, welcher an Bord gut angeschrieben war. Er galt für einen Seemann, in welchem sich ein rastloser Eifer mit kaltem Blute und großer Erfahrung einten. Er war einer von den zuverlässigen Leuten, die sich, wie ein niederländisches Sprichwort sagt, einen Backzahn ausreißen, um einen Nagel daraus zu machen, der ihnen mangelt. Aber außerdem war Herr Abraham Velt der größte, ungeselligste Kerl von ganz Niederland, ein dicker Wanst von ungefähr 50 Jahren mit einer schwarzen Perücke auf dem Kopf, die sein breites, rotes Gesicht nicht eben schöner machte. Der linke Arm war ihm von einer Kanonenkugel weggerissen und der linke Ärmel auf der Brust mit einer Segelnadel befestigt.

Dieser von der ganzen Mannschaft gefürchtete Deckoffizier war eben damit beschäftigt, einen Zwieback und ein Stück Stöckfisch zu verzehren, das er in eine Sauce von Butter und Pfeffer tauchte, als Jean Bart und Saurret eingeführt wurden. Er fing, ohne sich beim Essen stören zu lassen, ein langes Examen an, und als er bemerkte, daß Jean Bart seine Mütze auf dem Kopfe behalten hatte, ergriff er ein Bambusrohr, das in seiner Nähe stand, und warf mit einem Schläge die Mütze von dem Kopfe des jungen Mannes herunter.

Jean Bart ballte die Fäuste und murmelte eine Verwünschung vor sich hin. Herr Abraham Vely aber fragte mit der ruhigsten Miene von der Welt: „Wo kommt ihr her?“

„Von Sanct Paul, nahe bei Calais“, antwortete Jean Bart, seinen Zorn zurückhaltend, und nahm ein Stückchen Rautabak aus seiner Blechdose. Kaum aber hatte er diese geöffnet, als er einen Schlag mit dem Bambusrohre auf die Hand erhielt, so stark, daß die Dose bis an die Decke der Kajüte flog.

Jean Bart biß sich in die Lippen, und um seinem Zorne Luft zu machen, stampfte er heftig mit dem linken Fuße. Aber ein neuer Schlag des Bambus traf gerade auf die große Zehe des linken Fußes, um ihn zu warnen, auf diese Weise seinem Unmute freien Lauf zu lassen.

„Gottes Tod!“ schrie er von Schmerz und Wut ergriffen und trampelte so heftig, daß der Sitz des Hochbootsmannes erbebte. „Fange nicht wieder an, Käsejack, oder . . .“

Zum Glück hatte er dies auf französisch gesagt, und wieder zum Glück schob sich der alte Saurret dazwischen und sagte entschuldigend, der junge Mann lärme nur deshalb so ungebührlich, weil der Bambus eine noch nicht ganz geheilte Wunde getroffen habe.

Meister Vely blieb unerschütterlich kalt und setzte nach jedem Schläge den Stock wieder neben sich.

„Splißt mir dies Tau zusammen!“ sagte der Hochbootsmann in strengem Tone, indem er auf zwei Tauenden und ein Splißeißen zeigte. Der alte Saurret machte sich rasch daran und brachte eine so gute Arbeit zustande, daß man nicht merkte, wo die Enden zusammengefügt waren. Jean Bart mußte dasselbe tun. Meister Vely prüfte die Arbeit, ohne dabei eine Miene zu verziehen, und fragte dann weiter: „Seid ihr Kanoniere?“

Der alte Saurret, der nicht geringe Lust empfand, einmal tüchtig aufzuschneiden, sagte hastig: „Wir sind so gut darauf eingeübt, daß

mein junger Freund bei dem Schießen in Dünkirchen von Seiner Majestät dem Könige von Frankreich und Navarra einen Preis erhielt“

„Ach so!“ unterbrach ihn der Hochbootsmann mit einem Blicke tiefster Verachtung. „Ihr gehört zu den Räubern von Dünkirchen?“ Und ohne eine weitere Antwort abzuwarten, wandte er sich an Jean Bart: „Wo ist die beste Kanonengießerei?“

„Zu Perigord.“

„Was ist eine Kaperte?“

„Die ausgezackte Unterlage, auf welcher die Kanonenläufe liegen.“

„Wie löscht man das griechische Feuer?“

„Man bedeckt es mit ungegerbtem Leder.“

„Was ist ein Toppgast?“

„Ein befahrener Matrose, der den Dienst in den Marjen hat. Der erste von ihnen heißt Toppkapitän.“

Nachdem das Examen in dieser Weise noch eine Zeit gedauert hatte, fragte der Hochbootsmann, ob er auch im Steuern eines Schiffes bewandert sei. Harrang Saurret wollte das Wort nehmen, um die Fähigkeiten seines jungen Herrn herauszustreichen, aber der gebietende Blick des Deckoffiziers scheuchte ihn zurück, und dieser fragte nochmals: „Bist du Steuermann?“

Aber Jean Bart, der keine Lust mehr zum Antworten hatte, sagte kurzweg: „Nein!“ Das seltsame Verhör hatte ein Ende, und Herr Abraham Vely zeigte mit der Spitze seines Bambus auf die Thür seiner Kammer.

„Gottes Tod!“ schrie Jean Bart, als sie draußen waren, und trampelte mit beiden Füßen zugleich auf dem Deck herum. „Ich will das Leben nicht haben, wenn ich nur noch eine Minute mit diesem Stodfischesser zusammen bleibe.“

„Um Gottes willen, beruhigt Euch doch!“ sagte Harrang Saurret in größter Angst. „Da kommt ein Sergeant. Ich sehe seine Partisane schon leuchten.“

Der Sergeant kam mit zwei Soldaten herbei, die den noch immer trampelnden Jean Bart ohne weiteres festnahmen und ihn fortführten. — „Legt den Unruhstifter auf die Latten!“ befahl der Sergeant.

„Auf die Latten? Mich? Gottes Tod! Das wollen wir sehen!“ schrie Jean Bart.

„Legt dem Großmaul einen Maulkorb an!“ sprach der Sergeant weiter, und die Soldaten steckten ihm einen Anebel in den Mund und führten ihn nach oben.

Plötzlich wurde die Trommel gerührt. Der Admiral machte seine Runde längs den Batterien und kam in die Nähe des Platzes, wo Jean Bart festgenommen war. — „Was bedeutet das?“ fragte er staunend. „Wird man sprechen? Was gibt es hier?“

„Herr Admiral“, erwiderte der Sergeant, „ich fand diesen Mann, wie er einen furchtbaren Lärm vollführte.“

„Nehmt ihm den Knebel aus dem Munde, damit er antworten kann!“ befahl Herr de Ruiters und sagte dann:

„Was kannst du zu deiner Entschuldigung sagen?“

„Herr Admiral! Beim heiligen Kreuz, ich will die ganze Wahrheit sagen. Bis heute bin ich nur auf Rauffahrern und Schmugglern gewesen, und da sind Kapitän und Matrose sich gleich. Wir tun jeder unsere Arbeit und rauchen nachher von demselben Tabak. Hier ist es anders. Sie schickten mich zu einem dicken Stockfischesser, der die ungeschlachte Manier hat, mit dem Bambus zu reden, statt mit dem Munde.“

„Das ist Leth!“ sagte de Ruiters lachend.

„Weil der Hochbootsmann mich mit dem ersten Schläge lehren wollte, zu grüßen, mit dem zweiten, nicht Tabak zu kauen, mit dem dritten, ruhig zu sein, und mit dem vierten, hinauszugehen, übermannte mich der Zorn, und ich trampelte mit den Füßen, worauf der Mann mit der Partisane kam und mir einen Maulkorb anlegte, wie ihn die Bären auf dem Jahrmarkt zu Dünkirchen tragen.“

Herr de Ruiters hatte große Mühe, ernsthaft zu bleiben, und sagte zu Jean Bart: „An Bord eines Kriegsschiffes muß die strengste Mannszucht herrschen, mein Sohn. Jedermann ist derselben untertänig, also mußt auch du dich unterwerfen. Scheint dir das zu hart, so reise ab. Dein Logger ist noch nicht unter Segel. Wenn du aber bleibst — blinden Gehorsam. Jetzt wähle.“

„Beim heiligen Kreuz!“ rief Jean Bart entschlossen. „Man soll nicht sagen, daß der Sohn des Cornelius Bart das Schiff des Admirals de Ruiters kurz vor der Schlacht verlassen habe, weil er nicht zu schweigen wußte. Ich bleibe, Herr Admiral, und stehe meinen Mann, wo es auch sei, nur lassen Sie mich nicht wie einen Schuljungen von einem Magister ausfragen. Vergebt mir das Lärmen, das ich machte, und ich schwöre daß es nicht wieder vorkommen soll.“

Mit diesen Worten umschlang er die Kniee de Ruiters, der ihn mit Freundlichkeit aufhob und ihn freizulassen befahl.

Nun begann für Jean Bart eine neue Lehrzeit, das Kriegsschiffsleben unter einem Lehrmeister, tapfer, klug und gottesfürchtig, dem

großen de Ruitter, und so machte Jean Bart in den Jahren 1666 und 1667 die berühmten Kämpfe Ruiters gegen die Engländer unter holländischer Flagge mit, die jenen Admiral unsterblich gemacht haben, er fuhr mit in die Themse ein, als de Ruitter an seinem Großmast einen Besen gehißt hatte. Auf diesem Zuge zerstörten die Niederländer eine Menge englischer Schiffe und Arsenale. Der Schrecken



Einsegeln de Ruiters in die Themse 1667. Zeichnung von Willy Stöver.

aber, den de Ruitter in England verbreitete, regte die Nation so in ihren Tiefen auf, daß bis in die heutigen Tage jedermann in England mit Eifersucht und Verständnis auf die Hochhaltung der Flotte wacht. Der Friede von Breda beschloß den Krieg zwischen England und Holland, und Jean Bart, der keinen Geschmac am ruhigen Friedensdienst finden konnte, nahm seinen Abschied und fand bald eine Offiziersstelle in der Handelsmarine Hollands.

3. Kaspar de Keyser.

Es war im Jahre 1672 und am 10. April im Hafen zu Vlissingen, woselbst die holländische Brigantine „die goldene Ente“ ruhig vor ihrem Anker lag. Dieses Schiff hatte, wie in damaligen Zeiten viele Schiffe, keine ausschließliche Bestimmung. In Friedenszeiten dienten sie dem offenen Handel wie dem geheimen, das heißt, der Schmuggelei. Während der Kriegszeit besetzten sie ihre Verdecke mit Kanonen und trieben das Gewerbe der Kaperei. Aber wenn auch nur ein Seefahrer und Schmuggler, herrschte doch die peinlichste Ordnung an Bord, und kein Orlogschiff, welches unter königlich französischer oder unter der Flagge der Generalstaaten segelte, wurde sorgfältiger instand gehalten als „die goldene Ente“.

Der Eigentümer und Reeder des Schiffes, der zugleich den Titel eines Kapitäns führte, war Mynheer Svoëlt, der nach damaliger Sitte sein Schiff stets begleitete, aber sobald man zu Anker ging, sich ans Land begab, um die Handelsgeschäfte zu leiten. Vom praktischen Seewesen verstand er nicht viel, und auch die große Sauberkeit, welche an Bord herrschte, durfte nicht auf seine Rechnung geschrieben werden.

Für diese sorgte sein erster Leutnant, Kaspar de Keyser. Derselbe übte eine strenge Disziplin und strafte die kleinste Übertretung derselben. Kapitän Svoëlt, der von Hause aus ein gutmütiger und die Ruhe liebender Mann war, überließ seinem ersten Leutnant nach und nach die alleinige Führung des Schiffes, was ihm von seiten seines zweiten Leutnants oft beißende Spottreden zuzog.

Dieser zweite Leutnant war Jean Bart.

Die beiden ebengenannten Offiziere waren überhaupt in manchen Punkten der verschiedensten Ansicht. Jean Bart meinte, wenn der Rumpf eines Schiffes stark genug sei, um Wind und Wellen zu trotzen; wenn die Masten aus gesundem Holze beständen; wenn das sie bedeckende Tafelwerk fest, dauerhaft und doch zierlich wäre; wenn man auf starke Segel halte und dafür Sorge, daß der Rumpf stets gut kalfatert sei: dann wäre es ziemlich gleichgültig, ob das Verdeck bis zur Übertreibung sauber gehalten werde, oder ob hier und da Reste von Tauwerk, Bergfasern oder Späne umherlägen. Lachend behauptete er, daß ein Schiff, welches mit den glänzendsten Lackfarben bekleidet sei, ebenso gut in tausend Stücke ginge, wenn feindliche Kugeln es zusammenschössen, als wenn ein einfach geteertes in diese Verlegenheit kommen würde.

Die reich verzierte und vergoldete Ente am Galion, welche ihre Flügel unter dem Bugspriete ausbreitete, war überhaupt die Zielscheibe des unerfchöpflichen Witzes unseres Jean Bart.

Aber diese leichten Spöttereien störten keineswegs das gute Einvernehmen, das zwischen ihm und Kaspar de Kehler bestand. Seit vier Jahren befuhren diese beiden jungen Leute zusammen die See, und ebensolange waren sie durch die Bande der treuesten Freundschaft miteinander verbunden.

An dem Frühmorgen des am Eingange gedachten Tages führte Kaspar de Kehler sein strenges Regiment. Die Sonne schien rötlich durch den dichten Nebel, der so stark war, daß sie ihn kaum zu durchdringen vermochte. Die Matrosen waren mit Deckwaschen beschäftigt. Besen, Pinsel, Bürsten, Dweile waren in vollster Tätigkeit; Ströme Wassers bespülten die Planken. Der erste Leutnant gab sich seiner Leidenschaft rücksichtslos hin. Als endlich dem Halbdeck der Brigantine ihr vollständiges Recht widerfahren war, trat Jean Bart aus der Kajüte.

Dieser Offizier war damals 22 Jahre alt. Ein dichter blonder Schnurrbart bedeckte seine Oberlippe. Nach seinen breiten Schultern und dem gedrungenen Bau seiner Glieder zu schließen, mußte er ungewöhnliche Körperkräfte haben. Sein Gesicht war von der See gebräunt, und seine ursprünglich blonden Haare und Augenbrauen waren allmählich in das Kastanienbraune übergegangen. Seine lebhaften, blauen Augen hatten den Ausdruck der Heiterkeit und rücksichtslosen Verwegenheit.

„Guten Morgen, de Kehler; schon wieder Scheuerfest?“ sagte Jean Bart und zog den braunen Seemannsrock, den man damals trug, und der bis auf die Fersen herabhing, fester um den Leib. „Nun, alter Freund, ich sehe, du begiebst unser Verdeck besser, als die Wellen der Nordsee es zu tun imstande sind. Von der ‚goldenen Ente‘ heißt es mit Recht: Wasser oben, Wasser unten, Wasser zu beiden Seiten.“

Kaspar de Kehler, groß, schlank und muskulös, mit lebhaften, ausdrucksvollen Gesichtszügen, schwarzen Haaren und schwarzem Bart, hörte gelassen die Spöttereien, an die er gewöhnt war, und beantwortete den Morgengruß des Freundes nur mit einem Lächeln und einem Handschlage.

Als Jean Bart gewahrte, welchen geringen Eindruck sein Spott und seine Vorwürfe machten, fing er wieder an zu rauchen und sah schweigend zu, bis das Verdeck vollends gereinigt war. Dann stiegen beide Freunde in die Kajüte hinab, wo auf dem Tische das Frühstück aufgetragen war, welches nach damaligem Gebrauche aus Brot, Butter, geräucherten Fischen, Bier und Branntwein bestand. Nachdem beide sich gesättigt und

ihre Becher gefüllt hatten, begann eine trauliche Unterhaltung, und im Laufe derselben fragte Leutnant de Kehler seinen Freund: „Sage mir doch, Jean Bart, hattest du lange keine Nachricht vom alten Saurret?“

„Nicht ein Wort seit dem letzten Briefe, den er mir sandte, und den du mir vorlasest, da Gott und alle Welt weiß, daß ich das Lesen nicht gelernt habe“, entgegnete Jean Bart lachend. „Ich glaube, er ist nach wie vor in Dünkirchen und erwartet mich. Er ist damit beschäftigt, meines Vaters Golette, deren Planken und Tafelwerk sehr ramponiert sind, gründlich auszubessern.“

„Höre, Freund!“ sagte de Kehler. „Dieser alte Saurret ist, seine Aufschneidereien und sonstigen Prahlereien abgerechnet, ein tüchtiger Seemann und Eurer Familie wahrhaft ergeben.“

„Das ist er!“ entgegnete jener. „Er ist ein Diener, treu wie Gold. Wie er meinen Vater geliebt hat, so liebt er mich. Wollte er mich doch nicht eher verlassen und der verdienten Ruhe genießen, bis er sah, daß wir beide unzertrennliche Freunde und Genossen waren.“

„Ich darf sagen, daß es mich wohlthuend berührte, als mir der alte Saurret vor vier Jahren mit lachendem Munde, aber mit Tränen in den Augen sagte: Nun, Herr de Kehler, kann ich meinen jungen Herrn Jean beruhigt verlassen, da ich sehe, daß Sie so treue Freunde geworden sind.“

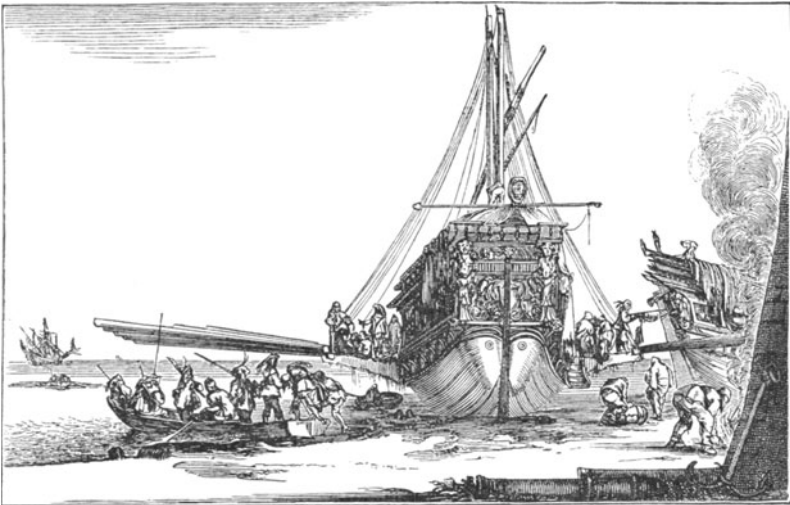
„Du kannst glauben, Kaspar, daß er mich sonst auch nicht verlassen hätte“, versicherte Jean Bart. „Und beim Kreuz, er hat recht getan, der alte Saurret, denn wo und wann ich mich nach dir umgesehen habe, ich fand dich immer an Ort und Stelle.“

„Nun“, entgegnete de Kehler bescheiden, „wenn man mitsammen an Bord eines Schiffes sich befindet, muß man sich treffen, ohne sich zu suchen. Wundert dich das?“

„Nein“, sagte Jean Bart, dem Freunde die Hand reichend. „Ich empfinde nur, daß sich hier in Wirklichkeit wiederholt, was mir aus den Erzählungen meines Vaters wie ein Kindermärchen herüberflingt. Meister Cornelius erzählte mir von einem berühmten Seemann, der Seefuchs geheißten, der sich aus reiner Freundschaft mit meinem Großvater und meinem Vater in die Luft sprengte, und ich fühle, daß ich es in gleichem Falle auch tun könnte. Weiß nicht mehr, wie die Geschichte eigentlich zusammenhing, aber wahr ist sie, und mein Vater war der einzige, der davonkam.“

„Das war ein Glück für deine Familie, Bruder Jean“, antwortete lächelnd de Kehler. „Aber höre, ich habe dir einen Vorschlag zu machen. Es sind nun vier Jahre her, seit du das Schiff ‚die sieben Provinzen‘,

welches der berühmte de Ruiter kommandierte, verließest. Er war dein großer Gönner und versuchte es, dich nach dem Frieden für den Kaufahrteidienst zu gewinnen. Seit wir an Bord des ‚Wassenaar‘ zusammentrafen, wo wir beide Toppgasten waren und zu Deckoffizieren befördert wurden, haben wir uns nicht wieder getrennt. In dem Kanal wie in der Ostsee, an den Küsten von England und von Irland waren wir stets in treuer Kameradschaft zusammen. So kamen wir weiter. Ich wurde erster und du zweiter Leutnant dieser Brigantine, die in Kriegszeiten zehn Kanonen und in Friedenszeiten dreihundertfünfzig Tonnen



Frantzösische Galeere. Nach einer Zeichnung von de la Belle.

Last trägt. So sind wir nach und nach zu Seeleuten geworden, die wohl auf eigenen Füßen stehen können."

„Das sind wir, Bruder Kaspar.“

„Und der Oberbefehl dieses alten Kapitäns Svoëlt, der doch im Grunde ein alter Quast ist, kann recht lästig werden.“

„Das ist wahr, mein Junge!“ sagte Jean Bart lachend. „Alt und unbeholfen ist er im hohen Grade, und wenn er in sein Sprachrohr hineintutet, klingt es oft nicht anders, als das Gebrüll eines Ochsen, der eine Handvoll Federn verschluckte und was rauskommt aus dem Lutrohr ist denn auch danach.“

„Nun wohl, Jean“, sagte de Kexser, „so höre mir zu: Mein Onkel

Klaas de Keshser hat irgendwo eine Summe von zwölf- bis fünfzehntausend Livres liegen, die er gewissenhaft für mich aufbewahrte, um sie zu einem guten Geschäfte anzuwenden. Du hast auch ein artiges Stück Geld von deinem Vater überkommen. Wie wäre es, wenn wir den guten Svoëlt, der am besten seine Zeit hinter dem Ofen zubrächte, bewegten, daß er uns ‚die goldene Ente‘ als Eigentum übergibt?“

„Der Gedanke läßt sich hören!“ unterbrach ihn Jean Bart lebhaft, und war im Begriff, über diesen Gegenstand ein längeres Gespräch zu beginnen, als sie gestört wurden, indem Kapitän Svoëlt mit einem fremden Herrn in die Kajüte trat.

Dieser Fremde war ein kleiner Kugelrunder Herr, ganz und gar in schwarzen Sammet gekleidet. Um den Hals trug er eine schwere goldene Kette. Als die Offiziere den Kapitän erblickten, wollten sie die Kajüte sofort verlassen, aber Mynheer Svoëlt rief ihnen zu: „Leutnant de Keshser mag auf das Verdeck gehen und weitere Ordres erwarten; für jetzt habe ich mit dem Leutnant Bart zu sprechen.“

Kaspar de Keshser ging und ließ die beiden Herren mit dem Freunde allein.

„Hier ist der junge Seemann, von dem ich mit Euch gesprochen habe“, sagte der Kapitän zu seinem in Sammet gekleideten Begleiter. „Leutnant Bart, machet diesem Herrn Euer Kompliment. Es ist Mynheer van Bergh, Sekretär des hochlöblichen Seerates von Blijssingen.“

Jean Bart grüßte, erstaunt über diese seltsame Aufforderung und höchst neugierig, was nun weiter geschehen würde.

Mynheer van Bergh erwiderte den Gruß des Seemannes mit einem Winke der Hand, wandte sich lächelnd zu ihm und sagte in süßlichem Tone: „Obgleich ich noch nie das Vergnügen hatte, Euch zu sehen, junger Mann, so habe ich doch viel von Eurer Kühnheit und Unerforschlichkeit gehört. Als ich vor einigen Jahren an Bord der ‚sieben Provinzen‘ kam, hat Herr de Ruitter mir viel Gutes von Euch gesagt. Und auch einige französische Edelleute, mit denen Ihr einstmals eine Fahrt über See gemacht habt . . . Wie hießen sie doch gleich? . . . Nun, der Name tut nichts zur Sache! . . . aber alle waren Eures Lobes voll.“

„Nun, was bedeutet denn das?“ unterbrach Jean Bart den Sekretär ungeduldig, ohne auf die bedeutamen Winke des Kapitäns zu achten. „Soll ich etwa zum Verkauf gestellt werden, daß man mich anpreist, wie der Bauer sein Schlachtvieh herausstreicht, das er auf den Markt treibt?“

„Verkauft sollt Ihr gerade nicht werden“, entgegnete Herr van Bergh etwas pikirt über diese derbe Anrede, „wenn man Euch gleich zu fesseln

wünscht, indem man Euch für den Dienst der Generalstaaten gewinnen will.“

„Mich?“ fragte Jean Bart.

„Ja, junger Mann, Euch. Außer den günstigen Aussprüchen des Admirals de Ruiter und anderer ehrenwerter Personen hat auch Euer hier gegenwärtiger Kapitän Euch die besten Zeugnisse hinsichtlich Eurer Tapferkeit und Geschicklichkeit gegeben. Er hat uns versichert, daß Ihr in seiner Abwesenheit oft und manchmal in sehr schwierigen Verhältnissen das selbständige Kommando der Brigg übernommen habt. Der Seerat von Vlissingen hat daher keinen Augenblick Anstand genommen, Euch zum zweiten Leutnant an Bord eines der kleineren Kriegsschiffe zu ernennen.“

„Darauf läuft es hinaus? Ich soll wieder Orlogs Mann werden? Steif und gerade stehen wie ein Soldat? Den bordierten Hut auf dem Kopfe, den grünen Rock auf dem Leibe und den Degen an der Seite? Ei, wie werde ich da ausschauen, wenn ich das Verdeck betrete! Ich grüße den ersten Leutnant ergebenst, den Kapitän ganz ergebenst, und hüte mich bald nach Backbord, bald nach Steuerbord vor jedem, der einen Grad höher steht als ich. Das paßte mir! Allen Respekt vor dem Herrn Admiral de Ruiter, doch daraus kann nichts werden!“

„Aber bedenkt doch, junger Mann“, sagte Herr van Bergh, „daß, wenn Ihr einmal in holländischen Diensten seid, Ihr auch bald erster Leutnant werdet, weiterer Beförderung gar nicht zu gedenken.“

„Ja, ein Leutnant am Schnürchen, den man zieht, wohin man ihn haben will; ein Leutnant, der keine Kanone abfeuern lassen darf, ohne erst zu fragen, ob es auch jemand Ohrensausen verursacht. Nein, mein guter Herr, einen solchen Platz tausche ich für meinen gegenwärtigen nicht ein.“

Der sehr ehrenwerte Sekretär des Seerates schien über diese Weigerung eines Rauffahrteioffiziers sehr erstaunt und sagte: „Aber, mein junger Freund, unter Kapitän Svoëlt dient Ihr ja auch.“

„Das ist wohl wahr, aber wenn der Dienst vorüber ist, trinke ich mit ihm aus derselben Flasche, rauche aus seiner Pfeife und klopfе ihm auf die Schulter, wie man es mit guten Freunden zu machen pflegt. Nicht wahr, Vater Svoëlt?“ wandte sich Jean Bart zu diesem und schlug ihn mit der Hand derb auf die Achsel.

„Aber was habt Ihr nur?“ sagte Svoëlt, der über diese Vertraulichkeit seines zweiten Leutnants in Gegenwart eines Fremden ganz verlegen wurde. „Nehmt Euch doch vor dem Herrn van Bergh zu-

sammen! Damit Ihr uns nicht mißverstehet, Herr Sekretär: Bei der Rauffahrtei wird es mit der Disziplin nicht sehr genau genommen, obgleich Herr de Kheiser in diesem Punkte sehr streng ist."

"Das ist eben sein Fehler, Svoëlt," sagte Jean Bart, "sein einziger Fehler. Er geht zu barsch mit dem Schiffsvolk um. Außer dem Dienste bin ich ganz kameradschaftlich mit ihnen. Darum fehlt es mir doch nicht an Respekt, und im Dienst wagt es keiner, mir zu widersprechen. Aber nachher, wenn die Arbeit getan ist, muß man auch freundlich mit den Leuten sein; das macht sie willig."

"Ihr schlagt also mein Anerbieten aus, junger Herr?" fragte Herr van Bergh.

"Ja und hundertmal ja! So gut wie Ihr es ausschlagen würdet, Eure Feder und Euer Schreibzeug mit dem Enterbeil und dem Pulberhorn zu vertauschen, wenn Euch ein solcher Vorschlag gemacht würde."

"Aber wenn nun zufällig", begann der Sekretär von neuem, indem er Jean Bart scharf fixierte, "der Seerat von Blißingen in irgend einem Winkel noch eine hübsche Karabelle von sechs Kanonen für Euch hätte, die, auch sonst wohl ausgerüstet, dazu bestimmt wäre, vor der Mündung des Texel zu kreuzen? Wenn Euch der Seerat das Kommando dieses kleinen guten Schiffes anböte, was würdet Ihr dann sagen, mein junger Freund?"

"Das klingt freilich anders, mein Herr Ritter von der goldenen Kette!" rief Jean Bart. "Von niemand abhängen und sein eigener Herr sein! Da sage ich ebenso oft ja, als ich vorhin nein gesagt habe."

"Ihr würdet ja sagen? Vortrefflich!" rief der Sekretär, nicht mehr imstande, seine Freude zu verbergen. "Also um diesen Preis seid Ihr für den Dienst der Generalstaaten gewonnen."

"Halt! Noch einen Augenblick, mein Herr! Da ist mein Backmaat, Kaspar de Kheiser, mit dem ich seit vier Jahren zusammen segle. Er ist ein ebenso guter Seemann wie ich, was Euch Vater Svoëlt bezeugen kann. Gebt ihm auch eine solche Karabelle mit sechs Geschützen, und ich nehme Euren Vorschlag an. Sonst aber, das sage ich Euch, wird nichts daraus, denn wir beide trennen uns niemals."

"Ihr seid nicht recht gescheit!" sagte der Sekretär verdrießlich.

"Nicht gescheit Ihr selbst, denn Ihr wollt meinen Freund nicht, der doch ein besserer Seemann ist als ich. Adieu!"

"Aber . . ."

„Hier gibt es kein aber. Eine Karabelle für mich und eine für Kaspar de Keshser, sonst wird aus der ganzen Sache nichts.“

„Denkt doch an den Seerat!“

„Der Seerat dort oder die ‚goldene Ente‘ hier gelten mir gleich.“

„Ihr fallt so mit der Tür ins Haus“, sagte Herr van Bergh; „Ihr überstürzt Euch. Man muß aber doch erst bedenken . . .“

„Hier ist nicht das geringste zu bedenken, sondern nur nein oder ja zu sagen.“

„Aber was wird der Admiral davon denken?“

„Der Admiral hat gar nichts damit zu schaffen, sondern nur Ihr. Also, ja oder nein?“

„Wird denn Euer Freund auch einwilligen? Man fragt doch erst an, denn es wäre zu beleidigend, eine solche Gabe angeboten zu haben, wenn sie verschmäht werden sollte. Also, fragt Ihr Euren Freund. Nicht, daß ich mich schon für gewiß verpflichten könnte, das wäre zu viel . . .“

„Nun dann wird auch nichts daraus, mein Herr Sekretär. Adieu!“

Und Jean Bart war schon beinahe aus der Tür, als ihm van Bergh nachrief: „Nun denn, ich verspreche alles! Bringt mir die Zustimmung Eures Freundes!“

Und Jean Bart verließ die Kajüte, um seinen Freund von allem in Kenntnis zu setzen.

„Nun, Kapitän Svoëlt“, sagte der Marinesekretär und rieb sich vergnügt die Hände, „da hätten wir einen guten Handel gemacht, denn im Grunde genommen ist Kaspar de Keshser ebenfalls ein vortrefflicher Seemann. In dem Kriege, der uns bevorsteht, und der voraussichtlich ein sehr blutiger wird, können wir so unerschrockene Leute brauchen. Der Herr Admiral de Ruitter hält große Stücke auf diesen Herrn Bart, und wenn der Feind auch zu Lande gegen uns im Vorteil ist, so können wir uns zur See jederzeit mit ihm messen. Wären nur noch mehr solche Offiziere aufzutreiben wie diese beiden, zu denen ich uns Glück wünsche. Gut, daß sie nicht wissen, was geschehen ist, sonst wäre wohl unser Werk anders ausgefallen. Aber wenn wir sie erst richtig eingefangen haben, werden sie uns gute Dienste tun.“

„Ihr habt ganz recht, Herr Sekretär! Seit den vier Jahren, daß die jungen Leute bei mir am Bord sind, habe ich sie in manchem schweren Wetter beobachtet. Sie waren stets kaltblütig, besonnen und unerschöpflich an Hilfsmitteln. Ich glaube, Ihr könnt ihnen im Kriege jeden Raper anvertrauen.“

„Nicht so laut, Kapitän!“ warnte der Sekretär. „Ihr verrätet ja sonst, was sie nicht wissen sollen, und was wir ihnen bis jetzt mit der größten Sorgfalt verborgen haben.“

„Aber die Kriegserklärungen Frankreichs und Englands werden doch einmal bekannt werden, Herr Sekretär?“

„Ein Tag macht schon viel aus, Kapitän Svoëst. Wenn sie sich nur erst schriftlich verpflichtet haben, den Generalstaaten zu dienen! Ich erwerbe mir ein Verdienst um mein Vaterland, indem ich diese jungen Leute veranlasse, Bürger der Generalstaaten zu werden, statt Untertanen des Königs von Frankreich zu bleiben. Aber wo habt Ihr denn Eure Gedanken, Mann? Gebt mir doch Papier und Schreibzeug, damit ich die Kontrakte der jungen Leute aufsetzen kann.“

Und der Kapitän der „goldenen Ente“ machte sich mit dem Sekretär des Seerates an die Arbeit.

Jean Bart fand seinen Freund de Keshjer auf dem Verdecke und rief ihm vergnügt zu: „Guten Tag, Kapitän de Keshjer! Guten Tag, mein wackerer Führer der Karabelle Rose oder Nelke oder Apfelbaum.“

„Ach, sei doch still, Narr!“ entgegnete jener. „Hier ist ein Brief an dich von dem alten Saurret; er wurde soeben abgegeben.“

„Was gehen mich Saurret und Dünkirchen in diesem Augenblicke an?“ sagte Jean Bart und nahm den Brief an sich. „Ich wiederhole es dir, mein Junge, wenn du nur selbst willst, bist du Kapitän einer Karabelle von sechs Kanonen. und ich auch.“

„Du bist verrückt!“

„So? Bin ich? Nun dann mein kluger nüchterner Herr, so höre einmal zu, was dir der verrückte Bursche mitzuteilen hat.“ Und Jean Bart erzählte dem Freunde, was vorgefallen. Dieser drückte ihm gerührt die Hand und sagte: „Ich danke dir, alter Freund!“

Sie gingen darauf hinunter, und Jean Bart sagte beim Eintritt in die Kajüte: „Da ist de Keshjer, um zu sagen, daß er das Anerbieten annimmt; also schlagt ein, Herr Ritter mit der goldenen Kette!“

„Wohl, meine jungen Freunde! Die Generalstaaten zählen von diesem Augenblicke an zwei brave Seeleute mehr“, sagte Herr van Bergh. „Setzt unterzeichnet den Kontrakt, den ich Euch vorlesen werde.“

„Mit Eurer Erlaubnis werde ich selbst lesen“, sagte de Keshjer, der älter und mißtrauischer war, als sein Freund.

„Tut das, Kapitän!“ sagte Herr van Bergh. „Und leset laut, damit Euer Freund hört, wozu er sich verpflichtet.“

Der Kontrakt war in aller Form aufgesetzt und sicherte den jungen Leuten das Kommando der beiden Karavellen „Elefantenrüssel“ und „Hirsch“ zu.

Kaspar de Kehler unterzeichnete und reichte die Feder an Jean Bart, welcher sein Kreuz machte und sagte: „Entschuldigt, Herr Sekretär,



Jean Bart. Nach der Lithographie von A. Maurin.

ich bin kein Schreiber; aber mit diesem Kreuz verpflichte ich mich Euch auf vier Jahre mit Leib und Seele.“

Als die Kontrakte unterzeichnet waren, vermochte der Sekretär des Seerates seine Freude nicht länger zu verbergen. Er rieb sich vergnügt die Hände und rief: „Kapitän Svoëlt, habt Ihr nicht noch eine Flasche von dem vortrefflichen Bordeaux an Bord, den ich vor einigen Wochen kostete? Wir könnten nichts Passenderes tun, als auf die Gesundheit der jungen Kapitäne trinken.“

„Ihr sollt sogleich bedient sein“, entgegnete der Kommandant der „goldenen Ente“. „Kapitän de Kexser, wollt Ihr dem Steward die nötige Anweisung geben?“

Dieser stand auf, und Jean Bart steckte ihm den vorhin empfangenen Brief zu, indem er leise sagte: „Sieh doch einmal draußen zu, was der alte Saurret an mich schreibt.“

Kapitän de Kexser ging hinaus, und Jean Bart rief dem Sekretär zu: „Nun, Herr, wann bekomme ich meine Karabelle? Ich habe schon einmal, als ich siebzehn Jahre alt war, eine kommandiert, die aber leider keine Geschütze hatte. Es war im Jahre 1666, und ich diente damals unter dem glorreichen de Ruiter. Ihr dürft versichert sein, Herr, daß ich es niemals vergessen werde, wem ich dies Glück danke. Mein Freund de Kexser und ich sind keine Undankbaren.“

In diesem Augenblicke trat de Kexser mit todesbleichem Gesichte ein. Kaum war er in der Kajüte, als er die Tür abschloß und den Sekretär beim Kragen packte, indem er seinem Kameraden zurief: „Tue genau wie ich!“

Dieser gehorchte mechanisch, wie sein Freund es verlangte, und packte den Kapitän Svoëlt so fest, als wollte er ihn erwürgen.

„Wir wollen sie binden und knebeln!“ rief de Kexser.

Auch das war bald getan. Die Überraschten vermochten den beiden jungen Männern keinen Widerstand zu leisten. Sie waren außerstande zu schreien oder sich zu rühren.

„Aber warum denn das alles?“ fragte Jean Bart endlich.

„Weil die ehrenwerten Mynheers uns die Möglichkeit nehmen wollten, nach Frankreich zurückzukehren, im Fall wir Lust dazu hätten.“

„Was sagst du da?“

„Der alte Saurret schreibt uns, was diese Glenden uns verbergen wollten. Der Krieg zwischen Frankreich und Holland ist erklärt. Der Alte überschießt uns die Erklärung, welche in den Straßen von Dünkirchen allem Volke vorgelesen wurde. Da ist sie. Und hier stehen die verhängnisvollen Worte: ‚Wir befehlen Unsern Untertanen, keine Dienste bei dem Feinde zu nehmen, bei der Strafe des Galgens‘. So lautet der Befehl. Wir nahmen Dienste und wären auf ein Haar zum schimpflichen Tode verdammt.“

„Du Hund!“ schrie Bart den Sekretär an. „Du wußtest von der Kriegserklärung?“

Der Unglückliche vermochte nicht zu antworten.

„Und Ihr“, sagte de Kehler zu seinem bisherigen Patron, „Ihr wolltet zwei junge Leute betrügen, die Euch so lange ehrlich dienten?“

Unterdessen zog Bart dem Sekretär mehrere Papiere aus der Tasche. „Sind das unsere Kontrakte?“

„Nein!“ antwortete de Kehler, einen Blick darauf werfend. „Aber ein Beweis mehr für die an uns verübte Schurkerei. Es sind zwei Befehle, uns so lange zu verhaften, bis die Kriegserklärung allgemein bekannt geworden, und wir nicht mehr zurück können.“

„Teufel!“ rief Bart, während de Kehler die gefundenen Kontrakte in kleine Stücke riß. „Also gegen unser Vaterland sollten wir fechten mit der Aussicht auf den Galgen! Schnell, Bruder! Jetzt ist keine Zeit mehr, uns zu besinnen. Laß uns diese Clenden einschließen und das Land so schnell wie möglich verlassen. Die Barke des Sekretärs bringt uns an das Ufer. Die Generalstaaten haben lange Arme, und in zwei Stunden müssen wir schon weit sein. Da wir ihnen nicht dienen wollen, würden sie uns einsperren, und weil der Krieg einmal erklärt ist, ginge ihnen das ungestraft hin.“

„Und da wir unser Hab und Gut nicht mitnehmen können, soll die goldene Kette dieses Herrn uns das nötige Reisegeld verschaffen“, fügte de Kehler hinzu und nahm dieselbe an sich.

Die beiden jungen Leute schlossen die Getnebelten ein. Auf dem Verdecke angelangt, empfahlen sie den Matrosen dringend, die wichtige Unterredung des Kapitäns und des Sekretärs nicht zu stören, übergaben dem Obersteuermann das Kommando und fuhren mit der Barke des Herrn van Bergh davon.

In zwei Stunden hatten sie Blissingen erreicht und in zwei Tagen Dünkirchen. Wie lange aber der Kapitän der „goldenen Ente“ und der Sekretär des Seerates in der Kajüte auf Erlösung haben warten müssen, ist nicht bekannt geworden.

4. Jean Bart zu Hause.

Was der Seefuchs begonnen, was Meister Cornelius fortsetzte, das hat Jean Bart mit großem Ruhme weitergeführt. Von allen Kapierführern, die in jener unruhigen, vielbewegten Zeit die nahen und fernern Meere befuhren, war keiner so ausdauernd, so verwegen und tollkühn, aber auch keiner so glücklich, als Jean Bart. Wie er es

als Kind getrieben, so trieb er es als Jüngling und als Mann weiter. Unter der Aufsicht des alten Saurret hatte er die englischen Schiffsjungen geprügelt, hatte gelernt, Masten und Stangen zu erklimmen und auf die Rahen hinauszulaufen, wo der kühne, unerfrockene Matrose sitzt, der beim Sturm das Reff in die Marssegel schlagen hilft.

Für Jean Bart sowohl wie de Keshser war der Anfang ihrer Selbständigkeit natürlich ein kleiner; sie gingen beide meistens zusammen mit unbedeutenden Seglern, Gallioten mit wenigen Kanonen und 20 bis 30 Mann an Bord, in See; aber nie gingen sie aus ohne eine oder mehrere Preisen mit nach Hause zu bringen. So schnell wuchs das Ansehen Jean Barts unter den Dünkirchener Seeleuten, daß wir im Jahre 1674 schon sehen, wie er mit seiner kleinen Galliot „König David“ einen holländischen Walfischfahrer mit 33 Mann Besatzung wegnimmt. Im Jahre 1674 kaufte er sich schon aus seinen Preisgeldern eine kleine Fregatte von 10 Kanonen, „La Royale“, und bald drang sein Ruf weit über Dünkirchen hinaus, andere Kapitäne verbanden sich mit ihm, Schiffskreeder rüsteten ihm Schiffe aus, und der Name Jean Bart begann von den Feinden in der Nähe des Kanals, in der Nord- und Ostsee gefürchtet zu werden, denn seine Kühnheit und Schnelligkeit, vorzugsweise seine unwiderstehliche Tapferkeit beim Nahkampf, bei der Enterung, fand nicht ihresgleichen. Dem Namen Jean Bart ging der Schrecken voraus.

Ihr erinnert Euch noch des Hauses, welches in Dünkirchen und zwar in der Kirchstraße, nahe bei der Kirche stand. Das war im Jahre 1658, jetzt ist es 1680 geworden. Das Haus steht noch an seinem alten Platze und ist äußerlich wenig verändert, aber in seinem Innern walten andere Geister. Aus dem kleinen Jean Bart, der mit Staunen und Entzücken auf die Erzählungen seines Vaters hörte und seine arme Mutter durch seine tollkühnen Streiche unaufhörlich in Angst und Schrecken setzte, ist ein stattlicher Seemann geworden, der weit und breit die größte Achtung genießt. Madame Katharina Janßen, die ehrfame Gattin des Meisters Cornelius, ist diesem wackern Seemann bald gefolgt, und an ihrer Statt waltet hier selbst Madame Nicole Gontier, die Frau unseres Kapertkapitäns Jean Bart. Sie hat einen allerliebsten Knaben auf dem Schoße, der erst ein Jahr und wenige Monate alt ist und den Namen seines Großvaters Cornelius führt. Auch der alte Saurret lebt noch, aber mehr um bedient zu werden, als um zu bedienen. Er ist eines der alten Inventariestücke guter Häuser, sozusagen regierende Dienstboten, die vom Vater auf den Sohn vererben und die lebendige Chronik dieser Familien sind.

Es ist in diesem Hause überhaupt alles so geblieben, wie es war. Jean Bart hat das ihm überkommene Vaterhaus in pietätvoller Erinnerung ganz so gelassen, wie es gewesen; nur an das Nötigste ward Hand gelegt und das Verfallene, wo es sich tun ließ, genau so hergestellt, wie es gewesen.

In dem Jahre 1680 hatte der König von Frankreich einen Besuch in Dünkirchen gemacht. Alle Welt freute sich zu diesem Besuche, alle Welt knüpfte daran große Hoffnungen. Nur Jean Bart verhielt sich ruhig. Man hatte mit Erstaunen bemerkt, daß er gar nicht daran gedacht hatte, die Gegenwart des Monarchen dazu zu benutzen, sich Seiner Majestät vorzustellen.

Der wackere Seemann, der damals gerade dreißig Jahre alt war, stand vor seiner Frau, die den kleinen Cornelius eben stattlich gepuzt hatte, und beschäftigte sich damit, dem kleinen Burschen den Dampf seiner Pfeife ins Gesicht zu blasen, wogegen dieser schreiend sich mit Händen und Füßen sträubte.

Frau Nicole wehrte ihn ab: „Laß doch! Das Kind wird es nicht aushalten, es bekommt den Husten.“

„Ah bah!“ entgegnete Jean Bart lachend. „Sieh nur, was für Gesichter er schneidet. So ein bißchen Rauch ist für junge angehende Seeleute von großem Nutzen. Meinst du nicht auch, Saurret?“

Meister Saurret, der in einer Ecke des Zimmers an einem Tische saß und mit dem Ordnen einiger Papiere beschäftigt war, sah zu seinem Herrn auf und sagte beipflichtend: „Ganz gewiß. Man muß den Seemann in seiner Kindheit an den Tabaksdampf gewöhnen, damit er später den Pulverdampf desto besser vertragen kann.“

„Da hörst du es nun!“ sagte Jean Bart lachend zu seiner Frau.

„Gewiß!“ beteuerte Saurret. „Wenn sie nicht gelernt haben, den Tabaksdampf, den sie einatmen, wieder auszuatmen, müssen sie später den Dampf des Pulvers, den sie einschlucken, bei sich behalten. Ich habe einen solchen Burschen gekannt, der während einer Kanonade ganz mit Pulverdampf angefüllt wurde, bis er daran erstickte, worauf dann der Dampf von der Dicke eines Armes aus dem Munde aufstieg.“

„Saurret! Saurret! Ich fürchte, du wirst, statt am Pulverdampfe, an einer deiner Lügen ersticken“, sagte Jean Bart lachend. „Sieh zu, daß unser Wetter, der Herr Vikar von Drinkham, dich nicht hört, sonst setzt es wieder eine ernste Ermahnung. Seine Würden kommt soeben die Straße herauf, wie ich sehe. Geh und öffne.“

Der Alte tat langsam wie ihm geheißen, und der Geistliche trat bald darauf ein. Es war ein wackerer, seiner Zeit hochgepriesener Prediger, Er hatte nur einen Fehler, nämlich den, eine gewisse Blödigkeit und Unbeholfenheit nicht überwinden zu können. Dies ging soweit, daß er sich eines Tages in der Wohnung des Gouverneurs, Herrn von Estrades, statt auf einen Stuhl, in eine kupferne Pfanne voll glühender Kohlen gesetzt haben würde, hätte ihn nicht der Gouverneur daran verhindert. Man nannte diese Pfannen, die zur Erwärmung der Zimmer dienten, seit jener Zeit die Sessel des Herrn Pfarrers von Drinkham. Der Geistliche war einige Zeit in Geschäften in der Stadt gewesen und hatte bei seinen Verwandten gewohnt. Jetzt empfahl er sich, da er zu seiner Gemeinde zurückkehren wollte, und lud Jean Bart ein, ihn mit den Seinigen draußen auf dem Lande zu besuchen.

„Ja, ja!“ sagte Jean Bart. „Es ist wohl recht schön da. Die herrlichen Bäume, das grüne Feld, und was es sonst Angenehmes dort geben mag. Aber es ist doch bei Euch, zu still. Und nun vollends Euer Bach. — Und das Fahrzeug darauf.“

„Von einem Fahrzeuge müßt Ihr nicht sprechen, Cousin!“ fiel der Geistliche ein. „Es ist nur ein platter Kahn, den Ihr mit einem Segel belastet hattet, als Ihr mich mit an Bord nahmet. Es war ein Wunder, daß wir so davorkamen. Wären wir umgeschlagen, ich hätte ertrinken müssen, da ich nicht schwimmen kann.“

„Ja, das ist wahr. Wer mit dem Jean Bart sich auf die Fahrt begeben will, muß schwimmen können. Aber wie gesagt, es ist sehr schön bei Euch draußen auf dem Lande. Und wenn ich einmal zwanzig Jahre älter bin“

„Warum aber nicht schon jetzt?“ fragte seine Frau. „Wir sind in der Lage, ein angenehmes Leben führen zu können. Die Prisen, die du aufgebracht hast, machten uns reich genug.“

„Und was sollte denn aus dem kleinen Seemann werden?“ fragte Jean Bart, indem er auf den Knaben deutete, der auf dem Schoße seiner Mutter saß. „Wer, als ich, soll ihn lehren, einen Tallreepsknopf zu flechten oder ein Tau zusammen zu splicsen? Oder die Segel zu reffen und die Steuerpinne zu gebrauchen? Soll er das alles bei Euch lernen?“

„Das muß ich gelten lassen!“ sagte der Geistliche. „Man muß sich nie dem Glücke eines Menschen in den Weg stellen. Aber eben darum . . . Nehmt es mir nicht übel, Vetter, ich muß in der Abschiedsstunde ein offenes Wort zu Euch reden. Meine Absicht war es schon, als ich hierher

kam, aber ich wagte es nicht und verschob es von Tag zu Tag. Es will mir nämlich scheinen, als wenn Ihr nicht genug auf Euer eigenes Wohl bedacht wäret. Jedermann spricht davon, als von einer großen Torheit, daß Ihr bei der Anwesenheit Seiner Majestät nicht bei dem Könige um eine Audienz nachsuchtet, oder doch mindestens dem Herrn Minister Eure Aufwartung machtet."

"Ich? Dem Herrn Minister?"

"Ja, dem Herrn Marquis von Seignelay."

"Und warum das, wenn es beliebt?"

"Eine Gelegenheit ist bald gefunden. Ihr konntet Euch für die goldene Kette bedanken, die sein Vater, der berühmte Colbert, Euch 1676 im Namen des Königs übersandte."

"Danken? Für die Kette, die ich verdient und um die ich nicht gebeten habe?" sagte Jean Bart. "Ich meinte bis heute, daß man nur für Sachen dankt, die man erbittet, ohne sie verdient zu haben."

"Nun denn, aber Seiner Majestät."

"Ich bin der Meinung, wenn Seine Majestät mich sehen wollte, würde er mich haben rufen lassen."

"Was das für Grundsätze sind!" sagte der Pfarrer, die Hände zusammenschlagend. "Habt Ihr denn gar keine Furcht vor dem Könige?"

"Furcht?" sagte Jean Bart und sah den Mann an, als verstände er ihn nicht. "Warum sollte ich das? Bevor der König nach Dünkirchen kam, hatte er kein Kriegsschiff gesehen, obgleich er deren so viele besitzt. Und nun sollte ich ihn fürchten?"

"Ihr versteht mich unrecht, Better! Ich meine jene andere Furcht, die der Respekt erzeugt. Der König ist doch unser aller Herr, und der Minister befiehlt."

"Sie befehlen, und ich gehorche", sagte Jean Bart. "Das ist ihr Recht und das meinige. Aber wenn ich ihnen auch gehorche, so sehe ich darin noch keinen Grund, daß ich mich nun auch noch vor ihnen fürchten muß."

"Ihr seid unverbesserlich, Freund Jean!" sagte achselzuckend der Geistliche.

"Ach, lieber Better", fiel Madame Nicole ein, "das ist ja mein geheimer Kummer! Wenn Ihr nur wüßtet, wie hochmütig er noch neulich mit dem Herrn Marschall von Estrades gesprochen hat."

"Wie, Cousine? Mit dem Marschall?" fragte der Geistliche besorgt.

"Ja, mit ihm selbst", entgegnete Madame Bart, und der Kapitan fuhr dazwischen: "Soll ich mich denn vor dem Marschall etwa auch fürchten?"

„Nicht fürchten, Vetter! Aber man muß solche Herren respektvoll behandeln. Er hat ein sehr vornehmes Gesicht, dieser Marschall, und einen sehr strengen Blick, lieber Vetter, einen sehr strengen Blick!“

„Nun, ich will Euch erzählen, wie es gekommen ist. Vor einiger Zeit, ich glaube, es sind nun beinahe zwei Monate her, schlenderte ich den Hafendamm auf und ab. Da kommt mir der Marschall entgegen, der von unserem Hafentendanten umhergeführt wird. Dieser letztere grüßt mich und spricht zu dem Marschall: „Das ist Kapitän Bart.“ Der Marschall nickt mit dem Kopfe und sagt: „Guten Morgen, Kapitän Bart! Sagt mir doch gefälligst, wollt Ihr nicht in den Dienst Seiner Majestät Flotte als Leutnant eintreten?“ Er fragte das ganz entschieden, und als ich mit dem Kopfe schüttelte, fuhr er lebhafter fort: „Wie, Ihr verneint das? Und doch hat Euch Seine Majestät das Patent als Leutnant übersenden lassen.“ — Das hat seine Majestät getan! entgegnete ich; es ist vom 12. Januar 1679 datiert. Aber wenn ich die Ehre haben soll, Seiner Majestät zu dienen, kann es nur als Kapitän geschehen.“

Der Pfarrer war vor Erstaunen außer sich, daß sein Vetter es sich herausgenommen habe, einem Marschall von Frankreich solche Dinge zu sagen, und wollte ihm deshalb Vorstellungen machen. Der Kapitän hörte aber gar nicht darauf, sondern fuhr fort: „Der Marschall verwunderte sich ebenso sehr, wie Ihr, nur auf eine etwas andere Weise; ich aber gab ihm zum Bescheide, daß, wenn ich etwas Rechtes vollbringen wolle, ich auch die Ellbogen frei haben müsse. Auf einem Schiffe, mit dem ich in See stechen solle, dürfe kein anderer Befehl herrschen, als der meinige, sonst richtete ich nichts aus und könne für nichts verantwortlich sein. Der Marschall meinte darauf, dem Leutnantspatent werde seiner Zeit das Patent als Kapitän folgen, worauf ich wieder antwortete, daß ich nicht nötig hätte, bis zu seiner Zeit auf das zu warten, was ich jetzt schon wäre, nämlich Kapitan von Dünkirchen. Ein Kapitän, fuhr ich fort, unter dessen Kommando sich jederzeit die Kapitaner der ganzen Küste stellen, wenn ich sie dazu auffordere, da sie wohl wissen, daß sie nicht übel dabei fahren. — „Wie nun aber, Herr Bart“, entgegnete der Marschall und nahm eine äußerst vornehme Miene an, „wenn der Herr Marineminister Euch zwänge, in den königlichen Dienst zu treten?“ — Das muß ich erwarten und werde dann meine Maßregeln nehmen! entgegnete ich. — „Gut, mein Herr!“ sagte der Marschall. „Und den Fall angenommen, daß der König selbst sich dazu herbeiließe, Euch diesen Befehl zu erteilen? Was würdet Ihr dann sagen?“ — Ich

würde ihm dasselbe sagen, was ich dem Herrn Marschall gesagt habe; ja, ich würde hinzufügen, daß Seine Majestät mir und sich selbst mit einem solchen Befehl unrecht täte. Ich bin Kapertapitän, würde ich sagen. Alle meine Unternehmungen kosten Euer Majestät nicht einen Sou. Aber Sie erhalten den zehnten Teil aller Preisgelder; ich nehme dem Feinde seine Kanonenschiffe ab, die für den königlichen Dienst gewonnen werden; ich schlage bald die Holländer, bald die Engländer, und tue so den Feinden Abbruch, ohne daß dieses Land davon die geringste Mühe hat. Darum bitte ich, mich bei meinem Gewerbe ungestört zu belassen oder mir das Kommando einer Fregatte anzuvertrauen. In dieser Stellung kann ich nützlich sein, aber nicht als Leutnant. Und nun das abgemacht ist, bitte ich Euer Majestät, diese Sache fortan auf sich beruhen zu lassen."

Jean Bart hatte dies alles mit lachendem Munde erzählt und sich dabei an der Erregtheit seines Wetters ergötzt. Nun schloß er mit den Worten: „Ich beschreibe Euch nicht, welches Gesicht der Marschall zu meiner Erklärung machte; aber ich sehe ihn noch vor mir, wie er fast einen Fuß länger wurde, indem er sagte: „Der Kapitän irrt sich! Der König zwingt niemand, ihm zu dienen; es ist dies eine Ehre, die man nur dem Bittenden gewährt, wenn er deren würdig befunden wird!“ Und nach diesen mit Heftigkeit ausgestoßenen Worten drehte mir der Marschall den Rücken, worauf ich meinen Spaziergang fortsetzte und die Angelegenheit ein Ende hatte."

„Es ist gut“, sagte der Geistliche, „daß Herr von Seignelay diese Worte nicht hörte. Er, der Minister, der Sohn eines Ministers!“

„Und ich, der Jean Bart, der Sohn des Cornelius Bart! Es kommt auf eins heraus, und die einzige rechte Art ist, daß jeder nach Möglichkeit seine Pflicht tue.“

„Aber bedenkt doch, Wetter, seine Macht! Wenn, was Gott verhüten wolle, wieder ein Krieg ausbräche, so bedarf es nur eines Winkes seiner Hand, und es sammelt sich eine Flotte.“

„Gut“, sagte Jean Bart. „Und ich lasse dann an den ersten besten Pfahl im Hafen einen Zettel anschlagen, des Inhalts: Kapitän Bart fordert alle diejenigen Schiffsführer auf, die gesonnen sind, mit ihm einen Kreuzzug zu unternehmen, sich deshalb bei ihm einzufinden. Wenn ich einen solchen Zettel aushängen lasse, und wäre er auch nur mit den unleserlichen Krähenfüßen meines alten Saurret geschrieben, so stehen vierundzwanzig Stunden später ein Duzend wohlbewaffneter und mit tüchtigem Seeevolk bemannter Schiffe zu meiner Verfügung.“

Seht, mein lieber Vetter, das ist meine Meinung, und nun wollen wir von dieser Angelegenheit nicht weiter reden.“

„Ja, ich gebe es auf, Euch zu befehren, Ihr Starrkopf!“ sagte der Geistliche, ihm zum Abschiede die Hand reichend. „Ich verstehe zwar vom Seewesen nichts, aber soviel begreife ich, daß dies nicht der Weg ist, Admiral zu werden.“

Jean Bart gab seinem Vetter das Geleite bis zum Wagen, reichte ihm zum Abschiede nochmals die Hand, und in die Stube zurückkehrend, sagte er: „Nun wollen wir uns damit beschäftigen, dem Willen der Admiralitätskammer nachzukommen, die ein Verzeichnis der Prisen zu haben wünscht, welche seit 1674 von mir aufgebracht worden sind. Wie steht es damit, alter Saurret? Hast du das Verzeichnis so angefertigt, wie ich es dir geheißten habe?“

„Hier ist es!“ sagte Saurret, indem er seinem Herrn ein geschriebenes Heft überreichte. Auf seinem Gesichte malte sich schon im voraus ein Abglanz der Freude, die, seiner Meinung nach, der Kapitän bei dem Anblicke des von ihm geschaffenen Meisterwerkes empfinden mußte, das mit folgenden pomphaften Worten begann: „Verzeichnis der höchst wertvollen und ausgezeichneten Prisen schiffe, sowie Geschichte von deren glorreicher Wegnahme, die mit der größten Geschwindigkeit von der Welt auf dem Ozean geschah, trotzdem daß die Überwundenen sich auf das wütendste verteidigten. Geschehen dies alles durch den tapfersten, unvergleichlichsten und furchtbarsten Kapertkapitän, Herrn Jean Bart, Sohn des nicht minder berühmten Kapitäns Cornelius Bart, und Enkel des gleichfalls hochberühmten Kapitäns Antonius Bart, des Gefährten und zuverlässigsten Offiziers des großen Jacobsen, genannt der Seefuchs.“

„Was sind das für Dummheiten?“ brach der Kapitän los, als er diesen pomphaften Titel zu der Geschichte seiner Großtaten gehört. „Ich werde dies saubere Machwerk in tausend Stücke zerreißen!“

„Ach nein, mein lieber, bester Herr, das werdet Ihr nicht!“ rief Saurret erschreckt und riß das Heft wieder an sich. „Es ist das einzige Buch, das ich besitze. Ich kann nicht mehr mit an Bord gehen, darum lese ich jeden Tag darin und rufe mir die Vergangenheit zurück. Warum wollt Ihr mir mißgönnen, eine Sache so zu beschreiben, wie ich sie angesehen habe? Ich glaube doch wohl, dazu ein Recht zu haben.“

„Schon gut. Wir wollen nicht mehr davon reden. Du magst so viele Abernheiten niederschreiben, als du Lust hast. Aber die Admiralitätskammer darf von deinen Schriftstellerkünsten nichts erfahren, nicht

eine Silbe. Darum nenne meiner Frau den Namen jedes Präseneschiffes, sowie das Datum, an welchem es genommen ist, und sie wird es niederschreiben. Weiter ist nichts nötig; höchstens kannst du noch die Zahl der Geschütze und der Mannschaften hinzufügen, die an Bord eines jeden Schiffes gewesen sind. Aber keine Lügen, alter Saurret!"

"Lügen? Aus meinem Munde? Oder gar aus meiner Feder? Wer mir so etwas nachsagen kann!"

"Ich kann es. Hast du nicht in eine frühere Liste geschrieben, daß ich mit meiner Galiote „König David“ ein feindliches Schiff von sechzig Kanonen genommen habe, während es doch nur deren sechs an Bord hatte? Was weißt du darauf zu erwidern?"

"Das ist in der Tat ein Versehen", sagte Saurret mit verlegenem Lächeln. „Aber doch nur ein kleines, ein ganz unerhebliches. Eine Null, die nichts bedeuten will, hat sich dahin verirrt.“

"Es ist schon gut, Alter. Fange also endlich an, wenn es dir gefällig ist."

Und Saurret begann:

"Amo 1674 am 2. April nahm Kapitän Jean Bart, Galiote „König David“, in Gemeinschaft mit dem Kapitän de Keshser, Galiote „Alexander, den „wilden Mann“, ein großes mit Steinkohlen beladenes Schiff unter holländischer Flagge, welchem sie vor der Mündung der Maas ausliefen. Der König und sein hoher Gerichtshof haben das Schiff für eine gute Prise erklärt und dieselbe dem Kapitän Bart zugesprochen."

"Ja!" rief Jean Bart aus, „das war die erste Prise, die ich mit dem braven de Keshser nahm. Ich habe hinterher manche Prisen genommen, zum Teil mit einer reichen Ladung, aber keine hat mir so viele Freude gemacht, als diese holländische Steinkohlenschute."

"Ich weiß es", sagte Madame Bart. „Als du den Fuß auf den Hafendamm setztest, und deine Freunde dich beglückwünschend umringten, riefst du ihnen zu: „Das Beste hat mein Freund de Keshser getan, und darum gebührt ihm die größere Hälfte eures Dankes.“

Saurret wollte auch sein Wort dazu geben, aber der Kapitän, der es merkte, schnitt ihm mit dem kurzen Befehl: „Fortfahren!" jede Gelegenheit dazu ab.

Es ging nun ununterbrochen von den Prisen des Jahres 1674 zu denen des Jahres 1675. Saurret las, Madame Nicole Bart schrieb, und der Kapitän hörte mit steigender Ungeduld zu, denn es war ihm sehr langweilig, sich seine Heldentaten, wenn auch nur in der größten Kürze, vorlesen zu lassen.

„Ferner, am 7. Februar“, las Saurret und sah von dem Papier weg zu seinem Herrn: „Das war eine Eurer glorreichsten Taten zur See, diese Wegnahme der Fregatte „Neptun“, auf welche Ihr ein so heftiges Feuer eröffnetet.“

„Am 7. September nahm Kapitän Bart, der die Fregatte „Palme“ kommandierte, auf der Höhe von Ostende nach einem langen und heftigen Gefechte die Fregatte „Neptun“ von sechzig Kanonen . . .“

„Sechzig Kanonen? Saurret!“

„Dreißig! Ich bitte um Verzeihung, aber meine alten Augen sehen mitunter doppelt. Es waren nur dreißig Kanonen.“

„Und allen voraus sprangen Sie damals auf das Deck des holländischen Schiffes, wo Sie den Kapitän auf dem Halbdeck niederstießen, ehe wir andern Zeit hatten Ihnen zu folgen.“

„Ja, ja Saurret ich weiß auch noch wie der Bootsmann Tydmann gerade noch im richtigen Augenblicke von der Hütte herunter seine Pistole auf einen holländischen Offizier abdrückte, der hinter dem Großmast stehend eben auf mich anlegte, doch — weiter!“

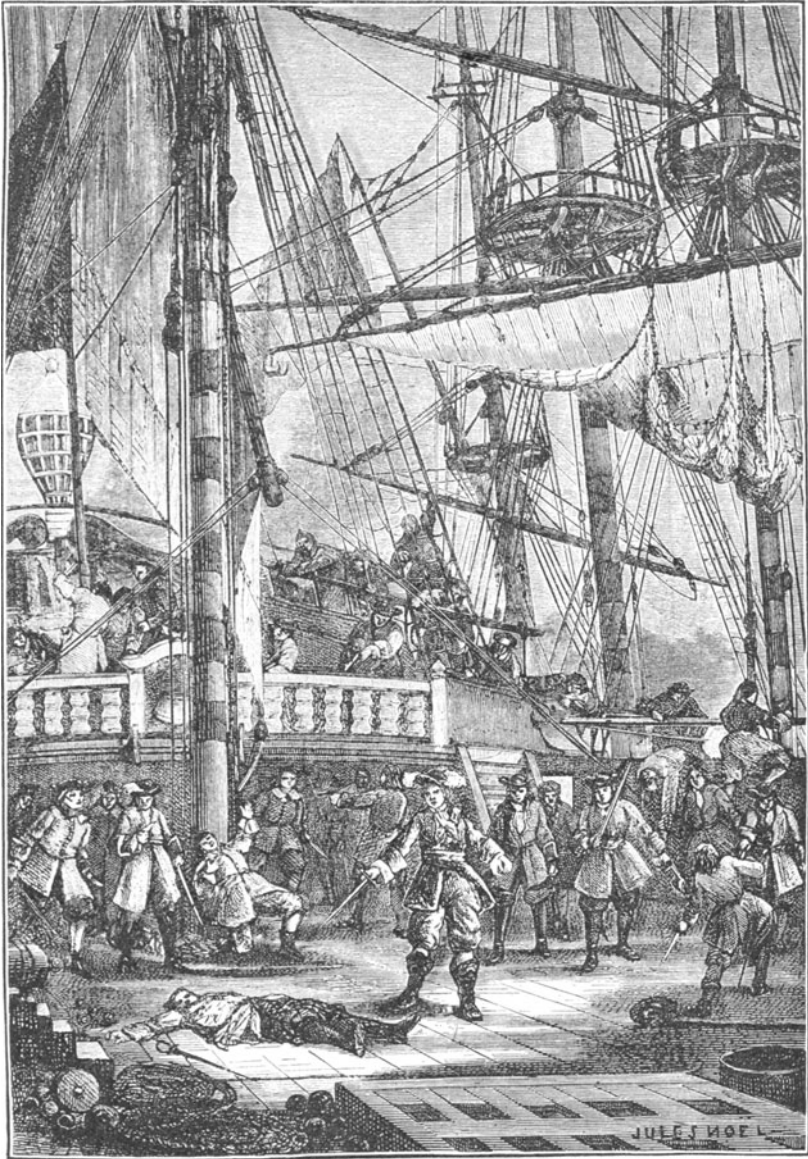
Man fuhr fort, die Liste zu vervollständigen, und es war schon eine ansehnliche Zahl vorhanden, als das Jahr 1678 darankam. Ein Jahr, in welchem, wie Kapitän Bart bemerkte, der Seezug erst am 18. Juni begann.

„O Himmel!“ rief Frau Nicole. „Das war der Tag, mein lieber Freund, als du an beiden Beinen schwer verwundet wurdest und dir Gesicht und Hände grausam verbranntest. Ich glaubte zu sterben, als man dich so zu mir brachte.“

„Aber du hast mich bald wieder gesund gemacht. Und während ich mich draußen mit der Besatzung des „Scherdam“ herumschlug, wurde mein kleiner Cornelius geboren. Du siehst ein, Frau, daß der Junge schon darum, weil er geboren ward, während ich im Feuer stand, ein Seemann werden muß. Aber um jenes Ereignisses willen, Saurret, magst du uns den ganzen Verlauf der Sache vortragen. Lies das ganze Protokoll, Alter!“

Saurret ließ sich das nicht zweimal sagen, sondern las mit erhobener Stimme:

„Der Leutnant der Admiralität zu Dünkirchen entwirft das Protokoll nach den Berichten der Kapitäne Kaspar de Keshser, Jean Bart und Jean Soutenah, Befehlshaber der Kaperschiffe „Empereur“, „Dauphin“ und „Notre Dame de Lombardie“. Am 14. Juni, auf der ungefähren Höhe vom Texel, entdeckten diese Segler ein Kriegsschiff,



Jean Bart stredt den Kapitän der holländischen Fregatte „Neptun“ nieder.

auf welches sie sogleich Jagd machten. Kapitän Jean Bart war der erste, der dasselbe enterte; er ward dabei vom Kapitän Soutenay unterstützt, der sich beeilte, seine Mannschaften an Bord zu werfen, um auf diese Weise die feindliche Fregatte leichter nehmen zu können. Zur selbigen Zeit enterte de Keshler die Fregatte vom Spiegel aus, und nach einem Gefechte von anderthalb Stunden strich das Schiff seine Flagge. In diesem Gefechte ließen die Angreifenden sechs Tote auf dem Plage, dreißig wurden mehr oder weniger schwer verwundet. Kapitän Bart verbrannte sich Gesicht und Hände, eine Kartätschugel fuhr ihm durch die Schenkel. Die Fregatte wurde nach Dünkirchen aufgebracht; sie führte den Namen „Scherdam“. Ihr Befehlshaber war der Kapitän Wilhelm Rank, gebürtig aus Noort. Sie war Eigentum der Admiralität von Rotterdam und hinausgesandt worden, um die Fischer, welche von dem Fischfange aus dem Norden heimkehrten, sicher binnen zu lotsen. Die Fregatte hatte vierundzwanzig Kanonen und vierundachtzig Mann Besatzung an Bord. Sie segelte unter der Flagge der Prinzen von Oranien, im Auftrage der Generalstaaten und ward von holländischen Offizieren befehligt. Die Fregatte wurde, nachdem sie von den drei obengenannten Kapitänen angegriffen war, tüchtig verteidigt; in einer Stunde wurden von ihrer Besatzung mehr als fünfzig Mann getötet oder verwundet. Ihr Rumpf war so zerfchossen und alles am Bord von den enternden Feinden so übel zugerichtet, daß nichts anderes übrig blieb, als die Flagge zu streichen. — Laut Protokoll von demselben Tage hat Herr Sebastian van der Cronke, gebürtig aus Hiericks, wohnhaft zu Rotterdam und Leutnant am Bord besagter Fregatte, genau dieselbe Aussage gemacht. Er fügte hinzu, man habe zuerst den voraussegelnden Kapitän Soutenay erblickt, und da man gesehen, daß er nur ein verhältnismäßig kleines Schiff führe, so sei sofort auf dasselbe Jagd gemacht worden. Der Wind sei aber ungünstig gewesen; die beiden anderen Raper wären unterdessen auch heraufgekommen, alle drei hätten geentert, und sie wären genötigt gewesen, sich nach anderthalbstündiger Gegenwehr zu ergeben. Das Verhör vom selben Tage, angestellt mit dem zu Rotterdam geborenen Lodewick, zweitem Steueremann auf der Fregatte „Scherdam“, und zehn anderen Leuten von demselben Schiffe, teils Deckoffiziere, teils Matrosen, ist mit dem vorstehenden übereinstimmend.

„Der König und sein Staatsrat erklären besagtes Kriegsschiff, genannt „Scherdam“, sein Takelwerk, seine Segel, seine Waffen und seine Munition, und was sich sonst irgendwie am Bord befinden möge, für

gute Priße und sprechen dieselbe den Kapitänen de Kehler, Bart und Soutenah zu, mit Ausnahme des zehnten Teils dieser Priße, welche dem Admiral von Frankreich, Grafen von Bermançais, anheimfällt. Gegeben Saint Germain 18. August 1678.“

Der alte Saurret hatte das Protokoll mit der Miene eines Triumphtors gelesen. Madame Nicole hatte es zitternd angehört, und Jean Bart fragte sie freundlich: „Hast du alles geschrieben?“

„Ja, mein Freund!“

„Aber ich hoffe, nicht alle die Ausrufungen und Zusätze jenes großen Wahrheitsfreundes?“

Er zeigte dabei auf Saurret, und dieser sagte mit einer Verbeugung: „Mein verehrter Kapitän, ich lese die Berichte Ihrer glorreichen Siege mit eben der Freude, mit welcher ich so oft in Ihr Gesicht sehe, und das ist hoffentlich kein Verbrechen.“

„Nein, du alte Seeschwalbe! Lies nur, so lange und so oft du willst, aber nicht laut und in meiner Gegenwart. Und nun trage diese oft verlangte Liste nach der Admiralität.“

Saurret ging. Madame Nicole sah nach dem Bettchen, auf welchem Cornelius eingeschlafen war, und Jean Bart ging, um einen Spaziergang längs des Hafendamms zu machen, auf die Gefahr hin, dort wieder dem Marschall oder dem Intendanten zu begegnen und mit ihnen einige höfliche Redensarten zu wechseln, die denen von vor zwei Monaten ähnelten.

Jean Bart war wie kein anderer befähigt, seine Schiffe im Kanal, in der Nordsee, an den Bänken vor der Themse und an der holländischen Küste zu führen; keine noch so enge Hafeneinfahrt, keine Sände waren ihm unbekannt; durch sein Gewerbe als unabhängiger Kapertkapitän steckte er voll von listigen Einfällen, die er im Falle der Not stets richtig anzuwenden wußte, daß wohl kaum ein fremder Kapitän ihn in Ver schlagenheit zu übertreffen verstand. In der Zeit, als die englisch-holländischen Flotten die französischen Häfen blockierten, durch Mißwachs Hungerstnot und Teuerung in Frankreich herrschten, man außerdem Dünkirchen mit so zahlreichen Schiffen belagerte, gerade weil man wußte, daß dort der kühne Jean Bart mit seinen Kapern lag, gelang es ihm doch immer den Gegner zu täuschen und mit Gewalt oder List auszubrechen, dann plötzlich im Norden oder Osten zu erscheinen und den Feinden gewaltigen Schaden zuzufügen. Im Jahre 1691 hatte Ludwig XIV Jean Bart für seine vielen Heldentaten als Kapitän seiner Kapertfregatten ein Linienschiff von 66 Kanonen den „Etendu“ gegeben,

aber die Flotte Tourvilles, zu der es gehörte kam nicht zum Schlagen und Jean Barts unstätter Sinn hielt dies Ruhigliegen nicht aus. Er bat, wieder entlassen zu werden, um in Dünkirchen auf die Befehle des Königs warten zu dürfen. Schnell rüstete er in Dünkirchen, um nicht müßig liegen zu müssen, einige Kaperschiffe aus, an Schiffen, Kapitänen und Mannschaften konnte er Auswahl treffen, denn alles scharte sich um ihn, sowie er seine Bekanntmachungen erließ, weil jeder wußte, wo die Preisgelder am reichlichsten flossen, und das war unter seinem Befehle.

Trotz vieler Reider und Gegner, die ihm nichts Gutes wünschten, setzte er seine Ausrüstungen durch, aber auch die Engländer und Holländer hatten Wind hiervon bekommen und blockierten Dünkirchen enger denn je. Sie hatten 30 bis 40 Schiffe aufgeboden, die zum Teil im Fahrwasser zu Anker lagen, und damit hielten sie die drei Fregatten, die Jean Bart ausgesucht hatte, gefangen. Boote patrouillierten bei Tag und Nacht in den vorliegenden Gewässern, und die Schiffe Jean Barts lagen ihrerseits in Sicht der englischen Schiffe, im Schutze des sich verengenden Hafens und der Batterien. Jean Bart lag auf der Lauer, er hatte unbemerkt von allen die Tage zur Ruhe, die Nacht zur Tätigkeit verwendet; den Dienst ganz umgewandelt, wenn andere schliefen, dann exerzierte er mit seinen Leuten, wie die Schiffe zu schwingen, wie die Segel dann schnell zu lösen und zu setzen seien. Ein besonderes Signalfystem war ausgearbeitet worden, nebenbei nichts versäumt, einem plötzlichen Angriff gegenüber wachsam und vorbereitet zu sein. Aber die Helle der Nächte, die wechselnde Lage der Blockadeschiffe, Bewegung derselben bei Tag und Nacht, kurz mannigfache Umstände beeinflussten Jean Bart in seinem Vorhaben lange Zeit, bis er daran denken konnte, an die Ausführung desselben zu schreiten, aber in seiner Seele arbeitete es, und endlich am 26. Juli schien ihm jede Vorbedingung erfüllt, um an seine schnelle Lat heranzugehen.

Die Schiffe lagen unter ablandigem Winde auf der Ebbe, die Ankertaue waren straff durch den Strom gespannt und das Heck zeigte nach der See hinaus. Wie gewöhnlich des abends wurden Springtaue nach vorne gebracht, Taue, die wenn man vorne die Anker kappte, das Schiff hinten fest hielten und herumdrehen ließen.

Im Süden stieg Wolke um Wolke auf und ein fernes Wetterleuchten kündete ein nahendes Gewitter mit Sturm und Regen an. Das war, was Jean Bart brauchte. Noch war es ganz ruhig im Hafen, alle Schiffe lagen im Finstern, kein Licht weit und breit, Luken und Pforten vor-

sichtig verhüllt, nur im Süden das Leuchten des näherkommenden Gewitters und das Rollen des Donners, im Norden einzelne Laternen der Schiffe des Blockadegeschwaders.

„Signal an die Kommandanten!“

Ein Offizier klettert auf dem Schiffe von Jean Bart über den Bug des Schiffes, der nach landeinwärts zeigt. Eine verdeckte Laterne wird hinuntergelassen, dicht über Wasser nimmt er sie in Empfang, ein dreimaliges kurzes Ausleuchten in senkrechter Bewegung, dann wieder alles dunkel, nun dasselbe Signal auf den anderen Schiffen, einige Sekunden darauf Ruderschläge auf der sich immer mehr verfinsternden Flut, die Kommandanten der beiden anderen Schiffe kommen. Es bedarf nicht langer Auseinandersetzungen, es ist alles verabredet, nur das Wenige, das Nötigste spricht Jean Bart in seiner schnellen, bestimmten aber hervorprudelnden Weise.

„Seien Sie klar, in weniger als einer halben Stunde sind Regen und Sturm da, also 2 Reffe in die Marssegel, klargestanden bei den Lauen, es wird nicht gelichtet, sondern gekappt, sobald die Schiffe auf dem Spring, alle Segel herunter, vorgeschotet und gehißt, dann das Spring gekappt und recht auf die Mitte der Linie losgesegelt. Ich nehme den linken Flügel. Die Mannschaft an beiden Seiten an den Kanonen, jede Seite muß, verstehen Sie, muß im Augenblicke des Passierens seine Lagen abgeben, die gut gezielt sind, sie sollen wissen, daß Jean Bart unter ihnen ist, dann nach dem Durchbruch noch fünf Minuten mit der Bö nördlich gelaufen, dann wird östlich gesteuert, das Weitere findet sich, ich denke wir machen zuerst den Holländern einen Besuch, habe noch ein kleines Konto mit ihnen. Und los nun, eine Laterne vor dem Bug ist das Signal; in derselben Sekunde müssen die Schiffe schwingen. Gott behüte Sie!“

In der Tafelung wimmelte es von dunklen Gestalten, die ihre Arbeit wie am hellen Tage verrichteten, der Wind war heiß aber stark geworden, einzelne Tropfen fielen, die Schiffe zerrten an den dicken Rabeln, die Achtertaue waren eingelegt und gespannt, da erhob sich der Wind noch mehr, es pfiß in den hunderterten von Lauen, der Regen klatschte herunter, jetzt flammte es hell vor der Fregatte Jean de Barts auf, einige dumpfe Hiebe auf die dicken straffen Laue, platsch, fielen sie ins Wasser, herum trieben die Schiffe, die Achtertaue standen und hielten die Schiffe, die Segel fielen, ohne Signal, ohne Rufe flogen die Schoten vor, die Rahen in die Höhe, nochmals der dumpfe Artthieb und drei Fregatten, jede

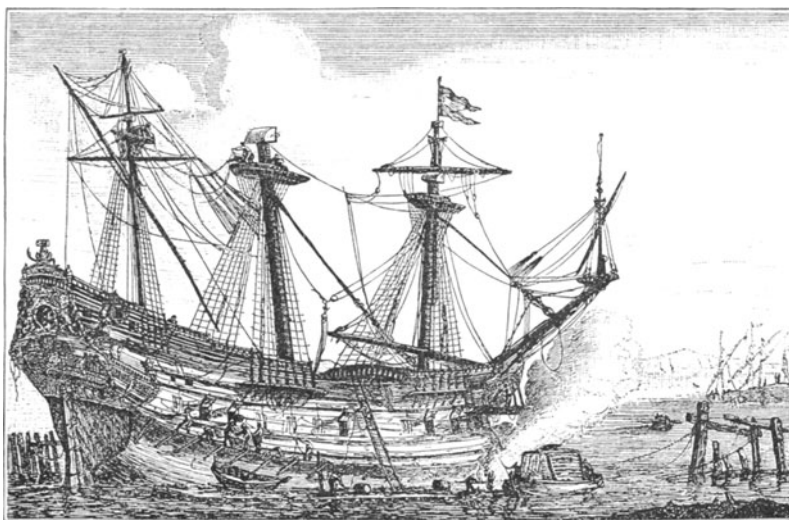
mit 40 bis 50 Kanonen setzten sich, mit stets wachsender Geschwindigkeit in Bewegung.

Die Anrufe der vor der Linie liegenden kleinen Schiffe wurden nicht berücksichtigt und vielleicht auch nicht einmal gehört, erst als man die Hauptlinie passierte, kam Leben in die Schiffe, die wie fliehende Gespenster über das Wasser glitten, das nahe der Küste noch immer ziemlich glatt war, wenn auch der tolle Wind darüber hinsegte. Vive le Roi, Vive le Roi klang es aus 1200 französischen Mäulen und rechts und links donnerten die Breitseiten, in die überraschten Blockadeschiffe hinein, Verwirrung und Zerstörung verbreitend. Ehe jene sich zur Befolgung aufmachen konnten und ihre Schäden recht besehen, war Jean Bart mit seinen wilden Genossen auf und davon, schon am nächsten Tage nahm er zwei englische Fregatten und deren Konvoi von fünf Schiffen, die nach Rußland bestimmt waren. Die beiden Kriegsschiffe mußte er verbrennen, die anderen schickte er, weil sie hohen Wert besaßen nach einem neutralen Hafen. Dann zerstörte er zwei holländische Fregatten und die Fischerflottille, der sie als Deckung dienten. Dann segelte er nach Holland und überall bezeichneten Wracks und brennende Trümmer den Weg, den der Kapitan mit seinen Getreuen genommen. Wo es angängig war, machte das Geschwader Landungen, um an die feindlichen Schiffe und Magazine zu gelangen, doch überließ Jean Bart letztere Art der Kriegführung, die seinem Wesen nicht entsprach, mehr seinem Freunde Forbin. Nun steuerte Jean Bart nach Norwegen, nach Schweden und Dänemark hinüber und überall hin begleitete ihn das Glück. Auf diesem Zuge hatte Jean Bart bereits seinen Sohn Cornil, der damals 12 Jahre zählte, mitgenommen, der versprach ganz ein solch kühner Seerecke zu werden, wie sein Vater. Auf dieser Kreuztour kam einmal Jean Barts gewaltige Körperkraft und Schnelligkeit ganz besonders zur Geltung. In dem neutralen Hafen von Bergen wurde er von mehreren englischen Fregatten überrascht, ein Kampf auf offener See wurde verabredet wie ein Duell. Der englische Kommandant einer Fregatte aber lud Jean Bart vorher noch zu einem Frühstücke auf kameradschaftliche Weise ein, die Sache schien Jean Bart nicht recht geheuer, dennoch willigte er ein, hatte aber vorher seinem Sohne Cornil so wie seinen Offizieren einen heimlichen Auftrag gegeben, von dem er wußte, daß er ausgeführt würde.

Nach beendetem Mahle steckte sich Jean Bart seine Pfeife an, ohne die man ihn selten abgebildet sieht, und die er sich selbst im Vorzimmer seines Königs zum Verdruß und unnützen Hohn der Höflinge nicht

nehmen ließ. Da sprang der Engländer auf mit dem Ruf „Sie sind mein Gefangener! her den Degen!“

Ein Ruck von Jean Bart, und der Engländer flog gegen die Wand der Kajüte, Jean Bart stürmte an Deck, laut durchschneidete ein gellender Signalruf die Luft, was sich ihm entgegenstellte, warf er nieder. Nun stand er im Fallreep, er sah, wie die schon fertig liegenden Boote von seinen Schiffen abstießen und hunderte von Rudern tauchten in die aufspritzenden Gewässer. Unten aber am Fallreep lag hinter seiner



Französisches Kriegsschiff in Ausrüstung (Ende des 17. Jahrhunderts).
Nach einer Radierung von Dandré-Banquet.

Wig ein Frachtboot fest an der Bordwand und in dem Boote der zwölfjährige Cornil mit der Lunte in der Hand, und das Boot war ein Brander. Nun hatte sich die Sache gedreht, der Engländer versuchte die ganze Geschichte als einen schlechten Witz auszuliegen, aber vergebens, sein Schiff wurde fast ohne Gegenwehr genommen, wengleich es im fremden Hafen lag. Und der Knabe? Er hatte den Befehl, wenn ihm der Ruf des Waters dazu das Signal gäbe, den Brander und damit den Engländer in Brand zu stecken, und Jean Bart war sicher, daß es geschehen würde.

Jean Bart hatte großes Glück sein ganzes Leben, nur einmal schien ihm diese Sonne nicht, und das war in der ersten Zeit seiner Laufbahn. Mit zwei kleinen Fregatten begegneten Jean Bart und Torbin

einem englischen Konvoi von mehreren Schiffen und zwei großen Fregatten. Forbin riet vom Kampfe ab, Jean Bart aber setzte seinen Willen durch, und es wurde eine schnelle Entscheidung durch Enterung beschlossen. Kurz bevor die Schiffe aneinanderstießen, hörte der Wind plötzlich auf, und in nächster Nähe lagen seine Schiffe nun unter den stärkeren und zahlreicheren Kanonen der englischen Schiffe. Mit der Wut der Verzweiflung wurde gefochten, zweidrittel der Besatzungen der „Railleuse“ und „Serpente“ mußten das Leben lassen oder waren verwundet, es war ein Kampf von 300 gegen 700 und das Ende davon, daß die Mannschaften, ihrer beiden Führer beraubt, denn beide lagen verwundet auf Deck, sich ergaben.

Jean Bart und Forbin wurden englische Gefangene und als solche nach Plymouth gebracht. Durch Versprechen von Belohnung und durch Verbindungen, die beide heimlich anzuknüpfen verstanden, gelang es Jean Bart und Forbin sich mit Feilen und dem Notwendigsten zu versehen, um auszubrechen, nachdem ihre Wunden genügend geheilt waren. Um die Flucht wußten noch zwei Schiffszungen, ein Arzt, ein Leutnant von Forbins Schiff und ein Vetter Barts, der selbst Seemann mit viel Mühe und Gefahr eine kleine nordische Felle, ein Ruderboot mit zwei Riemen, an verabredeter Stelle hingelegt hatte. Den Leutnant mußten sie zurücklassen, weil er zu dick, sich nicht durch die zerfägten Eisenstäbe hindurchzwängen konnte, und so waren es fünf Personen, die sich dem schwanken Boote anvertrauen mußten. Unter allerlei Gefahren passierten sie den Hafen und ruderten in den Kanal hinaus; die See war nur wenig bewegt, und außer der furchtbaren Anstrengung von solch langer Ruderschaft, schien alles gut zu gehen, als dicht unter der französischen Küste, die noch im dichten Nebel verborgen lag, majestätisch eine stolze Reihe von Fregatten unter englischer Flagge dahergezogen kam. „Nur in den Nebel hinein“, sagte Jean Bart, „er rettet uns, er kommt schnell heran!“

Die anderen sagten, die schwere Arbeit schien vergebens. Die Engländer waren auf 2—3000 Meter Entfernung vorbeigefegelt, der vierte und der fünfte sahen das Boot, sie hielten ab und näherten sich. Forbin, ebenso kräftig wie Jean Bart, und dieser ruderten, was die Arme und Beine hergeben wollten, die anderen lagen flach auf dem Boden, der Schweiß perlte den Männern von Stirn und Wangen, aber Jean Bart lachte, als er hinter sich sah, wie eine dicke Rauchwolke lagerte sich der Nebel nieder, in wenig Minuten waren sie drin.

Nun aber war der vordere Engländer auf 300 Meter herangekommen, sein Buggeschütz bligte auf, Kartätschen rasselten, klatschten in das Wasser,

tanzten auf der See und warfen Spritzer auf, aber Jean Bart und Forbin rissen am Riemen, als sollten sie zerbrechen, jetzt waren sie im Nebel drin. Gigantisch erschienen die Segel der einen Fregatte, haushoch, turmhoch, schier unendlich! dann sah man nichts mehr, nur das Bugwasser vor dem großen Schiffe perlte und rauschte, langsam drehte Jean Bart sein Boot, und die erste Fregatte passierte auf kürzester Entfernung, denn als kein Laut mehr auf der weiten Meeresfläche hörbar, als alle Gefahr vorbei, nahm man die Richtung auf die Küste wieder auf. Sie hatten 64 Stunden lang gerudert. Nach seiner Landung in Frankreich ging Jean Bart nach Paris, wo er in Ehren empfangen wurde, und es war damals, als Ludwig XIV ihn zum Kapitän zur See ernannte.

Wie schon angedeutet, spielte Jean Bart mit seinem stets gleichbleibenden etwas wilden und aufbrausenden Wesen am Hofe, wohin er oftmals berufen wurde, eine weniger glückliche Person, als Forbin, der aus altem gräflichen Geschlechte besser auf das glatte Parkett der Fürstenschlösser paßte. Aus dieser Eigenschaft Jean Barts entstanden natürlich eine Menge mehr oder weniger anregende Zwischenfälle mit seinen Höflingen, auf die Jean Bart stets dieselbe Rücksicht zu nehmen gewohnt war, das heißt keine Rücksicht. So umstanden ihn einmal diese hohen Herren und wollten hören, wie er den berühmten Durchbruch durch die blockierenden Schiffe fertig bekommen habe. Ohne sich lange zu bezinnen, stellte Jean Bart die Frager in eine Reihe, stürmte auf sie los und zeigte ihnen die Geschichte in der einfachsten und fühlbarsten Weise.

Auch im Jahre 1694, zur Zeit der allergrößten Hungersnot in Frankreich, durchbricht Jean Bart, diesmal mit 7 Schiffen, als Geschwaderchef die feindlichen Linien und hat ungeheuren Erfolg auf See. Er nimmt unter anderem ein holländisches Admiralschiff und soviel fremde Kornschiffe, daß der Wert des Getreides, der in Frankreich auf 30 gestiegen war, mit einem Male auf 3 Livres für den Scheffel sank. Der König ließ eine Medaille schlagen und diese der Schutzheiligen von Paris, der heiligen Geneveva, widmen, weil nun die Hungersnot abgewendet war. Auf der Medaille stand zu lesen: „*Annona augusta*“ und „*Fugatis aut captis Bataworum navibus MDCXCIV*“ — denkwürdiger Überfluß durch die in die Flucht geschlagenen oder eroberten holländischen Schiffe.“

Jean Bart, der einfache Mann, der sich trotz seiner vielen Prisen kein großes Vermögen erworben hatte, wurde in den Adelsstand erhoben und zeichnete sich seitdem, man kann annehmen, daß er mit der Zeit hat

schreiben lernen, mit Ritter Bart. Das Wappen enthält eine goldene Lilie auf silbernem Felde und über dem blauen Balken einen Löwenkopf mit offenem Rachen, darunter zwei Anker, über dem Ganzen die Grafenkrone mit einem Arme, der einen Säbel hält.

Im Jahre 1697 ließ Ludwig XIV. Jean Bart nach Paris kommen, um ihn öffentlich zu belohnen, hierbei ernannte er ihn zum Kommodore und Geschwaderchef von Flandern. Als der König Jean Bart mitteilte, daß er ihn soeben hierzu gemacht habe, antwortete Jean Bart die dankwürdigen Worte: „Sire, daran haben Sie wohl getan!“

Noch manche Tat zur See und zu Lande, z. B. die Verteidigung von Dünkirchen, führte Jean Bart noch aus. Da erkrankte er plötzlich im Anfang des Jahres 1703 und kurze Zeit darauf, am 27. April gab der erst 52jährige Geschwaderchef seinen Geist auf. Der König setzte seiner zahlreichen Familie eine Jahresrente aus. Sein Sohn Cornil, von dem hier die Rede war, wurde 1755 Vizeadmiral in Dünkirchen.

5. Kamerad Sorbin.

Die Zeit rollt unaufhaltsam vorüber. Aus dem Jahre 1680 ist das Jahr 1696 geworden. Madame Nicole Gontier ist gestorben und hat sich an dem späteren Ruhme ihres Gatten nicht mehr erfreuen können. Auch der alte Saurret ist mit allen seinen köstlichen Geschichten heimgegangen. Aber trotz seiner vielen Ausschneidereien hat er in bezug auf den kleinen Cornelius doch die Wahrheit gesagt. Der Tabaksdampf, den sein Vater ihm in das Gesicht blies, ist ihm so gut bekommen, daß er nun schon seit zwei Jahren in den Dienst der königlichen Marine getreten ist.

Jean Bart trägt die Uniform eines königlichen Kapitäns zur See erster Klasse. Er hat schon mehrmals selbständig eine Eskadre kommandiert und ist Ritter des Ordens vom heiligen Ludwig. Durch eine zweite Ehe mit Mademoiselle Marie Thuges, die einer der ersten Familien Dünkirchens angehörte, war er in Besitz eines bedeutenden Vermögens gekommen und bewohnte ein prächtiges Haus in der Rue de Bar. Über dem Portal desselben prangte das dem Seehelden von dem Könige verliehene Wappen.

Die Ehren, die ihm zu teil geworden, waren sämtlich nur ein verdienter Lohn für die während seiner Kreuzzüge in den Gewässern des Nordens dem Vaterlande geleisteten vielen Dienste, die er als Matrose, Steuermann und Kapitän befahren hatte.

Jean Bart hatte seinen treuen Freund und Waffengenossen, den Kapitän de Kehler, verloren. Es dauerte lange, bis sich für denselben ein Ersatz finden lassen wollte. Dergleichen seltene Schätze liegen nicht obenauf, sie ruhen verborgen in der Tiefe. Auch hilft das absichtliche Suchen nicht; je mehr man sich bemüht, desto weiter wird der Schatz unseren Händen entrückt. Da fügte es sich, daß dem Kapitan von Dünkirchen, wie man Jean Bart noch vorzugsweise zu nennen pflegte, ein neuer Gefährte zu teil wurde, mit dem er manchen tüchtigen Kreuzzug unternahm. Ihr erstes Zusammentreffen war allerdings eigener Art.

Dieser Gefährte war Herr von Forbin.

Claude Forbin, am 6. August 1656 zu Gerdanne, nahe bei Aix geboren, war bei seiner Bekanntschaft mit Jean Bart achtunddreißig Jahre alt. Die Forbins waren Grafen von Janzon und gehörten demnach einem der ersten Häuser der Provence an. Claude war der jüngste Sohn einer mit zahlreichen Kindern gesegneten Familie, die nur ein geringes Vermögen besaß. Sein Vater starb sehr jung, als Claude gerade in den Dienst treten sollte. Seine Mutter, die sich keinen Soldaten zum Sohn wünschte und deshalb mit ihrem Gatten stets verschiedener Meinung gewesen war, bestimmte ihn für den geistlichen Stand und befahl ihm, seine Studien fortzusetzen.

Schon in dem Alter von fünfzehn Jahren sprachen sich seine Hefigkeit und seine nicht zu zügelnde Wildheit auf das entschiedenste aus und brachten sowohl ihn, als auch seine Familie in die größten Verlegenheiten. Um ihn davon abzubringen, ward er der Obhut eines Geistlichen übergeben. Dieser war ein Mann von festem Willen, kalt, ruhig, entschlossen. Die Familie hielt den frommen Vater ganz und gar dazu geeignet, den Trotz des Knaben zu brechen und ihn geschmeidig zu machen; aber dies war ein Irrtum. Bitten, Ermahnungen, Drohungen, Strafen waren vergebens; weder Geduld noch Strenge vermochten etwas über den wilden Jungen. Da ward der geistliche Herr eines Tages über seinen widerspenstigen Zögling so aufgebracht, daß er nach seinem Stock griff, um denselben zu züchtigen. Aber fast in demselben Augenblicke war dieser Stock auch schon in Forbins Händen, der ihn zerbrach, dem erschrockenen Geistlichen die Stücke in das Gesicht warf und dann spornstreichs davonlief. Er nahm seine Zuflucht zu seinem ältesten Bruder, der die Domäne von Gerdanne bewohnte, und bat ihn, es bei der Mutter dahin zu vermitteln, daß er Soldat werden dürfe, wie es der Vater früher bestimmt hatte. Der Bruder aber schlug es ihm kurzweg ab. Forbin wußte sich nun nicht anders zu helfen, als daß er

sich einiger silberner Geräte bemächtigte und mit diesen nach Marseille eilte, um sich durch den Verkauf derselben etwas Geld zu verschaffen und damit sein Glück auf eigene Hand zu versuchen. Der Goldschmied, dem er die wertvollen Geräte zum Verkauf anbot, erkannte das Wappen des Grafen von Janzon, welches darauf eingegraben war, und ließ den Knaben sofort anhalten, der nun seiner Mutter wieder zugesandt ward. Als der Geistliche, bei dem der junge Forbin gewesen war, von dieser Rückkehr in Kenntnis gesetzt und aufgefordert ward, ihn wieder bei sich aufzunehmen, verbat er sich diese Zumutung ein für allemal.

In diese Zeit fällt ein Ereignis, das Zeugnis von der Kaltblütigkeit und Geistesgegenwart des jungen Mannes ablegte. Ein toller Hund rannte durch die Straßen von Alg; alles flüchtete voll Schrecken. Forbin warf sich dicht vor dem wütenden Tiere auf die Straße nieder, hielt demselben seinen breitkrempigen Hut entgegen, und während das Tier diesen packte und ihn zerriß, stieß Forbin demselben ein Jagdmesser, das er gerade bei sich führte, in das Genick. Diese That machte Aufsehen. Man begriff wenigstens, daß ein Bursche, der in solchen Kampf sich einließ, nicht zu einem Geistlichen taugte.

Eine zweite Reise nach Marseille schlug glücklicher für ihn aus. Er fand dort seinen Onkel, den Kommandanten von Gerdanne, welcher eine der Galeeren des Königs als Kapitän befehligte. Dieser Edelmann machte der Frau von Forbin begreiflich, daß ihr Sohn einzig und allein in dem Dienste des Königs zu einem tüchtigen Manne gemacht werden könne, während er im entgegengesetzten Falle verloren sei. Die Dame gab endlich nach, und der junge Mann trat unter dem Namen des Ritters Forbin in den Dienst der königlichen Flotte. Späterhin wohnte er dem sizilianischen Kriege bei. Nach dem Frieden von 1678 diente er zu Lande in einer Kompagnie Mousquetaires, welche von einem anderen seiner Oheime, dem Bailli von Forbin, befehligt ward. Aber sein heftiges und unbeugjames Naturell vermochte nicht, sich der Disziplin, die in diesem Korps herrschte, zu fügen. Darum schied er aus dem Dienst der Armee und begab sich nach Toulon, um sich wieder dem Seedienst zu widmen. Hier geriet er in Streit mit einem anderen jungen Edelmann, dem Ritter von Gourdan, und war so unglücklich, denselben im Duell zu töten. Es ward deshalb ein Prozeß eingeleitet, und Forbin verurteilt. Allein es gelang ihm, sich dem Arme der Gerechtigkeit durch die Flucht zu entziehen und sich dem Zuge nach Amerika anzuschließen, der 1678 von dem Grafen Estrées unternommen ward. In den Jahren 1682 und 1683 diente er als Leutnant zur See unter dem Admiral

Duquesne in Afrika. Seine Duellangelegenheit war unterdessen durch die Bemühungen eines anderen Oheims, des Kardinals Janson, beigelegt. Der König übertrug ihm das Kommando einer Fregatte, die den Befehl erhielt, den Marquis von Torch an Bord zu nehmen und nach Lissabon überzuführen, welcher den Auftrag hatte, Seiner Majestät Don Pedro von Portugal bei seiner Thronbesteigung Glück zu wünschen.

Nachdem Forbin einer Gesandtschaft an den König von Siam beigegeben worden war, welche total verunglückte, sah er bei seiner Rückkehr nach Europa die Fackel des Krieges an allen Ecken lodern. Forbin war im Besitz aller der Eigenschaften, die einen Kriegsmann auszeichnen. Er wußte stets sich ein sehr vornehmes Ansehen zu geben, war dabei gewandt, lebhaft in allen Bewegungen und trotz seines zierlichen Aussehens von großer Körperkraft. In seinen Gesichtszügen prägte sich die verwegene Energie seines Charakters auf das entschiedenste aus. Sein ungemessener Stolz ließ ihn alle wackeren Seeleute, welche seine Zeit in so großer Zahl aufzuweisen hatte, über die Achseln ansehen, ein Charakterzug, der ihm wenig zur Ehre gereichte. Sonst war Forbin, wie schon gesagt, ein Mann von Mut und Entschlossenheit, sorglos und unbefangen in dem Augenblicke der Gefahr. Seiner unglaublichen Kühnheit, die alle blindlings fortriß, verdankt Frankreich glänzende Waffentaten. Er war außerdem ein besserer Segelmeister, als irgend einer von denjenigen, die auf der Flotte dieses Amt bekleideten. Dies alles waren Eigenschaften, die einem Seemann zu allen Zeiten und in allen Ländern zur Zierde gereichen. Im bürgerlichen Leben war der Graf Forbin ein etwas lockerer Gesell, der sich allen Zerstreungen hingab, eine brillante Tafel und auserlesene Weine führte, sowie die Würfel und das Kartenspiel liebte. Er war auf der einen Seite kurzab und geradezu, konnte aber auf der anderen Seite ein eleganter und liebenswürdiger Cavalier sein, der durch seinen Witz und seine Grazie alle bezauberte, die in seine Nähe kamen.

Ein merkwürdiger Gegensatz stellt sich heraus, wenn man diesen Mann, wie er hier geschildert ward, Jean Bart gegenüber aufführt, diesem einfach bürgerlichen Manne, der nach einem ruhmreichen Kreuzzuge zur See sich in das Innere seines Hauses zurückzieht und das Glück des Herzens in dem Schoße seiner Familie sucht und findet.

Diese beiden Männer trafen das erstemal in Dünkirchen zusammen.— Als Graf Forbin in Dünkirchen, das ihm zum Stationsort angewiesen worden, angekommen war, fand er es für gut, gegen Jean Bart einen

überaus hohen Ton anzunehmen. Dieser hatte in seiner Harmlosigkeit wenig auf das anmaßende Wesen des Mannes geachtet, der fortan, wenigstens für längere Zeit, zu seinem Waffengefährten bestimmt war. Das Benehmen Forbins, der den Korsaren von Dünkirchen einen ungeschlachten Bären nannte, mit dem man sich trefflich amüsieren könne, wenn man ihn gut abrichte, wurde endlich so auffallend, daß der Marineintendant, Herr Patoulet, mit mehreren anderen Freunden und Verehrern Jean Barts es für geraten hielt, diesem die Augen zu öffnen.

Einmal gewarnt, faßte Jean Bart, der vielen gesunden Menschenverstand und natürlichen Humor besaß — der letztere vielleicht ein Erbteil des alten Saurret — den Entschluß, seinen neuen Kameraden, den Herrn Grafen Forbin, bei nächster Gelegenheit hart anlaufen zu lassen. Diese Gelegenheit ließ nicht auf sich warten, und eine große Anzahl von Seeoffizieren war Zeuge dieser Szene.

Jean Bart näherte sich, wie es seine Gewohnheit war, mit leichtem Zucken der Achseln dem Grafen. Den Kopf seiner Pfeife zwischen den Fingern und diesen mit Tabak füllend, sagte er zu dem Grafen: „Beim heiligen Kreuz! Sie scheinen mir sehr viel Geist zu besitzen, Herr Graf; ich dagegen bin nur ein einfacher Mann.“

„Ah, Herr Bart!“ entgegnete Forbin in seiner stolzen, höhnerischen Weise, und ihn groß anschauend, setzte er hinzu: „Es scheint, als wollten Sie vor mir aufbrassen, Herr? Wollen Sie?“

Jean Bart stopfte, ohne gleich zu erwidern, seine Pfeife vollends und sagte dann: „Aber, wenn ich auch ein einfacher Mann bin, so bin ich doch vielleicht imstande, Sie über einiges zu belehren, und das will ich hiermit tun.“

„Mit Ihren Ratschlägen und weisen Ermahnungen ausgerüstet, wird es mir gehen, wie die Devise des alten Ritters Fouquet es besagt: „Ich werde es nie erreichen.“

Jean Bart verstand diesen Ausfall entweder nicht, oder er wollte ihn nicht verstehen. Er nahm Stahl und Stein samt der Zunderbüchse heraus, und indem er Feuer schlug, sagte er mit einer Ruhe, die den Grafen außer Fassung brachte: „Sie sprechen und handeln nach Ihrer Art, und die ist so mannigfaltig, daß man nie recht weiß, welche Tonart die richtige ist. Wir einfachen Seeleute von Dünkirchen haben nur zwei Wege, uns zu verständigen: entweder wir machen als wackere Tischgenossen Arm in Arm unser Halbdekje zusammen, oder wir legen uns hart Bord an Bord und fassen uns scharf in die Augen. Verstanden, Herr Graf?“

„Bord an Bord!“ rief Forbin überrascht. „Bravo, Herr Bart! Das ist wie ein echter Seemann gesprochen.“

„Im übrigen“, fuhr Jean Bart mit unerschütterlicher Ruhe fort, indem er den brennenden Zunder auf den Tabak legte und eine mächtige Rauchwolke von sich blies, „im übrigen, Herr Graf: Freund oder Feind, Handschlag oder Säbelhieb; nirgendwo ein drittes. Hoffe, daß Ihnen dies klar ist.“

„Vollkommen, mein Herr! Es ist dies die Sprache eines Ehrenmannes, die ich nie verkenne.“

„Also denn“, fuhr Jean Bart fort, ohne sich im Weitertrauchen zu unterbrechen, „werden Sie mir jetzt gleich als Mann von Ehre sagen, welches Verhältnis nach Ihrem Wunsche zwischen uns bestehen soll? Freund oder Feind? Kurz und schnell, mein Herr! denn ich habe keine Zeit dazu, einen Tag lang nach den Pointen in Ihren Reden zu suchen, auf die Gefahr hin, die Bedeutung derselben nicht zu verstehen.“

Forbin machte eine heftige Bewegung. Der Zorn, der ihn so sehr beherrschte, wollte die Oberhand gewinnen. Aber das bessere Ich drängte sich vor, und vergessend, daß er sich in diesem Augenblick im Nachteil befand, reichte er seinem Gegner die Hand und rief lebhaft: „Ich bin Ihr Freund und Waffenbruder und schätze mich glücklich, wenn Sie das annehmen. Was ich gesagt . . .“

„Worte verweht der Wind“, entgegnete Jean Bart, die dargebotene Hand ergreifend. „Lassen Sie uns unser Werk gutes Mutes beginnen. Einmal mit mir auf offener See, und Sie werden finden, daß der Sohn meines Vaters ein zuverlässiger Gefährte ist.“

„Wie ich es sein will!“ setzte Forbin hinzu.

Die Geschichte der französischen Marine weiß die Wahrheit dieser Worte zu bestätigen.

Nichtsdestoweniger ist Forbin, erfüllt von einem nicht zu befriedigenden Ehrgeiz Jean Bart gegenüber nie ganz ehrlich gewesen, stets versuchte er in Meldungen und Berichten, sich als die Seele aller bedeutenden Handlungen herauszuheben und die Verdienste Jean Barts zu schmälern. Die französische Marine ging bergab, Ludwig XIV., sein Unternehmungsgeist, der ganze Hof, alles war gealtert, die Flotte war vernachlässigt, wenn Tourville und Jean Bart im Jahre 1706 aus ihren Gräbern auferstanden wären, hätten sie die verwahrloste Flotte, diese verödeten Werften, Arsenale und Häfen nicht wiedererkannt. Aller Schneid war gewichen, und französische Linienfahrtschiffe auf dem Meere waren kaum mehr bekannt, das war die Zeit, als Forbin wie früher Jean Bart die Stelle

eines Geschwaderchefs in Flandern erhielt. Er begab sich nach Dünkirchen, aber wie sah es jetzt dort aus! Es fehlte an gleichartigen Handwaffen, an Kanonen und Pulver und nur mit vieler Mühe gelang es ihm, acht Schiffe auszurüsten, mit denen er dann sofort in See ging. Und noch einmal läßt er den Geist der alten Kapertkapitäne aufleben, kreuzt an der holländischen Küste, geht nach Dänemark, nach Schottland, um Irland herum und erscheint im Kanal. Dann nachdem er viele Preisen gemacht, läuft er nach Hamburg und begegnet dort einer Flotte von 100 Schiffen, die von 6 großen 50 Kanonenfregatten begleitet werden. Mit seinen 7 Fregatten, von denen einige nur 16 bis 30 Kanonen haben, beschließt er den Angriff auf die größeren sechs Schiffe. Ganz der Methode Jean Barts folgend, greift Forbin das nächste englische Schiff mittels Enterung an, Forbin und Escalis, ein junger Offizier, sind die ersten auf dem feindlichen Schiffe; das Schiff wird genommen, der Kommandant ist gefallen und die Franzosen beginnen gewohnheitsgemäß zu plündern. Ein Feuer bricht auf dem gegnerischen Schiffe aus, es verbreitet sich schnell, aber noch sind die Schiffe nicht voneinander getrennt, die Takelagen fassen ineinander, und die Gefahr für Forbins Schiff wächst mit jeder Minute. Mitten im Feuer, das schon beginnt das Tauwerk zu ergreifen läßt Forbin sämtliche Segel setzen, die Schiffe stoßen und reiben einander, die Bordverstärkungen, starke Balken brechen und im hohen Seegange stürzen mächtige Wähe in Forbins Schiff, aber die gewaltsame Trennung ist vollbracht, nur das Schiff ist schwer beschädigt und macht soviel Wasser, daß es nicht mehr zu halten ist; da erscheint ein neues Unglück, ein zweites feindliches Schiff. Schnell instruiert Forbin seine Offiziere, die zerrissene Schiffsseite dem Gegner zugekehrt, die gesunde im Wasser liegend, kämpft er mit dem Feinde. Untergehen oder sich des Gegners bemächtigen ist die Lösung; es gelingt ihm, längsseite zu kommen, wiederum wird geentert, die feindliche Fregatte wird genommen, und hinter ihm versinkt sein eigenes Schiff in der See, und in der Ferne brennt seinem Schicksal überlassen der erste Gegner, bis ein lauter Knall verkündet, daß er nicht mehr ist.

Noch mehreremale unternahm Forbin, manchmal mit Duguay-Trouin zusammen, große Raubzüge gegen die Handelsflotten der Feinde, schließlich aber verließ sie das Glück, es folgten einige Fehlschläge und damit ging das Zutrauen der Reeder, die die Schiffe aus ihren Mitteln ausrüsteten, schnell zur Neige, und das Kapertwesen von Dünkirchen hatte damit seine Blütezeit hinter sich. Forbin starb 1733 als Admiral.

Duguay-Trouin.

1. Die Schlacht im Kanal 1707.

René Duguay-Trouin ist am 10. Juni 1673 zu Sanct Malo geboren. Er wurde auf die Schule zu Caen geschickt, woselbst er sich zum geistlichen Stande vorbereiten sollte. Während seines Aufenthaltes daselbst machte er aber so viele tolle Streiche, daß auch der duldsamste seiner Lehrer zu der Erkenntnis kam, aus diesem jungen Mann sei kein Geistlicher zu erziehen. Endlich machte sich René auf und davon. In dieser Beziehung hat sein Jugendleben eine große Ähnlichkeit mit dem des späteren Admirals Forbin, Grafen von Janson.

Die Familie René's hatte eine bewaffnete Kauffahrteifregatte ausgerüstet, mit welcher der junge Mann seine erste Seereise machte, nach deren Beendigung er sich sogleich für seinen künftigen Beruf fest entschied. Im folgenden Jahre diente er als Kadett auf einem Schiffe von achtundzwanzig Kanonen. Der Befehlshaber desselben war ein etwas umständlicher, bedächtiger Mann, der nicht leicht zu einem ungewöhnlichen Schritte zu bewegen war. Den beharrlichen Bitten des jungen Kadetten gelang es dennoch, ihn zu einem Angriff auf eine englische Handelsflotte von sechzehn Segeln, welche sie aufgekreuzt hatten, zu bereben; ein Angriff, der mit der Wegnahme dreier Prisen endigte. Hierauf vertraute man ihm das selbständige Kommando eines Fahrzeuges an, das mit vierzehn Geschützen besetzt war. Er brachte mit demselben unter der Küste von Irland zwei wichtige Prisen auf. Zur Belohnung dafür erhielt er vom Hofe das Kommando eines königlichen Fahrzeuges, mit dem er in der berühmten Seeschlacht am Kap la Hogue unter der englischen Küste zwei Fregatten und sechs Kauffahrer nahm, im Jahre 1693 im englischen Kanal aber zwei Linienchiffe nach einem hartnäckigen Gefechte zwang, die Flagge zu streichen.

In dem darauf folgenden Jahre kreuzte René Duguay-Trouin mit einem Linienchiffe von vierzig Kanonen an der holländischen Küste.

Er ließ sich mit einem aus sechs Segeln bestehenden englischen Geschwader in ein Gefecht ein, wurde aber verwundet und gefangen genommen. Dank des Einflusses einer hohen Gönnerin wurde er durch List befreit, trat in den königlichen Dienst zurück und rächte seine Gefangennehmung durch die Erbeutung zahlreicher Prisen.

Mit Kapitän Beaubriant zu einem Kreuzzuge vereinigt, nahm er an der Küste von Irland drei schwer beladene Schiffe der Ostindischen Kompanie, die zusammen einhundertfünfundvierzig Kanonen an Bord hatten. Duguay-Trouin war damals einundzwanzig Jahre alt, und König Ludwig XIV. empfing den jungen ruhmbedeckten Seemann mit großer Auszeichnung. Nachdem er kurze Zeit im Hafen verweilt hatte, eilte er den spanischen Gewässern zu, nahm daselbst zwei holländische Schiffe und segelte mit denselben, ohne erkannt zu werden, bei dem Gros der englischen Flotte vorüber. Als endlich eine Fregatte sich von deren Zentrum löste und Jagd auf ihn machte, floh er scheinbar, um jene von der Flotte wegzulocken, was ihm ausnehmend gelang. Als er sie allein unter seinen Kanonen hatte, drehte er bei, enterte sie und brachte sie nach dem Hafen von Saint Louis auf.

Während eines Angriffs auf die vor Bilbao liegende englische Flotte machte er eine unermessliche Beute, hatte aber das Unglück, sie in der darauf folgenden Nacht, als ein schweres Sturmwetter losbrach, wieder zu verlieren, da die Schiffe, auf welchen sie sich befand, in Folge des bestandenen Gefechtes nicht mehr völlig seefest waren und sanken. In dem folgenden Jahre wurde er zum Fregattenkapitän in der königlichen Flotte ernannt.

Sein Meisterstück machte er, nach seiner eigenen Aussage, im Jahre 1703. Während eines dichten Nebels geriet er mit zwei Linienschiffen und drei Fregatten in den Bereich der Kanonen einer holländischen Flotte von fünfzehn Segeln ersten Ranges. Um seinen Fahrzeugen Zeit zur Flucht zu lassen, begann er sogleich anzugreifen, indem er die Spitze nahm, während die Seinigen auf den erhaltenen Befehl wendeten, und erst als diese sicher waren, stellte er sein Feuer ein und schoß mit allen seinen Linnen, getragen von einer strammen Brise, durch die Flut hin aus dem Bereich der staunenden Feinde.

Von jetzt ab war er der Schrecken der Holländer und der Engländer in allen Meeren. Es schien, als sei er allgegenwärtig. Bald zerstörte er im hohen Norden ein Geschwader der Walfischfahrer, bald zitterten die englischen Küsten von dem Widerhall seiner Geschütze, bald lauerte

er auf die heimkehrenden transatlantischen Flotten im Ozean und brachte ihnen die empfindlichsten Verluste bei.

Die Kriegsmarine Frankreichs hatte unterdessen verschiedene Wandlungen über sich ergehen lassen müssen, die nicht immer zu ihren Gunsten ausfielen. So erließ der Marineminister im Jahre 1706, also in der Zeit, als durch Jean Bart, Forbin und andere mehr der Kaperkrieg auf der Höhe stand, ein Dekret, daß der König von Frankreich den Privatunternehmern, den Reedern und Gesellschaften einen großen Teil seiner Schiffe mit Kanonen und Ausrüstung zur Verfügung stellte. Die Mannschaften blieben ebenfalls die königlichen Leute, nur mußten sie von den Unternehmern bezahlt werden. Die Offiziere aber konnten beliebig aus der Marine und der Handelsmarine genommen werden, und letztere traten dann mit den alten Marineoffizieren in gleiche Grade der Anstellung. Natürlich entstand daraus eine ausgezeichnete Kaperflotte, aber auf Kosten der eigentlichen Kriegsmarine, und das Marine-Offizierkorps, das meistens aus den alten aristokratischen Familien rekrutierte, litt unter diesen Maßnahmen. Es entstand ein Offizierkorps von Abenteurern aus den Ruinen des bisherigen. Eine ganze Anzahl höherer Offiziere, die für die Kommandos von Kaperschiffen oder Divisionen dankten, zogen sich grollend zurück, andere, denen die neue Gesellschaftsordnung, die nur auf Geldersparnis und Geldgewinn fußte, nicht paßte, gingen in ihre Heimat zurück oder traten in das Landheer über. Die Marine ging so schnell zurück, daß im Jahre 1728 nur noch 54 Schiffe 1.—6. Klasse gezählt wurden, während England allein zur selben Zeit 178 Schiffe ersten Ranges hatte, also an Schiffen war England vielleicht um das 10fache überlegen. Großes konnte man deshalb von der Marine nicht mehr erwarten, und man hatte sich daran gewöhnt, die beiden Marinen, die alte Geschwadermarine und die neue Kapermarine getrennt von einander zu nennen. Zu den bedeutendsten Persönlichkeiten dieser neuen Marine, von der man vieles erwartete, gehörte auch Duguay-Trouin, während Forbin bereits seinen Adelsbrief hatte, von Hause aus ja auch aus vornehmer Familie stammend, war Duguay-Trouin bereits auf dem besten Wege, wie Bart, geadelt zu werden, und das Bewußtsein, von solchen Männern geführt zu werden, konnte manchen, der sich sonst nicht unter die Verträge von kaufmännischen Unternehmern zu stellen vermochte, wieder ausföhnen, und so kam es, daß es den genannten beiden Flottenführern nie an der Auswahl tüchtiger Offiziere, auch mit guten alten Namen, mangelte.

Im Jahre 1707 hatten sowohl Forbin, der den Oberbefehl führte,

wie auch Duguay-Trouin noch achtbare Geschwader unter sich. Das Linienschiff „Lys“ mit 74 Kanonen und fernere fünf Schiffe mit 66 bis 36 Geschützen wurden von Duguay-Trouin, und acht andere Schiffe mit 44—60 Kanonen von Forbin befehligt. Man kreuzte am Eingange des Kanals in der Höhe von Dünkirchen, um englische Truppentransporte abzufangen, die nach Portugal gehen sollten.

Eines Tages hielt Forbin nach Land hin ab, und Duguay-Trouin in der Überzeugung, daß Forbin die Engländer gesichtet habe, folgte ihm, seine Schiffe waren schneller, weil sie erst neuerdings kalfatert waren, und so überholte er Forbin, der nun plötzlich wieder nach See hinaus steuerte. Duguay-Trouin aber hatte in der Tat einen englischen Transport erspäht und verstand seinen Chef nicht, da es aber im Oktober war, und Mittag vorüber, die Nacht also bald einbrechen konnte, entschloß er sich, auch ohne Befehl seines Chefs, anzugreifen. Wahrscheinlich ist, daß Forbin ärgerlich, daß er zurückgeblieben war, dem Kampf ausweichen wollte, ein Akt der Eitelkeit und des Stolzes, der seinem ganzen Denken nur entsprochen hätte. Die englische Flotte, der man begegnet war, zählte fünf Linienschiffe, unter denen der „Cumberland“ mit 82 und „Devonshire“ mit 92 Kanonen, und geleitete eine zahlreiche Flotte von Handelsschiffen.

Der „Cumberland“ führte die Flagge des englischen Admirals, auf ihn steuert Duguay-Trouin mit „Le Lys“ los, er allein steht auf der Schanze, das Gefechtsfeld überschauend, sämtliche Mannschaften liegen an Deck hinter ihren Kanonen, keine Stimme an Bord wird laut, keine Bewegung ist zu sehen, ein großes unheimliches Totenschiff! So schwimmt er heran, nur der Schaum vor dem Bug, das Rauschen der Wellen, die längs der Bordwand hinrollen, verkünden, daß noch Leben im Schiffe weilt. Das erste englische Schiff, der „Chester“, wird passiert, seine Breitseite erschüttert die Lüste, die Kugeln schlagen ein, reißen Splitter hier und dort aus Bordwand und Masten, eine zweite Lage! Alles schweigt an Bord des „Le Lys“, man nähert sich dem „Cumberland“, dasselbe Schauspiel wiederholt sich, die Engländer staunen, nun dreht aber „Le Lys“ auf einen Wink Duguay-Trouins nach Backbord weg, als hätte das Schiff genug bekommen, und noch immer Grabesruhe, nur hie und da das unterdrückte Stöhnen der Verwundeten, das englische Linienschiff in dem Wahne, daß Duguay fliehen will, dreht ebenfalls ab, um den Franzosen zu verfolgen; „An die Kanonen“ und „Aufdrehen nach Steuerbord“. „Le Lys“ dreht auf, seine Steuerbordbreitseite ist dem Gegner zugewendet, dessen Bugspriet sich

in der Tafelage des französischen Schiffes verfangt, und nun legt eine Breitseite nach der andern längs der Decke des Engländers, der sich weder lösen kann aus dieser höllischen Lage, noch zum Entern kommen kann, und dabei keine Geschütze zu seiner Verteidigung hat. Jetzt setzen die Franzosen zur Entern an, die Brücke, die das Bugspriet bildet, ist nur schmal, aber es geht hinüber, und Schritt für Schritt weichen die Engländer, da legt sich auf der Längsseite des „Cumberland“ ein zweites französisches Schiff fest, die „Gloire“, und der „Cumberland“ ist verloren. Ein französischer Unteroffizier zerschneidet die Flaggenleine, reißt die Flagge herunter und springt damit, um einem letzten Angriff englischer Soldaten zu entgehen, über Bord. Ein Boot nimmt ihn auf.

Nun erst erscheint Forbin, der bisher Duguay-Trouin die Arbeit und die Ehre des Tages überlassen, zur Hilfe, ein Schiff der Engländer wird nach dem andern genommen, und die Handelsschiffe versuchen, sich nach allen Seiten zerstreugend, ihr Heil in der Flucht. Am heftigsten wogt der Kampf um das 92-Kanonenschiff, den „Devonshire“, der bisher unverlezt geblieben. Zwei Franzosen, einer von ihnen der Sohn von Jean Bart, greifen das Linien Schiff an, aber bald ist das erste französische Schiff so zerschossen, daß es sich zurückziehen muß, da kommt Duguay-Trouin zur Hilfe, er macht sich bereit zum Entern, aber dicker Rauch schlägt ihm aus dem Heck des „Devonshire“ entgegen, der Engländer wehrt sich verzweifelt, in kurzer Zeit hat „Le Vys“ 200 Mann verloren, und nun zaudert Duguay-Trouin nicht mehr länger, er geht zur Entern über, während das Feuer sich auf dem Linien Schiffe mehr und mehr ausbreitet, aber der Brand verhindert die Entern, die Takler und Zimmerleute müssen heran und Rahen und Lauwerk und Segel kappen, um die fest aneinander hängenden Schiffe auseinander zu zwingen, nach vieler Mühe gelingt es. Unterdessen kämpft der „Devonshire“ seinen Todeskampf, überall züngeln und lecken die Flammen nach oben und unten, der dunkle Abendhimmel rötet sich im Glanze des mächtigen Brandes, und ohne Hilfe spenden zu können, liegen die Franzosen in der Nähe beigedreht. Eine Viertelstunde, nachdem „Le Vys“ freigekommen, fliegt der Kolos mit furchtbarem Krachen in die Luft, weithin das Meer in Aufregung versetzend. Mit tausend Mann Besatzung und 300 Soldaten oder Passagieren war der „Devonshire“ in die Schlacht gegangen, nur wenige konnten gerettet werden.

Das war für die französische Marine nochmals ein großer Tag, ein helles Aufblühen alter Seetüchtigkeit, die nun mehr und mehr unter dem Kanzler Pontchartrain zusammenfiel, von dem man sagte, daß er

nicht nur an Franzosen, sondern auch an andere, französische Schiffe, verkaufte, um dem Geldmangel, der in seinen Rassen herrschte, ab-zuhelfen. Von den Handelsschiffen wurden gegen 60 genommen und alle wären genommen worden, hätte Forbin weniger Eifersucht gezeigt. Als die französischen Schiffe mit den genommenen Preisen und den vielen Gefangenen nach Brest einliefen, da jauchzten ihre Besatzungen im Bewußtsein ihres Sieges und riefen: „Place aux maîtres de la mer!“ Raum für die Herren des Meeres!

2. Die Expedition nach Rio de Janeiro.

(3. Juni 1711.)

Im Jahre 1710 hatte der französische „Capitaine armateur“ Duclerc, so nannte man die Kapitäne, die mit privaten Mitteln die königlichen Truppen und Schiffe führten, einen Angriff auf Rio de Janeiro geplant. Die Festungswerke von Rio de Janeiro, damals schon lange den Portugiesen gehörig, waren, zumal von der Wasserseite, so stark, daß man sie für unüberwindlich hielt. Die Regierung hatte Duclerc auf seinen Antrag ein Linienschiff, vier Fregatten und tausend Mann anvertraut, und mit dieser Macht segelte er am 10. Mai von La Rochelle nach Südamerika ab. Er ließ seine Schiffe bei Ile-Grande liegen und machte sich mit seinen Truppen, sich einiger Indianer als Führer bedienend, auf, um die Stadt zu Lande zu nehmen. Einem Hagel von Gewehr-kugeln der Verteidiger trotzend, drang er auch in Rio ein, aber die Masse der Portugiesen hatte sich in der Eile, man war auf den Überfall nicht vorbereitet gewesen, schnell verschanzt; während er nun die befestigten Häuser anfang zu erstürmen, wurde Duclerc von allen Seiten von einer Übermacht angegriffen und zur Kapitulation gezwungen. Die Portu-giesen hielten sich jedoch nicht viel an diese Kapitulation, setzten Duclerc gefangen und machten die Mehrzahl seiner Leute nieder, die französischen Schiffe, ihres Anführers beraubt und ohne Aussicht auf Beute und Brandschatzung der reichen Hauptstadt, lichteteten die Anker und ließen, nach Martinique segelnd, ihren Führer im Stich.

In Duguay-Trouin war Duclerc der Befreier und Rächer erstanden, und wie er diese Scharte auswegte, soll von ihm selbst erzählt werden.

Das Geschwader, dessen Ausrüstung Duguay-Trouin mit anderen zusammen unternommen hatte, und zu der ihm der Staat die Schiffe überließ, bestand aus sechs Linienschiffen von 60—70 Ra-

nonen nebst 10 Fregatten und diversen kleineren Schiffen. An Bord befanden sich außer den richtigen Besatzungen noch 2500 Mann Landungstruppen, die man ihm gleichfalls anvertraute, denn die Aussicht auf Beute, und darauf kam es doch schließlich bei derartigen Expeditionen hinaus, war eine große; eine englische Flotte, die Duguay-Trouin in Brest,



René Duguay-Trouin.

dem Ausrüstungshafen, blockieren wollte, wurde getäuscht, und Duguay-Trouin segelte, ohne verfolgt zu werden, zunächst nach La Rochelle.

Dort wurde die Ausrüstung vollendet, und von dort segelte das Geschwader, das der König ihm anvertraut hatte, nach der reichen Stadt Rio de Janeiro ab. Über diesen Kriegszug erzählt nun Duguay-Trouin das Folgende:

Ich war genötigt, die Fregatte „Adler“ auf der Reede von La

Rochelle zurückzulassen, weil sie noch nicht vollständig ausgerüstet war. Sie erhielt den Befehl, uns nach Sanct Vincent, einer der Kapverdischen Inseln, nachzukommen, woselbst das Geschwader sich mit Wasser und Lebensmitteln versorgen sollte. Ich machte inzwischen eine Prise, ein englisches Schiff, welches nach Lissabon segelte, und behielt es bei mir, weil es uns zum Transport nützlich sein konnte. Am 2. Juli ging ich vor Sanct Vincent, wo der „Adler“ uns treffen sollte, vor Anker. Ich hatte Schwierigkeiten mit dem Auffüllen der Wasservorräte, da hier schon seit langer Zeit eine außerordentliche Dürre geherrscht hatte. Es war keine Aussicht vorhanden, die nötigen Lebensmittel aufzutreiben. Daher blieb mir nun nichts übrig, als bereits am 6. wieder unter Segel zu gehen, und ich hatte von diesem Aufenthalt keinen andern Vorteil gehabt, als die Truppen, welche ich an Bord hatte, landen zu lassen und sie auf spätere ernstliche Landung vorzubereiten.

Den 11. August passierte ich die Linie, nachdem ich einen Monat lang mit konträrem Winde gekämpft hatte, so daß mehrere meiner Schiffe mit Havarie behaftet waren. Am 19. erreichte ich die Insel Ascension. Am 27., als ich mich auf der Höhe der Allerheiligen-Bai befand, versammelte ich sämtliche Kapitäne zu einem Rade, in welchem ich vorschlug, alle Schiffe, die uns auf dem Wege nach Rio de Janeiro begegnen würden, für gute Prisen zu erklären oder sie zu vernichten. Ich überzeugte mich dabei von dem Zustande der Mannschaften eines jeden Schiffes und wieviel Wasser wir an Bord hätten. Es war kaum ausreichend, um an den Ort unserer Bestimmung zu gelangen, und wir mußten uns bequemen, geradeswegs nach Rio de Janeiro zu steuern, um uns keinen ernstern Unannehmlichkeiten auszusetzen. Am 11. September erreichten unsere Senkbleie festen Boden, ohne daß wir Land bemerkten. Als sich in der Nacht ein frischer Wind erhob, ließ ich alle Segel beisehen, und mit dem ersten Morgengrauen befanden wir uns dicht vor der Bai von Rio de Janeiro.

Da wir den Feind nicht dazu kommen lassen durften, uns vor der Zeit zu erkennen, gab ich meine Befehle und ließ Herrn von Courserac, der die Einfahrt in die Bai kannte, an die Spitze des Geschwaders treten. Die Ritter Gouyon und Beane segelten dicht hinter ihm; darauf kam ich selbst. Ich konnte von diesem Standpunkte aus am besten beobachten, was von dem Anfange der Segellinie des Geschwaders bis zu dem Ende derselben sich ereignete. Darauf gab ich den übrigen Kapitänen den Befehl, uns zu folgen, je nach dem Range und der Stärke ihrer Schiffe, was mit solcher Regelmäßigkeit und Schnelle geschah, daß

ich ihren Eifer nicht genug loben kann. Selbst die Führer der Galioten waren von einem ungewöhnlichen Mute befeelt, ob sie doch gleich unaufhörlich dem Feuer ausgesetzt blieben.

Herr von Courserac hat sich bei dieser Gelegenheit sowohl durch seine vortrefflichen Manöver, als auch durch die große Geschicklichkeit, mit welcher er uns in die Bai hineinlotfete, einen dauernden Ruhm erworben.

Mit der angenommenen Segelordnung erzwangen wir die Einfahrt in den Hafen, welcher von einer bedeutenden Artillerie und vier Kriegsschiffen unter dem Kommando des portugiesischen Admirals Gaspard de la Costa verteidigt wurde. Nach einer mäßigen Kanonade kappten diese vier Schiffe ihre Anker und ließen sich unter die Batterien der Stadt auf den Strand treiben. In diesem Kampfe wurden dreihundert unserer Leute dienstunfähig.

Es scheint mir hier der geeignete Ort, eine Schilderung der Stadt und der Bai von Rio de Janeiro, ihrer Befestigungen und der Lage ihrer Einfahrt zu geben. Diese Einfahrt ist noch bedeutend enger, als die von Brest. An Steuerbordsseite wird sie von der Festung Saint Croix, welche vierzig Stück Kanonen von schwerem Kaliber zählt, sowie von einer außerhalb der Festung gelegenen Batterie mit sechs Geschützen verteidigt. Am Backbord wird sie durch die Festung Saint Jean und zwei andere Batterien geschützt, die zusammen achtundvierzig Kanonen führen. Mitten in der Einfahrt liegt ein mächtiger Felsblock von beinahe hundert Klafter Länge.

Innerhalb derselben befindet sich am Steuerbord eine Batterie, genannt Notre Dame du bon voyage, welche zehn Kanonen zählt und auf einem vom Wasser aus unzugänglichen Berge liegt. An Backbord befindet sich die besetzte Insel Villegageon, deren zwanzig Geschütze mit denen der vorher genannten Batterie sich kreuzen. Zwischen dieser Insel und dem Fort Saint Jean liegt noch die mit sechzehn Geschützen besetzte Citabelle Saint Theodoze.

Wenn man alle diese bewaffneten Forts und Batterien hinter sich hat, gewahrt man die Ziegeninsel (ile des chèvres), welche sich auf Flintenschußweite von der Stadt befindet. Auf derselben ist ein Festungswerk von vier Bastionen mit acht Geschützen errichtet. Am Strande dieser Insel liegt eine Batterie von vier Stücken auf einer Felsenplatte. Das Feuer derselben kreuzt sich mit dem Feuer des gegenüberliegenden Forts Misericorde. Auf der anderen Seite der Reede liegen noch mehrere Festungswerke, deren Namen ich nicht habe erfahren können. Soviel bleibt gewiß, daß kein Ort auf der Welt so gewaltig verschanzt ist, wie dieser.

Was die Bai selbst betrifft, so gibt es keine größere, schönere und vortheilhafter gelegene. Man kann dort vortrefflich vor Anker gehen, Seegang und Wind kommen fast niemals herein, und im Hintergrunde befindet sich auch noch ein Fluß, der 14 Meilen nordöstlich in das Land hineingeht.

Die Stadt ist längs der See erbaut, inmitten dreier hoher Berge, deren einer von den Jesuiten, der zweite von den Benediktinern und der dritte, Concepcion genannt, von dem Bischöfe bewohnt wird. Diese drei Berge sind mit Festungswerken reichlich versehen und beherrschen das Land ringsumher.

Auf dem Jesuitenberge ist ein Fort, Sanct Sebastian genannt, mit Mauern und einem Graben umgeben. Es hat vierzehn Kanonen. Links von dieser Festung, nach der Ebene hin, liegen die Forts Sanct Jakob mit zwölf und Sanct Mousie mit acht Kanonen. Außerdem befindet sich dort noch eine Batterie mit zwölf Stücken und die Citadelle Misericorde, welche auf einem in die See hineinragenden Felsen erbaut ist. Ihre zwölf Geschütze bestreichen Land und See nach allen Richtungen.

Der Benediktiner-Berg ist von einer schwer bewaffneten Verschanzung umgeben, deren Geschütze theils nach der Ziegeninsel, theils nach dem Berge Concepcion und der Ebene gerichtet sind. Der Berg Concepcion aber wird landwärts durch einen Graben und eine lebendige Hecke gedeckt.

Die Stadt selbst ist durch mehrere Batterien, deren Feuer sich kreuzen, geschützt. Nach der Ebene hin wird sie durch ein umschanztes Feld und tiefe Gräben wohl verwahrt. Dort sind zwei Waffenplätze, welche 1500 Soldaten und mehrere Geschütze aufnehmen können. An diesem Orte pflegten unsere Feinde ihre Truppen größtenteils unterzubringen. Sie hatten 12—1300 Mann, unter denen viele in Spanien gedient und die Schlacht von Almanca mitgemacht hatten. Außerdem besaßen sie noch eine große Anzahl bewaffneter Neger.

Überrascht, diesen Platz in so gutem Verteidigungszustand zu finden, erkundigte ich mich nach der Ursache und erfuhr, daß die Königin von England ein Paketboot nach Lissabon gesandt habe mit der Nachricht, daß das königliche Geschwader, welches ich kommandierte, nach Rio de Janeiro bestimmt sei. Da keine bewaffneten Schiffe vorhanden waren, um die Nachricht dorthin zu befördern, so sandte der König dies nämliche Paketboot dahin ab, welches 14 Tage vor uns angekommen war.

Der ganze Tag war damit hingegangen, die Einfahrt zu erzwingen. Darauf ließ ich am 13. Herrn de Gouyon mit 510 Soldaten sich der Ziegeninsel bemächtigen. Der wackere Offizier bewerkstelligte dies so schnell, daß die Feinde kaum Zeit behielten, ihre Geschütze zu vernageln.

Sie zogen sich auf zwei ihnen zugehörige große Kauffahrteischiffe zurück, die zwischen der Insel und den Benediktiner-Batterien lagen, und sprengten darauf zwei unserer Schiffe, welche unter den Kanonen von Misericorde auf den Strand geraten waren, in die Luft. Eben wollten sie dasselbe mit einem dritten versuchen, als Herr von Gouhon zwei Schaluppen absandte, die sich dieses Schiffes bemächtigten, und die königliche Flagge darauf hissen ließ. Das Fahrzeug war aber zu sehr von den schweren Kanonenkugeln getroffen, als daß es hätte See halten können.

Ich war auf die vorteilhafte Lage der Ziegeninsel aufmerksam gemacht und fand sie nach eigener Anschauung bestätigt. Die Artillerieoffiziere Ruffignières und Estiot, sowie der Kapitän eines Branders erhielten den Befehl, dort Batterien aufzuwerfen und mit schwerem Geschütz zu besetzen. Dem Leutnant Saint-Simon wurde der Auftrag zuteil, diese Arbeiten mit einer Truppenabteilung zu decken. Das Werk wurde mit dem rühmlichsten Eifer und großer Ausdauer gefördert, obgleich die Bauenden unaufhörlich einem heftigen feindlichen Feuer ausgesetzt waren.

Die meisten Schiffe meines Geschwaders litten Mangel an Trinkwasser. Es war also nötig, um sich dasselbe zu verschaffen, das Land zu betreten, womöglich auch durch diese Landung zu verhüten, daß die Bewohner der Stadt ihre Reichtümer in die Berge flüchteten. Ich übertrug dem Herrn von Beane das Kommando der vier Fregatten „Amazone“, „Adler“, „Astrée“ und „Eintracht“, die eine bedeutende Truppenzahl an Bord hatten, und befahl ihm, sich mit allen Hilfsmitteln nach dem zur Landung ausersehenen Plage zu begeben. Dies wurde in der Nacht mit der größten Pünktlichkeit ausgeführt, während ich unterdessen den Feind durch einige Scheinmanöver anderweitig zu beschäftigen suchte. Am 14. September wurden 2150 Soldaten und 500 bewaffnete Matrosen gelandet. Sie bemächtigten sich zweier Höhen, von denen aus sich alles übersehen ließ, was in der Stadt geschah. Der Grenadierkapitän Auberville hatte ein feindliches Korps, welches sich in einem Gehölze verbarg, aufgespürt und nach einem raschen Angriffe verjagt. Den rechten Flügel der sorgsam aufgestellten Truppen kommandierte Gouhon, den linken Courserac; im Zentrum befehligte Blanc. Unsere Boote brachten fortwährend Munition und Lebensmittel zu.

Am 15. ließ ich die Truppen exerzieren und Märsche machen, damit der Feind sehe, daß wir Herren des Platzes wären. Wir fanden keinen Widerstand, weil man wahrscheinlich glaubte, wir würden uns ihren Verschanzungen nähern, wo wir, ihrer Meinung nach, unsern

Untergang finden mußten. Diese Absicht durchschauend, ließ ich die Truppen sich zurückziehen, nachdem ich das Terrain sorgfältig erkundet hatte. Es schien mir aber so unzugänglich, daß es mir selbst mit zehntausend Mann unmöglich schien, den Feinden den Rückzug abzuschneiden und das Flüchten der Kostbarkeiten zu verhindern. Diese Ansicht bestätigte sich vollkommen. Eine Abteilung feindlicher Soldaten hielt sich am Fuß der Berge. Ich sandte ein Bataillon ab, um sie aufzuheben. Aber dieses Bataillon konnte nicht heran, weil es durch einen tiefen Sumpf und ein undurchdringliches Stachelgebüsch aufgehalten wurde.

Als am folgenden Morgen eines unserer Detachements vorging, ließen die Feinde eine Mine springen, waren aber dabei so übereilt zu Werke gegangen, daß sie den Unsrigen keinen Schaden zufügten. Selbiges Tags beorderte ich Herrn Beane und Herrn von Salandre, auf einer Halbinsel, welche die Batterien der Benediktiner im Rücken hatte, eine gleiche aufzuwerfen und mit zehn Stück Kanonen zu armieren. In 36 Stunden war alles geschehen.

Am 17. verbrannten die Feinde große Zucker- und Munitionsmagazine und sprengten das vierte von den Schiffen, die früher unter der Benediktiner-Batterie lagen, in die Luft. Auch wurden zwei große, dem Könige von Portugal gehörige Gebäude in Brand gesteckt. 1200 der besten Truppen rückten am andern Tage aus der Stadt, um einen von dem Leutnant Siesta kommandierten Posten aufzuheben. Obgleich die Unsrigen überrumpelt wurden, hielten sie sich doch wacker, bis es gelang, ihnen Hilfe zu senden und den Feind zu werfen. Am 19. September waren auf der Halbinsel vor den Benediktinern, sowie auf der Biegeninsel alle unsere Werke beendet. Ich ließ also an den Gouverneur die Aufforderung ergehen, sich zu ergeben. Als er sich weigerte, griff ich lebhaft an. Alle Orte, wo man dem Feinde am leichtesten beikommen konnte, wurden sorgfältig untersucht. Ich fand nicht weit von den Benediktinern fünf Rauffahrer, die dem Feinde als Zuflucht oder als Magazine dienen konnten, und ließ deshalb das Kriegsschiff „Mars“ hier eine geeignete Stellung einnehmen. Später schickte ich dem letzteren noch den „Brillant“ zu Hilfe und ließ sie in Gemeinschaft mit den Batterien ein lebhaftes Feuer eröffnen, während ich mich auf den morgenden Angriff vorbereitete.

In der Nacht zum 21. sandte ich eine Abteilung Soldaten ab, um die unter der Benediktiner-Batterie liegenden Rauffahrer zu besetzen. Der Feind eröffnete ein lebhaftes Musketenfeuer auf die Boote, während unsere Kriegsschiffe und Batterien eine große Verwirrung in der Stadt anrichteten. Gleich nach Tagesanbruch schiffte ich mich mit dem Reste

der Truppen ein, um den Angriff zu beginnen. Eine Brigade streifte am Ufer auf und ab, um den Feind an verschiedenen Punkten anzugreifen.

Vasalla und Duclerc, welche gefangen gewesen und wieder entkommen waren, teilten uns mit, daß der Feind voll Schrecken den Platz räume, daß man beim Rückzuge in dem reichsten seiner Magazine Feuer angelegt hätte, und daß die Forts der Benediktiner und der Jesuiten unterminiert wären, um den größten Teil unserer Soldaten in die Luft zu sprengen. So unglaublich dies alles schien, war es dennoch wahr. Ohne allen Widerstand bemächtigten wir uns des Berges Concepcion und des Benediktinerberges. Hierauf trat ich mit Courserac an die Spitze von acht Grenadierkompagnien, um mich der festen Stellungen von Sanct Sebastian, Sanct Jakob und Misericorde zu bemächtigen. Das Kommando der übrigen Truppen übergab ich an Beane und Gouyon und erklärte, daß niemand, bei Todesstrafe, seinen Posten verlassen dürfe. Als wir in die verlassene Stadt eindringen, fanden wir sie von den übrigen entsprungene Gefangenen sehr geplündert. Dieser Anblick reizte unsere Truppen so sehr an, dem Beispiele jener zu folgen, daß ich sie kaum im Zaume zu halten vermochte. Wir bemächtigten uns nun sofort aller wichtigen Plätze, und nachdem ich sämtliche Mienen hatte ableiten lassen, übergab ich das Kommando an den Chevalier von Courserac. Hierauf vereinigte ich mich mit Beane und Gouyon, um mit ihnen zu beraten, wie die Plünderung zu vermeiden sei. Ich ließ überall Schildwachen aufstellen und Patrouillen durch die Straßen ziehen und befahl, mit Waffengewalt jedem Soldaten und jedem Matrosen den Eintritt in die verlassene Stadt zu verwehren. Den Übertreter ließ ich mit Todesstrafe bedrohen. Überhaupt tat ich alles, was ich konnte; aber bei vielen war die Gewinnsucht größer, als die Todesfurcht. Die Schildwachen selbst waren die ersten, welche meine Ordre übertraten. Am nächsten Morgen waren drei Viertel der Stadt geplündert, und eine Menge Kostbarkeiten lagen verstreut auf der Erde herum. Ich befahl, jedem Marodeur, der sich im Innern der Stadt betreten ließe, den Kopf abzuschlagen. Dennoch war diese Maßregel, die ich streng vollziehen ließ, nicht stark genug, dem Frevel Einhalt zu tun, so daß mir nichts weiter übrig blieb, als die besten Truppen zu sammeln, durch sie die noch vorhandenen Kostbarkeiten zu retten und dieselben sorgfältig bewachen zu lassen.

Die Forts von Saint Croix, Saint Jean und die übrigen Batterien, die noch in den Händen der Feinde waren, fielen an dem folgenden Tage.

Sechs Tage lang hörte ich nun von dem Gouverneur nichts, erfuhr

aber, daß dieser einen Kurier vom General Antonio Albuquerque erhalten habe, der dessen nahe Ankunft meldete. Es mußte also vor dieser Vereinigung etwas geschehen. Ich ließ alle mir zu Gebote stehenden Truppen dem Feinde so nahe wie möglich rücken. Der erschrockene Gouverneur ließ mir melden, daß er zu der bereits gebotenen Summe noch 10 000 Cruzados aus seiner Tasche zahlen wolle, daß er außerdem 100 Kisten Zucker und soviel Rindvieh geben wolle, als ich zur Verpflegung meiner Truppen brauche; nun könne ich wählen.

Nach gehaltenem Kriegsrat beschlossen wir, das Gebotene anzunehmen, ehe alles verloren wäre, und es ward ausgemacht, daß in 14 Tagen alles bezahlt sein sollte.

Am 11. Oktober traf der General der Minen, Don Antonio Albuquerque, wirklich ein. Er führte 3000 Mann, zur Hälfte Kavallerie heran. Außerdem begleiteten ihn 6000 wohlbewaffnete Neger. Wir mußten also auf unserer Hut sein.

Unterdessen wurde noch an Waren aus der Stadt gerettet, was irgend zu finden war. Die von uns aufgebrachten Schiffe waren nicht imstande, eine lange Reise auszuhalten; es war also schwierig, die erbeuteten Waren zweckmäßig unterzubringen.

Am 11. November hatten die Feinde das letzte bezahlt. Darauf räumte ich die Stadt und schiffte die Truppen ein. Die Ziegeninsel und die Forts am Eingange der Bai blieben noch in unserer Gewalt, um den Rückzug zu decken. Als wir darauf die an der Ziegeninsel gestrandeten Schiffe verbrannt hatten, gingen wir, für drei Monate mit Wasser und Lebensmitteln versehen, wieder unter Segel. Viele Offiziere waren nach der Allerheiligen-Bai gesandt worden, um auch dort eine Brandschatzung heizutreiben.

Am 13. November 1711 ging Duguay-Trouin von Rio unter Segel. In der Höhe der Azoren wurde das Geschwader von einem schweren Sturme überrascht, der zwei Linienfahrzeuge, den „Magnanime“ von 74 Kanonen und den „Fidèle“ von 60 mit allen an Bord befindlichen Mannschaften und Kostbarkeiten in die Tiefe riß.

Als Duguay-Trouin von dieser Expedition zurückkehrte, wurde er hoch geehrt. In Paris wurde ihm ein glänzender Empfang bereitet. Ludwig XIV. erhob ihn in den Adelsstand ebenso wie einen seiner Brüder, Trouin de Barbinais, der ebenfalls wie Duguay Regierungsschiffe ausrüstete, und verlieh ihm den Rang eines Geschwaderchefs. Duguay-Trouin starb im Jahre 1736 als der letzte der größeren Seehelden aus der Zeit Ludwigs XIV.

Tordenkiold.

Peter Wessel ward am 28. Oktober 1691 zu Drontheim in Norwegen geboren. Sein Vater, ein achtbarer Bürger daselbst, der das Amt eines Ratmannes bekleidete, wollte ihn studieren lassen. Er zeigte aber durchaus keine Neigung dafür und wurde nun dazu bestimmt, das Barbiergeschäft, nach anderen das Schneiderhandwerk zu erlernen. Aber wie hätte diese wilde, stürmische Natur, die in den indischen Meeren einen würdigen Tummelplatz finden sollte, in der engen Werkstatt auszuhalten können? Schon als Knabe war er kaum zu bändigen. Unerfrohen fiel er solche Jungen an, die ihm weit überlegen waren, und raufte sich mit ihnen. Einer derselben faßte ihn bei seinen langen Haaren und zerrte ihn daran zu Boden. Schnell eilte Peter nach Hause, schor sich den Kopf kahl, salbte denselben mit Öl, begann den Kampf von neuem und blieb Sieger.

Als der König von Dänemark nach Norwegen kam, ward Peter Wessel mit einigen Leuten aus der unteren Dienerschaft bekannt. Auf deren Rat lief er aus der Lehre und ward nach Kopenhagen mitgenommen. Von dort aus machte er ein paar Reisen nach Ostindien und erhielt von seinem Kapitän ein Zeugnis, in dem u. a. stand, daß niemand unerschrockener und zuversichtlicher als er sei.

Nach der Kriegserklärung Dänemarks an Schweden im Jahre 1714 erhielt Peter Wessel das Kommando eines Kapers, mit welchem er die schwedische Küste beunruhigte. Drei Jahre später, wurde ihm das Patent als Leutnant zuteil und das Kommando einer kleinen Fregatte. Am Schlusse desselben Jahres ward er wegen seines unerschrockenen Benehmens zum Kapitän ernannt. Am 24. April 1715 jagte er mehrere schwedische Schiffe auf den Strand und brachte bei dieser Gelegenheit den schwedischen Admiral-Wachtmeister als Gefangenen ein. Er hißte auf einer der eroberten schwedischen Fregatten seine Flagge, focht am 7. August unter Rügen in der Schlacht, die für

Schweden einen so unglücklichen Ausgang hatte, und machte wertvolle Brisen. Während der Belagerung Stralsunds blockierte er diese Stadt; doch konnte er die Flucht König Karls XII. nicht verhindern, der auf einer kleinen Barke am 20. Dezember 1715 nach Schweden entkam.

1. Am Hofe seines Königs.

Die große Seeschlacht vom 8. August 1715 war entschieden und mit derselben die Kraft der Schweden zur See für lange Zeit gebrochen. Unter dem Oberkommando des Admirals Rabe vereinigte sich ein englisches Geschwader mit der dänischen Flotte. Sie hinderten jede Verbindung zwischen dem Königreiche Schweden und dessen deutschen Provinzen. Peter Wessel, der in hundert Kreuzzügen und Scharmücheln zur See seinen Ruhm sich mehren sah, war ein bevorzugter Liebling König Friedrichs IV. und die Wonne alles Seesvolkes, das sich scharenweise zu der Ehre drängte, auf dem Deck seines Schiffes und unter seinen Augen zu siegen oder zu fallen. Peter Wessel, der in so jungen Jahren bereits viele ältere Offiziere übersprungen hatte und zum Freigattenskapitän avanciert war, kommandierte den „weißen Adler“ und hatte an den letzten Ereignissen tätigen Anteil genommen.

Als der Kampf bereits beendet war und alle, vornehm und gering, die notwendige Ruhe ersehnten, ließ Kapitän Wessel zwei schwedische Schmäcken auf, die mit Waffen und Munition für die Armee Karls XII. beladen waren, enterzte diese und beeilte sich, sie nach Kopenhagen zu führen.

Hier war der Neid wieder einmal tätig gewesen und heftete sich an die Ferse des jungen, strebsamen Seemannes. Es ward eine Anklage gegen ihn erhoben, weil er ohne Not sich öfters in einen Kampf gegen die offenbare Übermacht eingelassen habe und deshalb mehrmals nahe daran gewesen sei, in den Grund gebohrt zu werden. So habe er während der letzten Feindseligkeiten im Angesicht der schwedischen Flotte einen zu derselben gehörigen Dreidecker angegriffen, obgleich ihm dies ausdrücklich untersagt gewesen.

Peter Wessel, der die gegen ihn erhobene Anklage vernahm, begann seine Rechtfertigung in gewohnter freimütiger Weise und sagte dann am Schlusse: „Und wenn ich mich in Streit mit der Übermacht einließ, so hat doch der kleine Adler den Riesenvogel so gejagt, daß er alle seine Flügel brauchte, um nur recht schnell davon zu kommen. Aus diesem

Grunde glaube ich, daß die errungene Ehre den Schaden ausgleicht, den ich an Segel- und Takelwerk erlitt. Der Ausfall der Sache muß das Wort für diese nehmen. Im stolzen Fluge ist der Adler mit reicher Beute zu seinem Horste heimgekehrt, und dem Feinde — darauf dürfen die Herren sich verlassen — wird der Gesang meiner Kugeln noch lange genug in den Ohren gellen.“

Die Rede des jungen Fregattenkapitäns ergriff lebhaft alle Gemüther. Alle jüngeren Offiziere nahmen entschieden Partei für ihn; den endlichen Ausschlag gab Admiral Rabe. Dieser Offizier erklärte, er habe dem Kapitän Wessel versprochen, ihm ein Linienschiff zu Hilfe zu schicken, sei aber daran verhindert worden. Er danke dem Kapitän, daß er dies gar nicht erwähnt habe, obgleich es so sehr zu seinen Gunsten spreche. Die ganze Versammlung erhob sich wie ein Mann. Jeder erklärte das Benehmen des Kapitän Wessel für untadelhaft und nannte ihn den besten Kreuzer in der dänischen Flotte, der es wohl verdient habe, der besonderen Gnade Seiner Majestät des Königs empfohlen zu werden.

Alle Anwesenden verließen ihre Plätze und umringten den jungen Kapitän, ihm ihre Glückwünsche darzubringen. Peter Wessel empfing dieselben mit der ihm eigentümlichen Verlegenheit, die sich stets hinter einem schlaun Lächeln verbarg. Er schüttelte die dargebotenen Hände herzlich und fügte hinzu, daß er nichts mehr ersehne, als eine Gelegenheit, den Herren zu zeigen, daß er es mit seinen Versicherungen ebenso aufrichtig meine, wie er von der Aufrichtigkeit der ihrigen überzeugt sei.

Da nahte sich der Admiral-General Ghllenlöwe dem Kreise. Er gab Peter Wessel einen Wink, ihm zu folgen, und sagte mit freundlicher Herablassung: „Man hat soeben ausgesprochen, daß Ihr für Euren Mut, den Ihr jetzt und sonst bewiesen, Seiner königlichen Majestät empfohlen zu werden verdientet. Dies ist schon geschehen. Seine Majestät ward von allem unterrichtet und will Euch selbst sehen.“

„Der König!“ rief Peter Wessel überrascht. „Ist er nach Kopenhagen gekommen?“

„Nein, Kapitän Wessel! Seine Majestät verweilt nach wie vor in Schwedisch-Pommern, in der Stadt Stralsund. Bis zur Mündung der Peene ist, Rügen mit eingerechnet, alles unser Strand, und vor Stralsund weht auf dem Gilande Dänholm die rote Flagge mit dem weißen Kreuz.“

„Die Gott erhalte zu ewigen Tagen!“ rief Peter Wessel feurig.

„Amen! Dem geschehe also!“ sagte der Admiral-General. „Es scheint, als ob der Aufenthalt in Pommern länger dauerte, als bisher

vorauszusehen war. Wismar hat sich uns ergeben, und die Hulbigung der Provinzen steht nahe bevor. Es wäre nur zu wünschen“

Herr von Gyllenlöwe unterbrach sich und sagte ablenkend: „Ich vermissе meine Dose. Seid Ihr vielleicht versehen?“

„Zu Befehl, Herr Admiral-General!“ sagte Peter Wessel und zog eine mit Brillanten verzierte goldene Dose aus der Tasche.

„Ein schönes Stück!“ sprach Gyllenlöwe, sie betrachtend. „Ist das nicht die Dose, die Ihr als ein Zeichen des Wohlwollens von Seiner Majestät dem Könige empfindet?“

„Ganz recht, Euer Erzellenz! Es war nach der köstlichen Affäre im Kalmarfjund. Sie ist mir darum auch nicht für eine ganze Provinz feil. Käme sie mir abhanden, ich würde nicht eher ruhen, bis ich sie wieder hätte, müßte ich ihr auch durch Feuer und Wasser nachfolgen.“

„Ihr seid ein junger Enthusiast, Kapitän!“ sagte Gyllenlöwe lächelnd und gab die Dose zurück. „Übermorgen lichtet der Dreidecker „Solger Danskt“ die Anker. Ihr werdet zur rechten Zeit auf der Zollbude sein, um Euch meinem Gefolge anzuschließen.“

„So pünktlich, als ob es zu einem Rendezvous mit einer schwedischen Fregatte wäre!“ entgegnete Peter Wessel in seiner fröhlichen Weise.

„Auf Wiedersehen also!“ sagte Gyllenlöwe, den Kapitän freundlich entlassend, und dieser kehrte zu seinen Freunden zurück, die ihn mit aufrichtiger Herzlichkeit empfangen. Als sie vor die Tür hinausstraten, wurde er von dem Seevolk, das sich dort in großer Anzahl eingefunden hatte, mit lautem Hurrarufen begrüßt.

Drei Tage später warf der Dreidecker „Solger Danskt“, mit der Admiralsflagge am Toppe, auf der Reede von Stralsund unter dem Donner seiner 100 Kanonen und begrüßt von den Landbatterien, seine Anker aus. Bald darauf wurde die große Staatschaluppe mit zwölf Ruderern bemannt, und Admiral-General Gyllenlöwe mit seinem Stabe nahmen in derselben Platz. Peter Wessel saß mitten unter ihnen. Das Gespräch flog hin und wieder. Es wurden mehrere Fragen aufgeworfen, von denen der Admiral-General bald abzulenken suchte, da er sie nicht weiter erörtert wissen wollte. Peter Wessel, der dies sehr wohl merkte, zog seine Dose und sagte: „Dürfte ich mir erlauben, Euer Erzellenz eine Prise anzubieten?“

„Gern, mein lieber Kapitän“, entgegnete dieser, dem die Unterbrechung sehr erwünscht kam, ließ, um sich den Arm frei zu machen, den Mantel von der Schulter gleiten, und schlug hierbei aus Versehen dem Kapitän die Dose aus der Hand, so daß sie über Bord flog.

„Solla!“ rief Peter Wessel erschreckt, faßte sich aber gleich und sprang über den Rand der Schaluppe weg in die mit Eis treibende See.

Die Unterhaltung war plötzlich verstummt. Die Ruderer hielten die Schaluppe an. Keiner wußte, was zu tun.

Da tauchte der Kopf des wagehalsigen Offiziers aus den Wellen auf. Jeder bemühte sich, ihn an Bord zu bringen. Peter Wessel schüttelte sich, und als er wieder zu Atem gekommen war, sagte er mit dem ihm eigentümlichen Lächeln: „Habe sie nicht wieder gekriegt. Ist so verdammt dunkel dort unten. Muß nur den Herrn Admiral-General um Entschuldigung bitten, daß ich ihm keine Priße bieten kann.“

„Ihr bleibt Eurem Worte sehr treu, Kapitän“, sagte Gyllenlöwe, der sich von dem plötzlichen Schreck schnell erholt hatte und an die Worte Peter Wessels dachte, er werde der Dose durch Feuer und Wasser folgen.

Der Kapitän, der ihn wohl verstand, entgegnete rasch: „Wenigstens habe ich mein Wort nach einer Seite hin gehalten; und wenn nur die zweite da wäre . . .“

„Ihr meint das Feuer?“ entgegnete der Admiral-General rasch. „Das könnte nötig werden.“

Es war am heiligen Weihnachtsabend, als sich eine glänzende Versammlung von Herren aus dem Land- und See-Stat, von fremden Gesandten und adeligen Grundbesitzern in den königlichen Gemächern eingefunden hatte. Noch war Friedrich IV. nicht erschienen, und die Unterhaltung ging ziemlich zwanglos von statten. Peter Wessel stand seitwärts im lebhaften Gespräch mit einigen Kameraden. Der junge Seemann, von dem man sich so viele Geschichten erzählte, die sämtlich Zeugnis von seinem Mute und seiner Entschlossenheit gaben, war der Gegenstand der allgemeinsten Aufmerksamkeit.

Plötzlich trat eine tiefe Stille ein. Die Flügeltüren wurden aufgerissen, und König Friedrich IV. erschien voll herablassender Freundlichkeit, getragen von dem Glücke, das ihn mit seinen reichsten Gaben überhäufte. Er grüßte nach allen Seiten hin auf das verbindlichste, redete mit diesem oder jenem und blieb endlich vor dem Admiral-General Gyllenlöwe stehen, der mit einer tiefen Verbeugung sagte: „Euer königlichen Majestät haben allergnädigst befohlen, daß der Fregattenkapitän Peter Wessel sich Euer Majestät vorzustellen habe. Derselbe ist den Befehlen seines königlichen Herrn nachgekommen, und ich wage es, wiederholt die Huld und Gnade Euer Majestät für diesen Offizier zu erbitten.“

Peter Wessel trat mit ehrfurchtsvollem Gruße vor und blieb dann aufrecht stehen, die Befehle des Königs erwartend.

Friedrich IV. betrachtete den Kapitän einen Augenblick mit sichtbarem Wohlgefallen und sagte dann: „Wir haben viel von Euch gehört, Herr Wessel! Ihr sorgt redlich dafür, daß man Euch nicht vergessen kann, denn kaum haben Wir Uns eines Eurer Abenteuer gemerkt, so trägt die Fama Uns schon wieder ein anderes zu.“

„Alles nur, um Euer Majestät zu dienen, und zum Ruhm unserer glorreichen Flagge!“ entgegnete der Kapitän.

„Es ist nicht mehr als billig, daß Wir für solche Ergebenheit Uns dankbar erweisen“, fuhr der König fort. „Und doch sind Wir in diesem Augenblicke, statt Unsere Schuld abzutragen, durch das Versehen Unseres Kämmerers veranlaßt, Euch um eine weitere Gefälligkeit zu ersuchen. Wollt Ihr Uns nicht eine Priße geben, Herr Kapitän?“

Peter Wessel geriet in Verlegenheit. „Euer Majestät verzeihen, — aber — ich habe meine Dose nicht bei mir.“

„Wir haben gehört“, entgegnete der König lachend, „daß Ihr Eure Dose auf dem Grunde der See zu bewahren pflegt und jedesmal untertauchen müßt, wenn Ihr eine Priße nehmen wollt. Das ist zu unständig. Laßt sie also liegen und nehmt diese dafür.“ Er reichte dem Offizier eine weit kostbarere Dose, als die frühere gewesen. Auf dem Deckel derselben befand sich das Brustbild des Königs.

„Dank! Untertänigen Dank, Euer Majestät!“ rief Peter Wessel mit großer Lebhaftigkeit. „Sollte ich das Unglück erleben, daß diese Dose auch über Bord ginge, so bringe ich sie wieder herauf oder bleibe bei ihr unten.“

„Das verbieten Wir!“ entgegnete der König. „Wir denken Euch noch zu besseren Dingen zu gebrauchen und wollen von dergleichen unnützen Kunststücken nichts weiter hören. Und damit Ihr dies mit desto freudigerem Herzen tun könnt, sind Wir gewillt, Euch mehr in Unsere Nähe zu bringen.“

„Wollen Euer Majestät allergnädigst geruhen, mir das Kommando einer Eskadre anzuvertrauen?“ fragte der junge Seemann lebhaft.

„Nein!“ entgegnete Friedrich IV. rasch. „Wir haben schon zweimal gegen das Herkommen verstoßen, indem Wir Euch außer der Reihe beförderten, und sind darüber mit Unserer Admiralität in Streit geraten. Doch denken Wir Euch anderweitig schadlos zu halten. Die Taten, die Ihr verrichtet und die dem Vaterlande zum großen Heile gereichen, sind des edelsten, ritterlichsten Helden würdig. Und da Ihr Uns sogar in der Person des Grafen Wachtmeister einen der besten schwedischen Admirale an Unser Hoflager sandtet, so erheben Wir Euch

hiermit in den Adelsstand, damit Ihr den Besten im Lande auch von dieser Seite ebenbürtig seid, und legen Euch in Gnaden den Namen Tordenskiöld bei.“

Ein lautes Gemurmel lief durch den Saal. Peter Wessel war wie vom Blitz getroffen; sein Gesicht glühte, seine Augen flammten. In einer einzigen Minute hatte er einen Riesenschritt vorwärts auf der Bahn der Ehren getan. Er atmete tief auf, und die Hand auf das Herz legend, rief er: „Nun Euer Majestät geruht haben, einen Donnerschild aus mir zu machen, so schwöre ich, daß ich nicht nur den Schweden, sondern allen Nationen, die sich zu Feinden unseres Inselreiches erklären, in die Ohren donnern will, bis sie für alle Zeit taub geworden sind.“

„Laßt denn Euren Adelschild neben den andern hängen. Es soll darauf das Wappen prangen, das Wir Euch hiermit allergnädigst verleihen: Zwei über Kreuz gelegte Kanonen und zwei leuchtende Blitzstrahlen darüber. Donner und Blitz sei Eure Lozung. Gehabt Euch wohl, Herr von Tordenskiöld!“

Der König entfernte sich, und der junge Ritter der See sah sich von Glückwünschenden umringt, während er selbst zum erstenmal bestürzt war und der Macht der Eindrücke fast erlag.

2. Vom Fischer bis zum Vizeadmiral.

Sommerzeit ist es und im Jahre des Herrn 1719. Es steht schlimm mit dem Lande Schweden in dem gedachten Jahre. Zar Peter von Rußland ist mit seiner Flotte in die Skärenwelt des Mälär gefegelt und liegt mit derselben vor Stockholm. Seine Soldaten haufen in der schwedischen Hauptstadt mit der größten Willkür, und es liegt völlig in dem Belieben des Zaren, sich dort festzusetzen. Schweden ist zu ohnmächtig; es vermag seine königliche Residenz nicht zu verteidigen.

Um dieselbe Zeit rückt König Friedrich IV. in Bohuslän ein und marschirt mit einer ansehnlichen Truppenmacht in der Richtung nach Marstrand zu. Die mächtige Festung Karlsteen, das Bollwerk für die schwedischen Provinzen Schonen, Halland und Blekingen, und die daneben liegende Stadt Marstrand sind die Punkte, auf welche sich die Aufmerksamkeit des dänischen Königs gerichtet hat.

Unweit davon, in Strömstadt, liegen die großen Kriegsvorräte der Schweden. Den Dänen muß auf ihrem Zuge nach Karlsteen diese Beute in die Hände fallen, denn Strömstadt ist nicht fest genug,

einer solchen Macht zu widerstehen. Um dem Feinde das kostbare Material zu entziehen und dasselbe womöglich sich zu erhalten, werden alle Vorräte auf die in dem Hafen liegenden Kauffahrteischiffe gebracht. Zwei bewaffnete königliche Gucker werden dorthin beordert, um diese Transportflotte, die jeden Augenblick unter Segel gehen kann, zu geleiten, sobald sich nur irgend eine Möglichkeit bietet, die offene See zu erreichen. Leichte Fahrzeuge kreuzen vor dem Hafen. Sie halten einen scharfen Ausguck, um die willkommene Botschaft bringen zu können, daß das Fahrwasser klar ist. Aber auch Lordenstjölchs Kreuzer halten einen ebenso scharfen Lugaus. Er weiß, welchen Schatz der Hafen von Strömstadt birgt, weiß, wie empfindlich dessen Verlust die Schweden treffen würde, und ist nicht gesonnen, denselben ohne weiteres aufzugeben. Schnellsegelnde Boote sind stets auf dem Wege zu ihm, in dessen Kopf ein Plan heranreift, der, wenn seine Ausführung gelingt, seine Namen für immer unsterblich machen muß.

Er kennt die außerordentliche Wichtigkeit der Festung Karlsteen. Er weiß, daß mit dem Falle derselben drei schwedische Provinzen für Dänemark gewonnen sind. Der endlose, durch Jahrhunderte geführte Streit, ob Schonen, Halland und Blekingen zu Schweden oder Dänemark gehören, ist dann entschieden. Seine Rundschafter sind nicht müßig, er läßt ihnen keine Zeit dazu. Ihm ist genau bekannt, wie stark die Streitkräfte sind, welche sich in der Festung befinden, und er beschließt, den Angriff auf dieselbe zu wagen, bevor der König mit seiner Armee auf dem Schauplatze erscheinen kann.

Es ist am 11. Juli. An der nördlichen Mündung des Hafens von Marstrand liegt die Flotte. In dem Hafen selbst ankern die schwedischen Drlogschiffe, mitten unter ihnen das prächtige Linien Schiff „Warberg“ unter dem Befehl des Kommandeur Sjöblad.

Ein sonnigheller Himmel lacht auf die See herab, die, von einer leichten Brise angehaucht, kaum merkbare Wellen schlägt. Die dänische Blutflagge schneidet scharf gegen den blauen Himmel ab, während die blaue Schwedenflagge mit demselben in eins zu verschwimmen scheint.

Da wird an der Einfahrt des Hafens, hart an der Stelle, wo das erste schwedische Boot als Brandwacht stationiert ist, eine leichte Fischerjolle sichtbar. Der Ruderer derselben ist ein junger Mann mit lachendem Gesicht, der ein Lied vor sich hin pfeift und auf den Korb mit großen lebendigen Fischen, der in der Jolle steht, sich nicht wenig zugute tut. Er rudert einem Brander längsseits und ruft dem am Steuer hockenden

Quartiersmann im besten schwedischen Dialekt zu: „Wollt Ihr schöne Fische kaufen, Landsmann?“

„Wie teuer?“ fragt dieser, über den Rand des Schiffes weggehend und die Fische schmunzelnd betrachtend. „Wenn du billig denkst, können wir vielleicht einen Handel machen.“

„Ein Taler, sollte ich meinen, wäre nicht zu viel für solche Ware.“

„Einen Taler?“ fragt der Quartiersmann. „Ihr meint doch für den ganzen Kram?“

„Einen Taler das Stück, mein Junge! Einen Taler ist solch ein Hellsunder“ — er hält ihn in die Höhe und läßt ihn im Sonnenlichte glänzen — „unter Brüdern wert!“

Aber der Quartiersmann, erbost über die unverschämte Forderung, erhebt sich mit der geballten Faust und ruft: „Danke du dem lieben Gott, daß ich dich nicht von hier aus ergreifen kann, sonst wollte ich dich schütteln, bis dir der Atem ausginge. Einen Taler für einen Hellsunder! Ich gebe keinen halben Taler für den ganzen Korb voll. Scher dich zum Henker, du unverschämter Kerl!“

Der Fischer zuckt gutmütig die Achseln, und sein Lied weiterpfeisend, rudert er wohlgenut in den Hafen hinein. Bei jedem der schwedischen Schiffe hält er an, hebt seine Fische mit großen Lobpreisungen empor, fordert auf Befragen dafür einen unverschämten Preis, läßt die Matrosen schlechte Wiße machen, die er ihnen dreifach zurückgibt, und heftet dabei seine Augen so fest auf die Breitseiten der Kanonenschiffe, als wollte er sie mit seinen Blicken durchbohren.

So nähert er sich allmählich dem Linienchiffe „Warberg“, auf dessen Halbdeck der Kommandant Sjöblad, in lebhaftem Gespräche mit dem Kapitän Utsfall begriffen, auf und ab geht. — „Meint Ihr, daß sie tollkühn genug sind, es zu wagen?“ fragte der Kommandeur.

„Ich bin davon überzeugt“, entgegnete Kapitän Utsfall. „Lordenstiohd ist draußen, und der hält nicht lange Ruhe. Es ist etwas Unbegreifliches in diesem Menschen. Wenn er will, müssen seine Untergebenen, ob sie wollen oder nicht. Es widersteht ihm keiner. Sein Beispiel reißt alle unwillkürlich fort.“

„Ihr seid sehr eifrig, einen Mann zu preisen, welcher der ärgste Feind unserer Flagge ist!“ sagte der Kommandeur mit aufgeworfenen Lippen.

„Lordenstiohd ist Schwedens Feind und also auch der meinige“, antwortete der Kapitän. „Ich wünsche nichts sehnlicher, als eine Gelegenheit, welche mir gestattet, jede erlittene Unbill wett zu machen. Dies hindert mich aber keineswegs, die großen Talente und Feldherrn-

gaben dieses Mannes anzuerkennen und zu gestehen, daß ich ihn hochachte und verehere.“

„Er hat uns besiegt, glänzend besiegt!“ sagte der Kommandeur. „Wir müssen es leider bekennen; aber wieviel geht von der Glorie dieser Siege verloren, wenn man die Verhältnisse prüft, unter denen sie gewonnen wurden. Bald war es die Übermacht, bald die unverzeihliche Nachlässigkeit der Unsrigen, die ihn sein Ziel erreichen ließen. Bringt das in Abzug, und Ihr werdet sehen, was bleibt.“

Kapitän Utfall lächelte und sagte: „Verzeihen Sie, aber bei Dnyefillen habt Ihr ihm selbst ruhmvoll gegenüber gestanden. Aber lassen wir das fallen, und denken wir an die Gegenwart. Ich bin gekommen, um meine Gedanken mit Euch auszutauschen; ich befinde mich in einer etwas gedrückten Stimmung. Glaubt mir, Kommandeur Sjöblad, die Stimme in meinem Innern trügt nicht. Es steht uns irgend ein Unheil bevor.“

„Pöffen!“ rief lachend der Kommandeur. „Wäre es nicht gegen Eure Gewohnheit, vor dem Frühstück etwas zu Euch zu nehmen, würde ich vorschlagen, die Grillen in einem Becher edlen Weines zu erlösen. Habt guten Mut. Lordenstjold wird es nimmer wagen, diesen Hafen anzugreifen. Wir liegen hier wie in Abrahams Schoß. Und sollte er einen Angriff auf die Hafensbatterien machen, sollte er, was nicht zu glauben ist, eine oder die andere vernichten oder zum Schweigen bringen, oben auf dem Karlsteen donnert Oberst Dankwarth, der dem dänischen Übermut Schach bieten wird. Nein, nein, Kapitän Utfall, die Sache liegt anders. Lordenstjold hat sich hier eingefunden, um uns aus dem Hafen zu locken. Wir sollen uns verleiten lassen, hinauszugehen, um ihn zu verjagen. Dann wird er scheinbar weichen und sich verfolgen lassen, bis wir auf freiem Wasser sind, und uns dann die Schlacht anbieten. Ich durchschaue den Schlaupopf diesmal. List gegen List! Wir bleiben hier! Wer — He! Kadett! Was gibt's da achtern?“

Der Fischer hatte das Linienschiff erreicht und befestigte sein Boot am Heck. Er enterte mit dem Korbe voll Fischen an Deck, und ehe der Kadett noch berichten konnte, stand jener vor den Offizieren und fragte, ob sie ihm nicht einen Teil seiner Fische ablaufen wollten.

„Steck deinen Kram ein“, sagte Kapitän Utfall ärgerlich, und der Kommandeur fuhr lachend fort: „Oder zum Koch! Herunter vom Halbdeck, Bursch!“

Hurtig war der Fischer am großen Mast vorübergesprungen und wurde von den Matrosen umringt, mit denen er einen Handel anfang, ohne daß derselbe zustande kam. Unterdessen waren die Offiziere des

Halbdeck dahin übereingekommen, daß der Fischer, der eben erst aus See kam, vielleicht etwas Näheres über die Lage der dänischen Schiffe und deren Vorhaben wisse, weshalb sie ihn vor sich kommen ließen.

„Verstehe blutwenig davon, gestrenge Herren!“ antwortete der Fischer. „Und dann wagt man auch gar nicht recht hinzusehen, denn alle Welt weiß, daß der Tordenskiold ein Hexenmeister ist, der es einem antut, wenn man ihm in die Quere kommt. Kann nur sagen, daß ihrer zehn größere um Künnekild herum vor ihrem Anker reiten, und daß an Bord eines jeden derselben viel Volk ist. Sah auf den Berdeckten Rotjacken, was, wie Ihr wißt, die Tracht der dänischen Landsoldaten ist. Ein Boot vom Admiralschiff kam mir seitwärts und kaufte ein Gericht Fische. Die Leute sagten, es wäre ein Zug nach Strömstadt im Werke. Was sie da wollen, weiß ich nicht.“

„Du scheinst mir ein kluger Bursche zu sein. Laß hören, was du noch weißt,“ sagte der Kommandeur.

Er ließ sich mit dem Fischer in ein weiteres Gespräch ein, während Kapitän Utfall denselben scharf beobachtete. Doch konnte er nicht das geringste Auffällige entdecken. Er machte sich von seinen schlimmen Ahnungen los, so gut er es vermochte, und trat beiseite. Der Fischer hatte dem Kommandeur alles gesagt, was er wußte, und brach nun plötzlich ab: „Das ist in Wahrheit alles, was ich weiß, und die gestrenge Herren mögen entschuldigen, daß ich jetzt gehe. Der Koch hat mir nichts abkaufen wollen, und ich muß meine Ware anderweitig schnell an den Mann zu bringen suchen, sonst ist sie hin.“

Er machte einen Krachfuß und sprang wie ein Blitz über die Galerie weg in seine Jolle, die von den Rudern gepeitscht, pfeilschnell dahinlog.

„Wo kam er hin?“ fragte Kapitän Utfall aufatmend und fuhr, wie aus einem Traum erwachend, mit der Hand über die Stirn.

„Meint Ihr den Fischer?“

„Wenn er nicht so gut Schwedisch gesprochen hätte, und wenn seine Manieren nicht ganz und gar die eines Fischers gewesen wären . . . Weg, weg mit dem Gedanken! Es ist Tollheit, ihn laut werden zu lassen.“

„Was habt Ihr denn nur?“ fragte der Kommandeur und sah seinen Offizier mit leichtem Staunen an.

„Das Volk erzählt sich allerlei seltsame Geschichten von dem Tordenskiold. Seine Tapferkeit ist nicht so vollstümlich, wie seine Listen es sind. Als ich den Kerl so ansah . . .“

„Da glaubtet Ihr, es sei Tordenskiold?“ rief der Kommandeur, laut auflachend. „Bitte um Verzeihung, Kapitän, aber Euch hat Niß

Buch oder sonst ein Kobold geneckt, sonst begreife ich nicht, wie ein Mann am hellen Tage so etwas sprechen kann. — Aha! Das Frühstück wird gemeldet. Kommt mit in die Kajüte; der Wein wird Euch auf andere Gedanken bringen.“

Die Offiziere gingen die Treppe hinab.

Unterdessen ruderte der Fischer weiter, ohne noch eines der anderen Schiffe anzurufen oder denselben längsseit zu legen. Als er den Punkt erreichte, wo die Stadt endet, legte er die Ruder ein, befestigte seine Felle an einem sicheren Plage und sprang an das Ufer. Er umging die letzten Häuser des Ortes und wandte sich durch das wuchernde Gestrüpp dem schmalen Fußsteige zu, der in mancherlei Krümmungen zu der Festung Karlsteen hinanführte. Vielleicht war der Fischer, der an Bord der großen Kriegsschiffe so leicht auf und ab enterte, des festen Bodens nicht gewohnt, denn er hielt während des Gehens öfters inne, als ob er Luft schöpfe, und sah sich allenthalben um, als erregte diese oder jene Stelle seine Neugier, oder als fürchte er, auf seinem Wege durch irgend ein unvorhergesehenes Hindernis gehemmt zu werden. Endlich erreichte er das äußerste Thor. Er tat einen tiefen Atemzug, richtete sich hoch auf und schlug mit der geballten Faust gegen die Pforte, die sich nach einigen Augenblicken öffnete.

Ein deutscher Soldat trat vor und fragte barsch, was es gäbe. Als er den Fischer gewahrte, der mit einer demütigen Gebärde um Einlaß bat, wollte er mit einem Fluche die Thür wieder zuwerfen, aber der Fischer schob seinen Fuß dazwischen und, dem Soldaten einen Fisch entgegenhaltend, suchte er denselben mit diesem Geschenke zu firren.

Es war ein schlimmes Volk, diese deutschen Soldaten in Schweden; namentlich diejenigen, welche zur Besatzung des Karlsteen gehörten. Zusammengewehrt von allen Enden der Windrose, hockten sie auf diesem Felsen bei schmaler Löhnung und noch schmalerer Kost, jedes Beutestück beneidend, das ihren Kameraden im Felde zufiel. Dazu waren sie ermüdet in schwerem Dienst, denn der Kommandant, Oberst Dankwarth, war ein strenger Herr, der ihnen nichts schenkte. So war ihnen jede Gelegenheit willkommen, einen Bissen oder einen Trunk zu erhaschen, und wer auch immer den Posten am Außenthor hatte, ließ nie einen passieren, bevor er nicht für die Passage einen Opferschilling dargebracht hatte. Der Fischer schien das zu erraten, denn er warf den Fisch, zu dem der Soldat unwillig mit dem Kopfe schüttelte, in den Korb zurück, ließ aber dafür ein Geldstück in die Hand des Soldaten gleiten, das, nach dem Gesicht desselben zu schließen, kein geringes sein mochte.

Raum ist der Fischer in der Festung, als er zum großen Gaudium des Soldaten sein Hausiergeschäft an Orten beginnt, wo ein solches gar nicht möglich ist. Er klopft an den Pferdestall und an die Türen zweier Magazine, die er beide leer findet. Er schimpft über seinen Irrtum, aber sein Auge ist überall. Endlich schreitet er weiter in die Festung hinein. Nach kurzer Zeit steht er am Eingange der Kommandantur



Admiral Tordenskiöld. Nach einem Kupferstiche.

und feilscht mit der Magd des Hauses, die ihn einen unverschämten Gesellen nennt. Der Oberst, der eben das Haus verläßt, sieht den Fischer flüchtig an und weist ihn kurz ab, als derselbe ihn zum Schiedsrichter anruft. Endlich überläßt der Fischer der feilschenden Magd einen Teil seiner Ware für den halben Preis und geht dem Ausgange der Festung wieder zu, deren letzte Pforte sich hinter ihm schließt; dann eilt er mit Windesschnelle die verschlungenen Felspfade hinab und wirft sich in seine Zolle.

Die Offiziere an Bord des „Frederikshald“ sind nicht ohne Besorgnis. Der Admiral ist schon lange abwesend, ohne daß auch nur einer

weiß, wo er geblieben ist. Auch Bude, der Kapitän des „Volland“, der dem Admiral am nächsten steht, kann keine Auskunft geben. Da nähert sich eine leichte Fohle, einer fliegenden Möwe gleich, dem Fallreep, und gleich darauf steht Tordenskiöld in Fischertracht auf dem Halbdeck mitten unter seinen staunenden Offizieren, die ihn mit lauten Freudenrufen begrüßen.

„Was gibt's da zu staunen?“ ruft er. „Ein Korb voll Fische und mein bißchen Schwedisch haben mich glücklich hin- und zurückgebracht. Ich war auf dem Halbdeck des schwedischen Admiralschiffes und in der Wohnung des Kommandanten auf dem Karlsteen. Ist nicht so schlimm das, wie wir glaubten, ihr Herren. Unsere Freunde haben einmal wieder aus der Mücke einen Elefanten gemacht. Können das Werk immer beginnen, bevor der Admiral Rosenpalm, der in Kopenhagen wieder kein Ende finden kann, mit der Verstärkung hierher gelangt. Wenn dann Seine Majestät der König, der durch Bohuslän marschirt, am Fuße des Karlsteen mit seinen Soldaten ankommt, findet er das Werk schon getan, und der Ruhm des Tages ist der unsrige.“

Laut jubelnd stimmten die Offiziere ihm bei, und alsbald wurden die nötigsten Vorbereitungen getroffen. Man bemannte vier große, mit Waffen versehene Schaluppen und gab jeder derselben einen erfahrenen Offizier mit. Von verschiedenen Seiten hielten sie auf die Mündungen des Hafens ab, um auch hier die nötige Kenntnis des Terrains zu sammeln. Kaum hatte man von den Decken der schwedischen Schiffe diese Manöver bemerkt, als sofort einige kleine bewaffnete Fahrzeuge hinausgesandt wurden, um die Dänen zu verjagen. Mit vielem Eifer und großem Geschick begann das Spiel von beiden Seiten. Aber es wurde den Schweden nicht leicht, die Dänen zu überlisten, die von dem Geiste ihres Führers befeelt wurden. Erst nachdem sie alles gesehen hatten, was sie wollten, zogen sie sich zurück, nicht ohne einen schwedischen Hucker von vier Kanonen als gute Prise mit sich zu führen. Dieses kleine Scharmügel war das Vorspiel des großen Tages von Marstrand.

Der Admiral empfing die heimkehrenden Offiziere mit folgenden Worten: „Ihr habt jetzt die Stärke des Feindes in dem Hafen von Marstrand mit eigenen Augen gesehen; ich frage Euch nun, Ihr Herren, ob Ihr glaubt, daß wir stark genug sind, ihn anzugreifen und zu nehmen. Ich will keine Phrasen, keine schönen Worte, sondern eine runde und nette Antwort. Ja oder nein?“

„Ja! Ja!“ riefen alle wie aus einem Munde.

„Das habe ich erwartet!“ entgegnete der junge Admiral. „Ein so rasch gefaßter Entschluß ist gewiß von einem guten Ausgange begleitet. Die schweren Bombenschiffe und drei der großen Brahmen sollen von hier aus das Feuer beginnen. Sobald der Wind umgeht, sollen einige der weiter hinausliegenden Linienschiffe Anker lichten und näher an den Strand legen, damit sie, wenn es möglich ist, mitfeuern, und von ihren Mannschaften dahin abgeben, wo es not tut. Den Kommandeur-Kapitän Hogge beordre ich mit dem Linienschiffe ‚Tummler‘ und der Galeere ‚Franz Karl‘ nach der Gothenburger Bucht, um uns dort das Fahrwasser klar zu halten.“

Kommandeur-Kapitän Hogge übernahm mit freudigem Ausrufe das ihm übertragene ehrenvolle Kommando und versicherte, daß er den Ruhm der Flagge bis zu seinem letzten Atemzuge wahren würde. Er entfernte sich sogleich, um die Anker zu lichten. Tordenskiöld gab den einzelnen Offizieren ihre besonderen Ordres und schloß dann mit den Worten: „Ich erwarte, daß sämtliche Offiziere nach bestem Willen und Kräften auf ihren Posten aussharren und tüchtig zuschlagen werden, wenn die Reihe sie trifft. Ich selbst gelobe feierlich, in Gegenwart aller, daß ich mich niemals schonen, sondern in jeder Minute Leib und Leben für die Ehre unserer Flagge einsetzen will, so mir Gott helfe. Und somit jeder an sein Werk!“

Er grüßte, und die Offiziere entfernten sich, um jeder den ihm zugewiesenen Posten einzunehmen.

Am 21. Juli nachmittags kamen alle Schiffe in Bewegung. Auf der Ruhinsel, so war der Plan des Admirals, sollte eine Verschanzung aufgeworfen werden. Von dieser aus konnte man die Orlogschiffe im Hafen bestreichen. Barkassen, Boote und Schaluppen kreuzten in unzähliger Menge hin und her, um die Mannschaften und das Material herbeizuschaffen, das zur Ausführung des beschlossenen Baues notwendig war. Die meiste Arbeit machte der Artilleriepark, den man auf verschiedenen Schiffen untergebracht hatte und jetzt hier an einem Punkte vereinigen mußte.

Zwei alte gediente Artilleristen, die nebeneinander gingen und mit einem Blicke das ganze Terrain überschauten, schüttelten bedenklich mit dem Kopfe und einer sagte: „Meint der Admiral im Ernste, daß wir hier Schanzen aufwerfen sollen?“

„Das kannst du dir denken. Er meint es ganz ernstlich, obgleich er es mit lachendem Munde gesagt hat.“

„Dann wird keiner von uns übrig bleiben, der daheim erzählen

kann, was wir hierorts getan haben. Schau doch nur zu dem Felsen hinauf. Siehst du die Stücke über die Brustwehren weg uns mit ihren Mündungen angähnen? Die werden uns einen Eisenhagel auf die Köpfe spucken, der uns zu stillen Leuten macht."

"Ist eine schlimme Geschichte, Kamerad. Wenn der Admiral solche halbsprechende Dinge im Sinne hat, kann er ja seine Matrosen dazu anwenden. Aber das läßt er wohl bleiben, die sind ihm zu lieb. Wir Landsoldaten müssen immer vor, um das Brot in den glühenden Ofen zu schieben, damit sie nachher zu essen haben. Aber ich tue nicht mit!"

"Tuft nicht mit? Oho! Hast wohl vergessen, wie es in den Kriegsartikeln heißt?"

"Tue nicht mit, sage ich dir. Und wenn alle so dächten, wollte ich sehen, was der kluge Herr Admiral anfinge. Können doch nicht das ganze Korps erschießen oder hängen? Schüttle den Kopf, soviel du willst. Da hinauf sieh und dann widersprich mir. Hoffe, es soll nicht dazu kommen. Unsere Offiziere tragen ihren Kopf ebensogut zwischen den Schultern, als wir den unsrigen; darum werden sie an rechter Stelle ein gewichtiges Wort reden."

Ein Offizier von der Artillerie hatte einen Teil dieser Reden vernommen. Er tat aber, als ob er nichts hörte, und trieb nur mit flüchtigen Worten die Leute zur Eile an.

Und wie an dieser Stelle, so war es an mehreren. Die Artilleristen waren teils empört, teils verzagt, und wenn sie sich auch nicht untereinander verabredeten, dachte jeder im stillen, er wolle nicht dabei sein, sondern versuchen, wie er sich aus dem Staube mache.

Da ertönte der Befehl: „An die Schanze!“ und verstummt war jeder laute Widerspruch. Die Gewalt der Disziplin übte einen solchen Zauber auf die Soldaten aus, daß sie mechanisch zu ihren Werkzeugen griffen, dem Plaze zueilten, der ihnen angewiesen ward, und die Arbeit begann.

Lordenstjöld und die Offiziere seines Stabes waren allenthalben. Der Eindruck, den der Admiral machte, bewirkte auch, daß Männer, die er dem sichtlichen Tode entgeschickte, dies nicht beachteten und ihn mit lauten Hurrarufen empfangen.

Da flimmerte es in der Luft, als ob ein Blitz den klaren Himmel entlang fahre. Ein Donner rollte von der Höhe des Karlsteen herunter, und die erste Kugel fiel in einen frisch aufgeworfenen Sandhügel.

Das war nur das Signal. Die Kanonade begann jetzt mit solcher Heftigkeit und war von solcher Wirkung, daß immer ein Teil der Sol-

daten die Hacke und die Schaufel weglegen mußte, um die Toten und Verwundeten beiseite zu tragen. Das anfangs leise Gemurmel wurde lauter, und an mehreren Stellen erklärten die Soldaten ihren Offizieren, daß sie nicht weiter arbeiten würden. Andere warfen, ohne Worte, ihre Werkzeuge hin und liefen davon. Die Offiziere versuchten umsonst, die Subordination wieder herzustellen. Vergebens erklangen die Töne der Nationalhymne, dem uralten Lied von dem Danebrog, der vom Himmel fiel. Es war ein allgemeiner Widerstand.

Der Admiral wütete. Er befahl dem Kommandierenden der Artilleristen, seine Pflicht zu tun und die Soldaten zu zwingen. Dies gab zu Erörterungen Anlaß. Der Kommandant der Artillerie wies darauf hin, der Herr Admiral sei, unbeschadet seiner Würde, durchaus nicht der Höchstkommmandierende, und er erkläre jetzt, daß er sofort diese verderbliche Arbeit einstellen und seine Truppen zurückgehen lassen werde, wenn der Herr Admiral nicht einen Spezialbefehl Seiner Majestät des Königs oder des Admirals Rosenpalm vorlege. In diesem Falle freilich müßten sie ihr Leben daransetzen, sonst aber wären sie dies keineswegs gewillt.

„Und das wagt Ihr mir zu sagen?“ entgegnete Tordenskiold, indem alles Blut aus seinem Gesichte wich.

„Ich wage es und nehme die Verantwortung dafür auf mich!“ entgegnete der Offizier.

„Das ist die erbärmlichste Feigheit, die mir bei einem Offizier des Königs je vorgekommen ist!“ rief der Admiral mit flammendem Zorn.

„Dieses Wort will ich mit dem Degen beantworten, wenn der Herr Admiral hier sein Werk vollbracht hat!“ entgegnete der Offizier. „Wir ziehen ab.“

Die Trommeln wirbelten, und die Artilleristen zogen sich unter Anführung ihrer Offiziere zurück.

Tordenskiold stand einen Augenblick ratlos. Er preßte die Lippen fest aufeinander und drückte die Hände gegen die mächtig wogende Brust. Kapitän Bude, der ihm zunächst stand, legte die Hand auf seinen Arm und sagte: „Hier ist sicherer Tod. Zieht Euch zurück, wenn es Euch beliebt. Das Vaterland bedarf Euer!“

„Was kann das Vaterland erwarten, wenn solche Feiglinge davonlaufen!“ brach der Admiral los. „Jener pflichtvergeßene Mann, der mir mit einem Duell drohet, soll die Felonie mit seinem Kopfe büßen. Nun ist es an uns, Kapitän Bude, das Werk zu vollenden, welches jene liegen ließen. Frisch denn! Laßt von jedem unserer Linienschiffe 50 Leute abkommandieren; das wird ausreichen. Gebt die Signale!“

Die Ordres gingen an Bord, und die Matrosen kamen ans Land. Es war eine stattliche Reihe, die sich um die begonnenen Schanzen drängte. Mit dem ersten Spatenstiche begann die Kanonade von neuem; aber die munteren Blaujaden kümmerten sich wenig darum.

Auf den schwedischen Schiffen begann es nun auch lebendig zu werden. Die Kommandierenden mochten einsehen, daß, wenn die Schanzen, trotz des Widerstandes vom Karlsteen, fertig würden, ihr Untergang gewiß sei. Deshalb wurden sofort Boote bemannt und mit Waffen versehen. Nach einem schnell entworfenen Plane stießen sie zu gleicher Zeit ab und rückten in Halbmondform gegen die Kuhinsel vor.

Ein heftiges Gefecht entspann sich zwischen Dänen und Schweden, in welchem von beiden Seiten mit großer Tapferkeit gefochten ward. Die Matrosen warfen Spaten und Hacken beiseite, griffen zu Pistolen und Enterbeilen und stürzten sich den Schweden entgegen. Endlich erlahmte die Kraft der Angreifenden, und die schwedischen Boote zogen sich mit beträchtlichem Verluste zurück. Die dänischen Matrosen begannen ihre Arbeit wieder, während die Kanonen des Karlsteen ihnen einen neuen Eisenhagel auf die Köpfe warfen.

Die Arbeit wurde mit solchem Eifer fortgesetzt, daß sie am andern Tage gegen den Mittag hin vollendet war. Die Leute waren von der unerhörten Anstrengung so erschöpft, daß sie mit ihren Werkzeugen hinfanken und regungslos liegen blieben. Tordenstiold sah mit Wohlgefallen ein Werk vollendet, durch welches er Stadt und Hafen in seine Gewalt bekommen konnte. Dabei blickte er mit regem Mitgefühl auf seine Matrosen: „Die armen Jungen! Wie erschöpft sie sind! Aber ich konnte es ihnen nicht sparen. Die Ehre der Flagge über alles. Jetzt wird es aber Zeit, für sie zu sorgen.“

Auf Veranlassung des Admirals schaffte man jetzt Erfrischungen allerart herbei. Es wurde Bier und Wein, Brot und Fleisch, und was es gab, herbeigebracht. Der Admiral ging durch die Reihen hin, forderte zum Essen und Trinken auf und sprach allen guten Mut ein. Allmählich erholten sich die Erschöpften, und der alte Humor kehrte den Leuten wieder, die ihrem Admiral mit Leib und Seele ergeben waren.

Als Tordenstiold sah, daß jedem das Seinige geworden, begann er, auch an seine Offiziere und an sich zu denken, und sagte zum Kommandeur-Kapitän Heider, der den „Lindwurm“ kommandierte: „Denke, Herr Kommandeur-Kapitän, daß wir, ohne dem Dienste zu nahe zu treten, auch wohl eine halbe Stunde für uns sorgen können. Wollt Ihr

es übernehmen, die Herren zu mir zu laden? Es ist hier ein sicheres Plätzchen, wo wir uns ohne Furcht vor den Kugeln des Obersten Dankwarth ruhig niederlassen können. Die Herren sollen mir zu einem guten Trunkte willkommen sein."

Der Offizier ging, und Tordenskiold erteilte seine Befehle, die mit der gewohnten Pünktlichkeit vollzogen wurden. Der Platz, wo das Mahl eingenommen werden sollte, lag an der einen Ecke der Verschanzung und grenzte an die See. Man konnte von dort aus das Gros der dänischen Flotte überschauen. Ein weißes Tuch ward über den Boden gebreitet und mit den verschiedensten Speisen besetzt. Dazwischen blitzten Karaffen, mit den edelsten Weinen gefüllt. Tordenskiold empfing seine Gäste mit heiterem Gruße, und alle lagerten sich um die improvisierte Tafel, der Kugeln nicht achtend, die über ihre Köpfe hinsflogen.

Da nahte sich mit schnellen Ruderschlägen ein Boot vom Bord des „Lolland“ mit einer Nachricht für den Kommandanten desselben, der zur Tafelrunde zählte. Tordenskiold warf einen flüchtigen Blick dahin, und den Matrosen, der mit dem Kapitän sprach, betrachtend, sagte er: „Ist das nicht Elias Wulff, der bei Dyrnekillen so gute Dienste tat? Elias Wulff! Wie geht es dir?“

„Biel Gnade, daß der Herr Admiral sich meiner noch erinnert!“ entgegnete bescheiden der alternde Seemann. „Habe immer meine stille Freude, wenn ich den Herrn Admiral sehe und dabei denke, daß ich auch einmal in Eurer unmittelbaren Nähe gefochten habe.“

„Das hast du, mein Junge! Und du schlugst wacker zu. Dein Admiral bezeugt es dir. Komm näher! Wer mit dem Tordenskiold gefochten hat, kann auch mit ihm trinken. Nimm dies Glas, und lasse es dir wohl bekommen.“

Elias Wulff nahm das dargebotene Glas und rief mit bewegter Stimme: „Das will ich Euch mein Lebtag nicht vergessen. Auf Euer Wohlsein, Herr!“

In diesem Augenblicke sauste eine schwedische Kugel heran und zerschmetterte dem tapfern Seemann die Brust. Er schwankte und mit dem Rufe: „Hoch Tordenskiolds Flagge!“ stürzte er, mit seinem Blute die Tafel überströmend, zusammen.

Entsetzt sprangen alle von ihren Sizen auf. Die Mannschaft der Schaluppe trug den gefallenen Kameraden seitwärts. Tordenskiold blickte ihm mit Wehmut nach und sagte dann: „Du hast deine Anhänglichkeit an meine Flagge mit deinem Blute besiegelt. Ziehe hin, frommes Dänenkind, und möge ein Geist wie deiner alle übrigen be-

leben. Nun, dieses Mahl ist beendet. Wenig Ruhe ist uns gegönnt, die Arbeit beginnt aufs neue. Es sind gerade 42 Jahre heute, als der Admiral Gyllenlöwe sich der Stadt Marstrand und des Kastells bemächtigte. Das gelte uns für ein gutes Zeichen. Wir wollen den Jahrestag durch die Wiedereinnahme der Stadt feiern."

Der Admiral, der gern die Stadt retten wollte, schickte den Kapitänleutnant Plogert unter der weißen Parlamentärflagge an den Kommandanten der Festung und ließ diesem, sowie den vornehmsten Seeoffizieren sagen, wenn man sämtliche Schiffe, große und kleine, übergeben wolle, werde er die Stadt verschonen. Würde diese Bedingung nicht angenommen, so solle man dem Magistrat von Marstrand ankündigen, daß nicht Lordenstjöld, sondern der Kommandant des Karlsteen die Schuld trage. „Weiß wohl“, fügte Lordenstjöld hinzu, „daß das alles nichts helfen wird; allein ich muß meine Pflicht tun.“ Als aber Kapitänleutnant Plogert nach einiger Zeit mit der Antwort zurückkam, daß Kommandant und Orlogskapitäne entschlossen seien, die Stadt bis auf das äußerste zu verteidigen, empfing er diesen Bescheid mit einem Anflug geheimer Freude.

Ein mörderischer Angriff begann nun und wurde Tag und Nacht fortgesetzt. Die Kugeln und Bomben flogen vom Lande in den Hafen und vom Hafen auf das Land. Man schoß auf den Verdeckten und in den Booten. Kapitan Unger, einer der wackersten dänischen Offiziere, hatte das schwedische Linienschiff „Warberg“, auf dessen Deck Lordenstjöld den Fischhändler so täuschend gespielt hatte, genommen und ließ Boote vorlegen, um dasselbe aus dem Feuer zu bringen. Kaum hatte er diesen Befehl erteilt, kaum begann das Linienschiff sich zu bewegen, als eine Kugel durch die Galerie schlug und ihm das Bein zerschmetterte. Er griff in das nahe Tauwerk um sich zu halten. Die Umstehenden eilten ihm zu Hilfe, aber er hieß sie gehen und sagte: „An Euer Werk! Ich habe einen Grundschuß erhalten und bin nicht mehr flott zu machen. Bringt dem Admiral dieses Schiff und meinen Gruß.“ Mit diesen Worten ließ er das Tau fahren und stürzte zusammen.

Ein furchtbarer Knall machte die Luft erbeben. Die Erde zitterte, die See brodelte auf; alle sahen nach der Festung. Eine dunkle Rauchsäule stieg senkrecht zum Himmel empor. Eine Bombe war durch das Dach eines Magazins geschlagen. In demselben Augenblick erreichte die dänische Ruderflottille den Hafendamm. Lordenstjöld, immer voran, war der erste oben. Offiziere und Matrosen kletterten ihm nach. Wie von einem panischen Schrecken ergriffen, flüchteten die schwedischen

Artilleristen der Festung zu; die Einwohner der Stadt strömten ihnen scharenweise nach. Die Offiziere drängten sich um ihren Admiral; es war ihnen kaum möglich, an das unerhörte Glück ihrer Waffen zu glauben. Mit Bewunderung blickten sie zu ihrem jugendlichen Chef auf, der ihnen zurief: „So sind nun Stadt und Hafen unser, ohne Hilfe der Landartillerie. Ich sage es immer: dem wackern Seemann ist alles möglich. Danke allen für ihre Hilfe, die sie mir haben zuteil werden lassen. Jeder hat seine Schuldigkeit getan.“

Nachdem dieser erste Teil des großen Werkes vollbracht war, wollte Tordenskiöld den zweiten, schwereren beginnen: dem Falle der Stadt sollte der Fall der Festung folgen. Die Offiziere sahen zu den fast uneinnehmbaren Mauerwerken auf, erwogen die geringe Macht, die ihnen zu Gebote stand, und zuckten mit den Achseln. Tordenskiöld aber meinte, im Angesicht eines Sieges, wie man ihn eben erfochten, stehe es ihnen schlecht an, das Gelingen des zweiten zu bezweifeln. Übrigens sei es oben schlimm genug bestellt. Zu den Mannschaften, die dorthin gehörten, wären nun auch noch alle diejenigen gekommen, die sich heute dahin geflüchtet hätten; also würden die Lebensmittel knapp werden. Außerdem wären sie daselbst mit Waffen schlecht versehen und deshalb werde man nur geringen Widerstand leisten können.

Oben in der Festung ging es wirr her. Sie war so sehr mit Menschen angefüllt, daß keine Ordnung in die von allen Seiten zusammengeschneite Bevölkerung zu bringen war, hätte man daselbst auch ein energischeres Regiment geführt, als es der Kommandant führen konnte. Dazu kam, daß die deutschen Soldaten Schwierigkeiten machten. Die schlecht gepflegten und noch schlechter bezahlten Leute sahen den gewissen Untergang vor Augen. Das Gespenst Tordenskiöld erschien drohend vor ihrer erhitzten Phantasie. Der Geist der Subordination wich von ihnen. Die Lage des Kommandanten wurde immer schwieriger.

Da langte eine Botschaft Tordenskiölds an. Er forderte den Kommandanten auf, die Festung zu übergeben. Oberst Dankwarth berief einen Kriegsrat. In demselben beschloß man, einen Bevollmächtigten an den Admiral zu senden, der sich mit eigenen Augen von der Lage der Dinge unterrichten sollte. Der Kapitän zur See Utsfall ward zu dieser Botschaft bestimmt und begab sich mit dem dänischen Parlamentär auf den Weg. Als er vor Tordenskiöld erschien, blieb er wie vom Donner gerührt stehen. Jener lächelte und sagte scherzend: „Der Herr Kapitän erkennen mich vielleicht wieder. Wollten mir damals meine Fische nicht mit einem Taler das Stück bezahlen und geben jetzt einen weit höheren

Preis. Nichts für ungut, Kapitän! Weiß, daß ich es mit einem tapfern Feinde zu tun habe; aber das Glück ist wandelbar. Seht Euch um, Herr, und sagt, ob Ihr imstande seid, noch länger im guten Ernst an einen erfolgreichen Widerstand zu denken; ich biete mich selbst zum Führer an."

Der Admiral hatte die nötigen Anordnungen getroffen. Er führte seinen schwedischen Gast auf den Platz, wo dem erteilten Befehle gemäß alles Volk aufgestellt war, das irgend zu kämpfen vermochte. Die Offiziere durchschritten die Reihen und bestiegen dann die Schaluppen, um die im Hafen liegenden Werke und bewaffneten Schiffe zu besuchen. Während dies geschah, führten die Seeoffiziere ihre Matrosen an das entgegengesetzte Ende der Stadt, wo sie in gleicher Weise aufgestellt wurden. Als Kapitän Utsfall hier landete, warf er einen flüchtigen Blick auf die dem Admiral entgegenjubelnde Menge und sagte: „Es ist genug. Ich werde dem Herrn Kommandanten meinen Bericht erstatten. Hoffe fest, daß er sich auch gegen die Übermacht halten wird. Was mich betrifft, so habe ich die größte Achtung vor dem Admiral Lordenstjöld. Wie aber die Sachen stehen, muß ich eher wünschen, ihm als Feind gegenüberzustehen, denn als Freund.“

„Ich kann dem Herrn Kapitän versichern“, rief Lordenstjöld dem Scheidenden nach, „daß ich es mir stets zur Ehre rechnen werde, wann und wo ich mit ihm zusammentreffe.“

So brach wieder eine Nacht herein. Es war der 26. Juli, die Luft milde, die Brise lau. Die Sterne funkelten so licht, daß man hätte glauben mögen, an dem Ufer des Arno oder des Golfes von Neapel zu sein. Die ganze Natur feierte ein Fest. Aber Lordenstjölods wackere Seemänner griffen zu den Waffen und begannen den Angriff auf die Zitadelle. Diese eröffnete ein furchtbares Feuer. Der Kampf war blutig, mörderisch von beiden Seiten. Jeder Fußbreit Erde wurde mit Menschenleben verteidigt und bezahlt. Lordenstjöld sah man überall, immer frohen Mutes und freudiger Siegeshoffnung voll. Wo er erschien, stieg die Begeisterung; wo er schied, sank den Zurückbleibenden der Mut. Die Kraft war allmählich gebrochen, und als der erste Schimmer des Tages über den Horizont hinslog, war kaum einer mehr imstande, den Arm zu heben.

Kapitän Plovert, der Kommandeur des „Frederikshald“, stand auf dem Verdecke seines Schiffes und sah auf das wirre Treiben umher. „Warum feuert Ihr nicht mehr?“ fragte er den Oberkanonier, der an ihn herantrat, obgleich er wußte, welche Antwort er bekommen werde.

„Herr“, entgegnete dieser, „es ist alles umsonst. Die Munition ist verschossen. In dem Mörser hier steckt die letzte Bombe; soll ich sie werfen?“

„Eine einzige Bombe noch, sagst du? Her die Lunte! Ich will das Geschütz selbst abfeuern. Habt ihr alle auch den Kopf verloren, den meinigen habe ich noch behalten. In Gottes Namen!“

Der Kapitän entblößt sein Haupt, als er an das Geschütz tritt. Die Mannschaften, blutend, hungernd und überwacht, treten maschinenmäßig heran, um dies ungewohnte Schauspiel zu sehen. Die Bombe fällt mitten in die Festung hinein. Eine atemlose Stille herrscht. Plötzlich erschallt ein halb unterdrückter Ruf. Ein dichter Qualm steigt an der Stelle auf, wohin die Bombe gefallen ist. Es folgt ein Knall, als ob das Firmament auseinander springt; ein Hagel von Eisen und Steinen und Balken stürzt aus der Höhe herab.

„Der Pulverturm ist getroffen!“ schreit es dort und hier.

„Satansglück!“ brummte einer der Offiziere, und ein Kametad, der es hörte, entgegnete verweisend: „Oder Gottes Finger!“

Dieser Schlag war entscheidend. Der Mut der Belagerten war dahin. Die Zitadelle ergab sich. Nachmittags drei Uhr betrat Tordenstjöld an der Spitze der Seinen den Karlsteen, auf dessen Wall von der Stunde ab der Danebrog wehte. — Das Unerhörte war geschehen. 700 Seeleute hatten Schwedens bis dahin für unüberwindlich gehaltene Festung genommen.

Es war ein herrlicher Tag, als König Friedrich IV. an Bord der Fregatte „Pommern“ in den Hafen von Marstrand einlief, die Königsflagge am Mast. Als der Anker sich in den Grund senkte, erschien Tordenstjöld mit seinem ganzen Stabe an Bord und rief: „Habe die Ehre, Euer Majestät im Hafen von Marstrand meinen ehrfurchtsvollen Gruß darzubringen. Gern hätte ich den Schlüssel von Gothenburg und Ny-Elfsborg dazugelegt, doch hat es mir bis heute noch nicht glücken wollen.“

„Wer so viele und so reiche Gaben mit einemmal spendet, muß sich nicht entschuldigen, daß deren nicht noch mehrere geboten worden“, entgegnete der König. „Wir danken Euch herzlich, heißen Euch aufrichtig willkommen und bringen Euch Unsern Glückwunsch als Vizeadmiral dar.“ — „Vizeadmiral!“ rief Tordenstjöld fast erschreckt aus. „Danke, Euer Majestät! Ich will diese Gnade zu verdienen suchen.“

„Das habt Ihr schon getan“, sagte der König. „Und um einen allen sichtbaren Beweis zu geben, wie sehr Wir einen solchen treuen Diener zu schätzen wissen, geben Wir Euch dies Unser Bild, damit Ihr es als ein Zeichen Unserer Gunst tragen mögt.“

Tordenskiold beugte sich tief vor dem Könige, der ihm das in Diamanten gefaßte Brustbild selbst umhing. Die Augen des jungen Vizeadmirals glänzten vor Freude und er sagte mit tiefer Bewegung: „Ich kann Euer Majestät versichern, daß dies Bild auf keiner treueren Brust ruhen könnte, und schwöre, daß es den Feinden Dänemarks immer gerade ins Gesicht sehen soll.“

„Davon halten Wir Uns überzeugt“, sagte der König mit einem gnädigen Lächeln. „Nun aber dies vorüber ist, wollen Wir an Eurer Hand Unser neues Besitztum in Augenschein nehmen. Kommt, Herr Vizeadmiral!“ — Und König Friedrich IV. betrat an der Hand seines tapfersten Seeoffiziers den schwedischen Boden.

Auf einer Reise geriet der stets leicht aufbrausende Tordenskiold mit einem hannörischen Offizier in Streit und wurde im Duell im Jahre 1721 erstochen. Tordenskiold und Niels Juel waren zwei dänisch-norwegische Seehelden, von denen dort jeder Schulknabe weiß, die aber untereinander so sehr verschieden geartet waren. Das Erscheinen Tordenskiolds als Seeheld glich mehr dem eines Meteors, er war ein Vorbild an Kühnheit und Berwegenheit, während Niels Juel mehr eine Personifizierung der Besonnenheit und der zielbewußten Stärke darstellte. Beide aber werden nie vergessen werden und ihre Namen vererben sich fort von Schiff zu Schiff, von Generation zu Generation sowohl in der dänischen, wie in der norwegischen Marine.

Lord George Anson.

1. Eine Weltumfegung in den Jahren 1740—43.

Georg Anson wurde im Jahre 1697 zu Shuckborough in Staffordshire geboren und widmete sich aus Neigung von frühester Jugend an dem Seewesen. Bereits im Jahre 1716 diente er als Leutnant zweiter Klasse unter Sir John Norris in der Ostsee, sowie in den darauf folgenden beiden Jahren in gleicher Eigenschaft unter Georg Byng gegen die Spanier und erhielt 1723 den Rang eines Kapitäns. Als im Jahre 1740 abermals ein Bruch mit der Krone von Spanien bevorstand, erhielt er den Befehl über eine Flottille in der Südsee, welche den Auftrag hatte, den dortigen spanischen Ansiedelungen und dem Handel derselben so vielen Schaden zuzufügen, als nur möglich.

Diese Flottille bestand aus fünf Kriegsschiffen, dem „Centurion“ mit 60, „Gloucester“ 50, „Severn“ 50, „Wager“ 28 und „Tryal“ mit 8 Kanonen, die Schiffe sollten zusammen etwa 1200 Mann seemännische Besatzung haben, dazu noch eine Landungstruppe unter Oberst Crachero da an Bord nehmen.

Es machte ganz besondere Schwierigkeit, die notwendigen Seeleute und Soldaten für diesen Kriegszug zusammen zu bekommen, eine ganze Anzahl Matrosen wurde Anson zugeteilt, die eben erst aus dem Lazarett entlassen wurden, und mit den Soldaten stand es noch viel schlimmer. Man schickte ihm 500 Halb- und Ganzinvaliden, Kostgänger des Hospitals von Chelsea, alles Leute, die nicht gerade mehr der Lazarettpflege bedurften, die aber noch zum Lazarett gehörten und von demselben anderwärts in Pension gegeben waren. Von diesen 500 kamen nur 259 wirklich an Bord, denn alle anderen, soweit sie noch gesunde Glieder hatten, waren entlaufen, der Rest bestand aus wirklichen Invaliden, fast alle waren 60, einige 70 Jahre alt. Um nun die Deserteure zu ersetzen, wurden von den in der Nähe stehenden Regimentern diejenigen Leute abgegeben, die man dort entbehren konnte, oder wollte; es war somit das Soldatenmaterial in Anbetracht der zu erwartenden Strapazen ein sehr schlechtes, und von all diesen Unglücklichen, von denen kein einziger

aus freiem Willen an Bord gegangen ist, ist auch nicht einer lebend nach England zurückgekehrt.

Nach langem Warten lichtete Anson endlich am 18. September 1740 in Spithead die Anker zu einer der denkwürdigsten Reisen, die dann zu einer Weltumseglung wurde, die an Entbehrungen, Unglück und Heroismus fast einzig dasteht.

Die Spanier, denen die Expedition galt, hatten, um Anson abzufangen, eine Flottille unter Admiral Bizarro ausgerüstet. Mit seinen 6 Schiffen beabsichtigte Bizarro, Anson an der Umschiffung des Kap's Horn zu hindern. Aber das Schicksal wollte es anders; ein schwerer Sturm überraschte die spanischen Schiffe, trieb sie östlich ab und riß sie auseinander. Drei erreichten den Rio Plata, von diesen verloren zwei ihre halbe Besatzung, das dritte noch mehr, ein viertes ging mit Mann und Maus unter, und eins strandete an der brasilianischen Küste. Vom Feinde hatte Anson somit nichts mehr zu fürchten, aber desto unbarmherziger wurde er nun von den Beschwerden der Seefahrt verfolgt.

Schon auf der Reise nach Brasilien hinunter hatten sich die ersten Anzeichen von Skorbut an Bord der Schiffe gemeldet, und Anson hatte auf Anraten der Ärzte neue Luken in die Decken schlagen lassen, um eine bessere Lüftung der Räume zu ermöglichen, aber bald meldeten sich neue gefährliche Krankheiten, Fieber und Dysenterie rafften einzelne Leute fort und in St. Katharines an der brasilianischen Küste mußte Anson allein aus seinem Schiffe von etwa 450 Mann 80 Kranke landen. Alles geschah, um die Schiffe gesunder zu gestalten, die Schiffe wurden in- und auswendig gekalkt und ausgeräuchert, neues Tauwerk geschoren und dergleichen mehr, aber nichts destoweniger starben vom „Centurion“ während eines Monates dieses Aufenthaltes 28 Mann. Auf der „Pearl“ war unter anderem der Kommandant gestorben.

Am 7. März 1741 lief Anson in die Magelhaensstraße ein, dieser Tag, von Jubel und Hoffnung belebt, sollte der letzte sein, an dem die Schiffe einander zusammen gesehen. Sturm und Strömung in vollkommen unbekanntem Gewässern, wo Engen und Klippen, und Nebel und Böen zu Hause sind, hemmten die Reise, und 59 Tage lang konnte Anson nur mit gerefften Untersegeln fahren. Das Schiff „Wager“ ging ganz verloren, es strandete, und die Überlebenden haben zwölf Monate auf Inseln, in Booten in See und in Gefangenschaft unter Umständen verbracht, die eine besondere Episode bilden, von den 160 Mann der seemännischen Besatzung sahen nur 4 die Heimat wieder. Unter diesen war Byron, der Großvater des großen Dichters. Byron wurde später Admiral

und war berühmt wegen seines Mutes und seines Unternehmungsgeistes, die Matrosen liebten ihn, trotzdem er viel Unglück hatte und seine Flotte gewöhnlich mit widrigen Winden kämpfen mußte, er hieß deshalb in der Flotte stets „Foul weather Jack“ oder „schlecht Wetter Jakob.“ An Bord des „Centurion“ starben nun täglich Leute an Skorbut, manchmal 5, 6 ja 10 Mann. Im Mai war die Mannschaft so elend und schwach, daß kaum mehr die Segel bedient werden konnten, und der „Centurion“ verlor in diesen Monaten etwa 150 Mann, die alle über Bord gesetzt wurden. Am 9. Juni kam Anson vor der Insel Juan Fernandez, die als Rendezvousplatz angegeben war, an. Alle Offiziere mußten Hand anlegen, um das Schiff zu Anker zu bringen, und alle zusammen zählten nunmehr nur wenig über 200 Mann, mehr als die Hälfte der Besatzung war umgekommen. Bald nach dem „Centurion“ kam die „Tryal“ an, sie hatte bis dahin von 100 Mann 34 verloren. Jetzt wurden Zelte an Land aufgebaut und von dem frischen Proviant und dem guten Wasser, das man vorfand, hoffte man baldige Gesundung der Kranken, aber die wenigen, die noch arbeiten konnten, hatten Tage lang zu tun, bis sie die Schwerkranken, und deren waren 167, an Land brachten. Bei diesem Transporte gingen nicht weniger als 12 vor Schwäche ein.

Am 21. Juni entdeckte man ein drittes Schiff, es war der „Gloucester“, Anson schickte ihm ein Boot mit frischem Proviant entgegen, aber See und Wind trieben das unglückliche Schiff, das in einem beklagenswerten Zustande war, nochmals für 3 Wochen in See, und ohne diese Bootsfendung wären alle an Bord verhungert, denn zwei Drittel der Besatzung waren schon in die See versenkt worden. Als das Schiff endlich am 23. Juli zu Anker kam, waren von 350 Mann nur noch 80 am Leben. Nachdem der „Centurion“ 104 Tage bei jener schönen paradiesischen Insel gelegen hatte, war die Krankheit überstanden, und die Schiffe wurden bereit gemacht, in See zu stechen, aber abgesehen von der Ungenauigkeit der Berichte waren von diesen Schiffen über 600 Mann bis dahin gestorben, 335 Seeleute waren noch übrig, und Anson stand vor der Frage, sollte er jetzt umkehren, oder weitergehen. Er entschied sich für das Letztere, schnell nahm er einige spanische Schiffe, und als er fand, daß „Tryal“ nicht mehr recht seefähig sei, schickte er deren Mannschaft an Bord einer der größeren Prisen, die er dann „Tryals Prize“ nannte und versenkte das unbrauchbare Schiff. Bald belief sich der den Spaniern genommene Wert auf hunderttausende von Dollars, und um seine Leute für die erlittenen Unbilden zu entschädigen und gleich-

zeitig Schrecken vor der englischen Flagge zu verbreiten, segelte er nach Paita an die Küste von Santa Fé, um dieses zu erobern. Dies geschah im Anfange des Novembers.

2. Die Einnahme von Paita.

Lord Anson kreuzte mit seinem Geschwader längs der Küste von Santa Fé, man brachte eine spanische Galione auf; es war die „Nuestra Señora del Carmin.“ Sie maß zweihundertsiebzig Tonnen und hatte eine Ladung im Werte von mindestens vierhunderttausend spanischen Piaſtern am Bord. Kapitän Marco Mutano, ein vornehmer Venezianer, kommandierte sie. Die Barkasse des Admiralschiffes, sowie die Tryalpinasse wurden bemannt, und dem Leutnant Brett das Kommando übergeben. Der Kampf war kurz. Auf dem Deck der Galione wurden zwar Anstalten zur Verteidigung getroffen; als aber die britischen Seeleute mit Beilen und Säbeln enterten, warfen die Spanier die Waffen weg, und gleich darauf wehte von der Gaffel der Galione die englische Flagge. Einer der Gefangenen war ein Irländer namens John Williams. Dieser war von Cadix nach Amerika gefegelt, hatte als Hausierer ganz Mexiko durchreist und gab vor, die bedeutende Summe von mehreren hunderttausend Piaſtern gewonnen zu haben; doch sei er durch spanische Willkür um seine ganze Habe gekommen, und nur mit vieler Mühe habe er das nackte Leben durch seine Flucht aus dem Gefängnis von Paita gerettet. John Williams freute sich sehr, unter Landsleuten zu sein, und teilte mit, daß erst vor wenigen Tagen ein Schiff zu Paita eingelaufen sei, dessen Kapitän dem Statthalter die Kunde gebracht habe, daß eine englische Flotte in See wäre, und er sei einem schwerbewaffneten Schiffe nur mit Mühe und Not entronnen. Nach der Beschreibung, die uns von diesem Kriegsschiffe gegeben ward, konnte es nur der „Gloucester“ sein. Der Statthalter fertigte mit dieser Nachricht sogleich einen Boten nach Lima an den Vizekönig ab, und da er zu fürchten schien, daß die Engländer ihm einen Besuch machen würden, suchte er sowohl die öffentlichen Gelder, als auch seine eigenen in Sicherheit zu bringen, indem er sie nach Piura sandte, welches eine Stadt ist, die vierzehn Meilen landeinwärts liegt. John Williams sagte ferner aus, daß eine bedeutende Geldsumme, welche Kaufleuten in Lima gehöre, sich in dem Zollhause von Paita befinde. Man bemühe sich, diese baldmöglichst einzuschiffen und nach Mexiko bringen zu lassen. Da dies Geld dazu dienen konnte, England für seine

großen durch Spanien erlittenen Verluste zu entschädigen, und da Gile not tat, weil doch das Geldschiff in den nächsten Tagen segelfertig sein konnte, beschloß Lord Anson, die Stadt selbst zu überrumpeln, und der Plan dazu wurde wie folgt entworfen.

Die Stadt Paita liegt unter dem 5° 12' südlicher Breite auf einem sehr unfruchtbaren Boden, der aus Sand und Steinen besteht. Sie ist von keiner besonderen Ausdehnung und auch nur mäßig bevölkert. Die Häuser bestehen aus feinem Stockwerk, sind von Rohr und Lehm leicht und luftig erbaut und haben ein aus Laub und Zweigen geflochtenes Dach. Solche Häuser sind allerdings nur in einem Lande möglich, in welchem der Regen für ein Wunder gehalten wird, das sich oft ein Jahr lang vergebens erwarten läßt.

Die Stadt lag ganz unbeschißt und hatte zu ihrer Verteidigung nur eine einzige schwache Schanze. Dieselbe zählte nach Aussage der Gefangenen zwar acht Kanonen, hatte aber weder Gräben noch Außenwerke, sondern war nur mit einer stellenweise schadhafteu Mauer umgeben. Anson erfuhr, daß wenige Soldaten darin wären, und die ganze Stadt wohl kaum dreihundert Bewaffnete auf die Beine bringen könne.

Es wurden nun — nachdem man der Küste so nahe gekommen als dies, ohne Verdacht zu erwecken, möglich war — die Admirals-Barke und die Tryal-Pinasse bemannt und solche dem Kommando des Leutnants Brett anvertraut. Zwei Steuerleute von der gefangenen spanischen Priße wurden dazu ausersehen, den Leutnant zu begleiten und zwar in der Absicht, ihm den besten Anlandungsplatz zu zeigen und am Lande als Wegweiser zu dienen. Um sich ihrer Treue zu versichern, wurde das Versprechen gegeben, daß sämtliche Gefangenen mit ihrem Privateigentum nach gelungenem Unternehmen in Freiheit gesetzt werden sollten; im Fall eines Verrates aber würde man die Verräter erschießen und die Gefangenen samt und sonders nach England schicken. Einer dieser beiden Steuerleute hatte ein eigenes Schicksal; schon vor zwanzig Jahren geriet er in Gefangenschaft des Kapitäns Clipperton und wurde unter ähnlichen Bedingungen wie die gegenwärtigen gezwungen, ihm den Weg nach Truxillo zu zeigen, das der Kapitän zu überrumpeln gedachte; ein Unternehmen, welches auch gelang. So ward dieser Mensch durch die Macht der Umstände gezwungen, zweimal in ganz gleichen Fällen gegen sein Vaterland zu dienen.

Leutnant Brett kam mit seinen Leuten in der Bai von Paita an, ohne entdeckt worden zu sein. Kaum aber war er darin, als ihn die Matrosen eines mitten im Fahrwasser ankernden Schiffes gewahrten.

Diese warfen sich sogleich in ihr am Fallreep liegendes Boot und ruderten der Schanze zu, indem sie unausgesetzt schrieten: „Die Engländer sind da! Die Hunde von Engländer sind da!“ Sogleich war die ganze Stadt in Alarm gesetzt. Auf der Schanze tauchten Lichter auf; in den Straßen wurde es lebendig. Nun galt es, hurtig sein. Die erste Kugel, welche die Spanier in der Dunkelheit aufs Geratewohl abfeuerten, pfiß über die Köpfe der Angreifer hin, die nun ihre Anstrengungen verdoppelten und bald das Land erreichten. Bevor die zweite Kanone abgefeuert werden konnte, hatten sie bereits festen Fuß gefaßt. Hierauf führte einer der spanischen Steuerleute die Matrosen durch eine enge Gasse, in welcher sie vor dem Feuer der Schanze gesichert waren, auf einen Platz, an dessen einem Ende die Schanze, und an dessen anderem Ende die Wohnung des Statthalters lag. Die Matrosen, sechzig an der Zahl, machten einen großen Lärm, wie es wohl Seevolk zu tun pflegt, wenn es nach langer Zeit ans Land kommt, um so mehr also in diesem Falle, wo gewisse Aussicht auf reiche Beute war. Dazu kam das Wirbeln der Trommeln und das Sprühen der Fackeln, die hell aufleuchteten und wieder verschwanden, so daß man die Zahl der Gelandeten mindestens auf das Fünffache anschlug. Dadurch waren die Einwohner so eingeschüchtert, daß sie durchaus nicht an ihre Verteidigung, sondern nur an ihre Flucht dachten. Zwar wagten die Kaufleute, die ihre Kapitalien in der Stadt liegen hatten, einen Angriff, doch wurden sie durch die Matrosen zurückgejagt.

Leutnant Brett teilte nun seine Leute in zwei Haufen. Den einen schickte er nach der Schanze, die sich ohne Schwertschlag ergab; die andere Hälfte besetzte das Haus des Statthalters. Alle diese Vorteile waren erreicht, ohne daß die Engländer mehr als einen Mann einbüßten, während zwei von ihnen verwundet worden waren. Alle Zugänge zur Stadt wurden besetzt, um einem Überfall zuvorzukommen und zu verhüten, daß die Einwohner wertvolle Gegenstände entfernten. Es waren aber nur wenig respectable Leute mehr in der Stadt anwesend, die meisten, und unter ihnen der Statthalter, hatten sich geflüchtet. Was sich noch von angesehenen Männern und Frauen vorfand, ward in eine der Kirchen gesperrt. Als dies geschehen war, schritt man dazu, die auf dem Zollhause gefundenen Gelder in Sicherheit zu bringen. Die Matrosen, ihres Anteils gewiß, hielten sich tüchtig daran, ließen sich aber nicht abhalten, in die umliegenden Häuser zu dringen und zu nehmen, was sie dort fanden. Außer den gewöhnlichen Hausgeräten fand man viele Kleider, welche nach dortiger Landessitte teils gestickt, teils mit Treffen



Admiral Lord George Anson. Nach dem Gemälde von J. Reynolds.

befetzt waren, und es gewährte einen komischen Anblick, zu sehen, wie die Matrosen diese bordierten Röcke über ihre Leerjacken und Bekehosen zogen und die großen Mongeperücken und Treffenhüte, welche sie gefunden hatten, sich auf die Köpfe stülpten.

Das Admiralschiff war unterdessen draußen geblieben, bis es versichert sein konnte, daß die Landung glücklich vor sich gegangen war. Um ein Uhr steuerte es in die Bai, und um sieben Uhr lag es in Sicht der Stadt. Mittels der Fernröhre überzeugte man sich sogleich von dem glücklichen Fortgange des Unternehmens, denn man sah die englische Flagge auf der eroberten Schanze wehen. Um elf Uhr legte sich das Trjhalboot dem Admiralschiff längsseit. Es war mit Silberstangen und geprägten Talern beladen. Der Offizier, der den Schatz ablieferte, berichtete zugleich den ganzen Hergang der Sache. Um zwei Uhr ankerte der „Centurion“ anderthalb englische Meilen von der Stadt und trat in direkte Verbindung mit dem Lande. Bis jetzt hatte man die gemachte Beute mit voller Ruhe in Sicherheit bringen können. Nun aber bemerkte man, daß sich der Feind von allen Seiten her zusammenzog und sich auf einem hinter der Stadt liegenden Hügel sammelte. Es waren darunter mehr als zweihundert Reiter auf tüchtigen Pferden und wohl bewaffnet, die Trompeten, Pauken und Standarten bei sich führten. Sie machten verschiedene Schwenkungen, wirbelten mit den Pauken und ließen die Trompeten schmettern, weil sie glauben mochten, die Engländer dadurch zu verwirren und die Plünderung zu verhindern. Doch ließen sich diese nicht stören und brachten außer dem Gelde auch alle aufgefundenen Lebensmittel an Bord. Es waren der letzteren nicht eben wenige, und darunter befanden sich auch mehrere Rinder und reichlich Federvieh.

Auch die übrige Beute war groß, leider konnten all die Kostbarkeiten nicht an Bord untergebracht werden. Hätte man den Statthalter gefangen, so hätte man ein reichliches Lösegeld bedingen können. Jetzt benahm sich der Mann, der immer mehr Streitkräfte an sich zog, in hohem Grade übermütig und wollte von allen solchen Anerbietungen, welche Lord Anson ihm durch die in Gefangenschaft geratenen Einwohner machen ließ, nichts wissen. Selbst als der Lord ihm anzeigte, daß er, wenn sich der Statthalter auf eine Unterhandlung nicht einlasse, die Stadt mitsamt den Backhäusern in Brand stecken würde, war derselbe doch so törricht, auf diese Drohung auch nicht die geringste Antwort zu erteilen.

Die außerhalb der Stadt auf den Hügeln kampierenden Spanier litten den empfindlichsten Durst. Die Schwarzen versuchten es, sich in die Stadt zu schleichen, um für ihre Herren einen Krug Wasser zu er-

beuten. Andere brauchten bei den ihrigen dies zum Vorwande, ihnen zu entweichen. Sie traten in englische Dienste, um nur den Qualen des Durstes zu entgehen. Von diesen Leuten, welche sehr freundlich empfangen wurden, erfuhr man, daß die Spanier beschloffen hätten, in der Nacht die Schanze zu stürmen und in die Stadt einzudringen. Sie erzählten sich, daß ein Schotte, namens Gordon, welcher Kapitän eines spanischen Schiffes war, den Überfall leiten werde. Um sich vor demselben zu sichern, wurden Verstärkungen ans Land gesendet. Die Straßen wurden theils aufgewühlt, theils durch Aufeinandertürmen von allerlei Hausgerät verbarrikadiert. Das an Bordbringen von Effekten aller Art ward ohne jede Störung vollendet und dann beschloffen, die Stadt an allen Enden anzuzünden. Demgemäß wurden, nachdem man die Kanonen auf der Schanze vernagelt hatte, große Vorräte von Pech, Teer, Berg, zerhacktem Tauwerk, Rohr und anderen brennbaren Gegenständen in die Häuser geworfen und Feuer darunter gelegt. Die Flammen wirbelten alsbald hoch auf. Hierauf zogen sich die Engländer in guter Ordnung nach ihren Booten zurück. Die Spanier machten zwar Miene anzugreifen, als die Engländer zur Stadt hinaus und auf freiem Raume waren; allein kaum machten die letzteren Front, als die Spanier wieder abließen und auf ihren Plätzen stehen blieben. Die Flammen griffen mit Heftigkeit um sich. Als die Spanier, von den Engländern nicht mehr behelligt, herbeieilten, um zu löschen, war jede Mühe vergebens.

Weil Paita an der Verkehrs- und Handelsstraße lag und von sehr vielen Schiffen angelaufen wurde, ist von Seiten der Engländer ihr manchmal ein gleiches Schicksal bereitet worden. Lord Cavendish nahm Paita schon im Jahre 1587, er plünderte es „nach Gefallen“ und brannte es dann nieder. Aus Punta, dem es nicht anders erging, schleppte er die Kirchenglocken sogar mit fort. Kapitän Shelboke tat desgleichen im Jahre 1720.

Auf diese Weise erschienen die englischen Seehelden oft weniger als Admirale denn als Piraten, so unter anderen Drake, Hawkins und Frobisher. Ersterer nahm auf seiner Erdumsegelung 1577—1580, wo er aus freiem Unternehmungsgeiste Seeraub trieb, viele spanische Schiffe weg, zumal solche, in denen er Silberladungen ahnte, so z. B. in der Höhe von Quito das schwerbeladene Schiff Cacafuego. Außer Drake und der Königin Elisabeth ist nie jemand gewesen, der den Wert des Schiffes hat kennen lernen. Zugegeben hat Drake folgendes: 26 Tonnen ungemünztes Silber, 13 Kisten gemünztes Silber und 100 Pfund Gold. Außerdem aber befanden sich an Bord wahre Schätze an Edelsteinen, und die spanische Regierung schätzte damals ihren Verlust

in diesem einzigen Schiffe auf 15 Millionen Mark. Königin Elisabeth hat diese Höhe nie angezweifelt, und man glaubt, daß der Wert noch erheblich größer gewesen ist. Unter diesen Umständen kann es auch nicht wunder nehmen, wenn Drake einen feierlichen Empfang in England genoß, und daß man sein Schiff, die „Golden Hind“ ähnlich wie später die „Victory“ eines Nelson in Deptford für lange Zeiten aufbewahrte. Der Hauptgrund zu diesen Verwüstungszügen lag aber darin, daß Spanien, kraft der ihm vom römischen Stuhle zugestandenen Rechte alle andern Nationen vom Handel mit beiden Indien ausgeschlossen hatte.

Aus manchen der englischen Berichte kann man erkennen, wie abgestumpft jene Helden damals gegen Gefühle, wie Ehrlichkeit, Beurteilung von Diebstahl oder Raub waren. So landete William Dampier 1687 auf der Insel Banton bei Celebes und wurde dort vom Sultan empfangen. Dieser sagte, er hätte sich schon lange danach gefehnt, Engländer kennen zu lernen, von deren gerechtem und ehrenhaftem Wesen er schon so hervorragendes gehört hätte, für die Leute von Dampier mit ihren etwas nebligen Begriffen von meum und tuum soll diese Begrüßung wie Sarkasmus geklungen haben. Ein andermal als Kapitän Wooder Rodgers Guayaquil im Jahre 1708 niedergebrannt hatte und seine Beute musterte, zählte er u. a. 230 Säcke Bohnen, 160 Töpfe mit Getränken, Tauwerk, Eisen, kleine Nägel, kurz und gut alles, was sich vorfand, der Bericht schließt mit der humoristischen Bemerkung: Es wurde eben alles als Fisch betrachtet, was den Seeräubern in die Netze kam.

Das Geschwader lichtete darauf abermals die Anker und steuerte auf die hohe See hinaus.

Nachdem Anson seine sämtlichen Prisen, die er an der spanisch-amerikanischen Küste gemacht, zerstört, und auch sein Schiff die „Tryal Prize“ angebohrt hatte, verließ er nur mit dem „Centurion“ und dem „Gloucester“ diese Meere und trat den Weg über den Pazific an. Dieser lange Weg, auf dem man Wochen lang vergebens auf den Passat gewartet hatte und in den Wendekreisen in Sturm und Stillen und Hitze und Regen umhergelegen hatte, hatte von neuem das furchtbare Gespenst des Skorbut auf den Schiffen lebendig gemacht, der „Gloucester“ hatte zuerst große Havarie in der Takelage, die Vorstenge und die Fockrah wurden herabgerissen und das stark leckende Schiff war mit vielen Kranken an Bord ein elender Aufenthalt geworden. Am 26. Juli meldete der Kommandant, daß er sieben Fuß Wasser im Schiff habe und es nicht mehr hemmen könne. Nichts blieb übrig, als die ganze Besatzung auf den „Centurion“ zu schaffen und den „Gloucester“ aufzugeben. Von der

Befahrung, die noch aus 95 Mann bestand, waren nur 27 Gesunde. Der „Gloucester“ wurde angezündet, brannte nieder bis auf die Pulverkammer, und als das Feuer auch diese erreichte, stieg alsbald eine schwarze Rauchsäule in die Höhe und als diese verschwunden, war der „Centurion“ der einzige Rest des Geschwaders, und auf diesem Schiffe herrschte infolge der vielen Kranken, so sagt ein Bericht jener Tage ein Schmutz, ein Gestank, daß es kaum mehr zum Leben war.

Ende August kam Anson auf den Ladronen an, über denen die spanische Flagge wehte, wieder, wie auf Juan Fernandez wurden die Kranken von den Gesunden an Land geschleppt und so gut gepflegt, wie es anging. Ein schwerer Sturm, der am 23. September wehte, trieb den „Centurion“ in See, als sich Anson mit den meisten der Offiziere und etwa 100 Mann noch an Land befanden. Die Leute an Bord waren wenig geeignet, das Schiff zu regieren, und Anson gab es verloren. Nun machte er sich daran, das größte der Boote auseinander zu schneiden, um es zu verlängern, er wollte damit in See gehen und versuchen China zu erreichen, aber er hatte weder Kompaß noch Winkelinstrumente und seine Aussichten, jemals das Festland zu erreichen, waren gering, da kam am 11. Oktober der „Centurion“ wieder in Sicht.

Am 21. Oktober ging Anson nach China unter Segel. In Macao erfuhr er genaues über den Tag der Ankunft der aus Mexiko zu erwartenden großen Berggaleone, und schnell reifte in ihm der Gedanke, dieses Schiff zu erobern. Von all seinen Leuten waren ihm jetzt mit Offizieren und Dienern nur noch 201 geblieben und wirkliche Matrosen unter diesen waren 45.

Mit diesen sollte er jetzt ein Schiff angreifen, das 600 Mann Spanier als Befahrung führte? Im Mai 1742 kam Anson auf der Höhe von Manila an und am 20. Juni gewahrten sie das lang ersehnte spanische Schiff. Nach einem Kampfe, der ein und eine halbe Stunde auf Pistolenschußweite geführt wurde, strich der feindliche Admiral die Flagge. Es war Don Geronimo Montero und sein Schiff „Nuestra Señora del Cuba Douga“. Das Schiff führte 42 Kanonen und 550 Mann. Von diesen fielen im Gefecht mit dem „Centurion“ 58 und 83 waren verwundet. An Bord des „Centurion“ waren 16 Tote und 15 Verwundete. Alle Gefangenen wurden in den unteren Raum gesperrt und dann das Schiff geplündert. Der Wert, den die Ladung hatte, wurde auf mindestens 400000 Pfund Sterling veranschlagt, so daß der Gesamtwert der genommenen Güter an Bord des „Centurion“ jetzt schon über eine Million Pfund Sterling betrug. Weil es Anson nicht möglich war, den vielen

Gefangenen hinreichende Verpflegung, Licht und Bewegung zukommen zu lassen, kamen diese Unglücklichen zu Skeletten abgemagert in Canton an. Von dort segelte Anson nach Europa zurück, und am 15. Juni 1744 ging der „Centurion“ wieder vor Spithead zu Anker. Von den anderen Schiffen war nur der „Severn“ zurückgekehrt und zwar aus dem Grunde, weil er bei Kap Horn, von Sturm und Strömung verschlagen, ostwärts vertrieben war. Der „Severn“ erreichte Rio de Janeiro mit einem Verluste von 291 Mann, und von den 144 Lebenden waren 114 schwer krank. Anson wurde bald nach seiner Rückkehr Konteradmiral, und alle Offiziere, die er zurückbrachte, wurden befördert.

Am 9. April 1747 führte Anson ein großes Geschwader im Kanal, 15 Schiffe mit gegen tausend Kanonen und 6700 Mann standen unter seinem Befehl. Eins dieser Schiffe war der „Centurion“, nun unter dem Befehl eines damaligen Leutnants, ebenso befehligte der aus der Eroberung von Paita bekannte Leutnant Brett ein 64-Kanonen Schiff. Diese Flotte überraschte eine französische, die gleichzeitig Materialien, und Hafenausrüstungen nebst einer Anzahl von Handelsschiffen nach Quebec bringen sollte. Mit seiner überlegenen Macht griff Anson die Franzosen an, die nach heldenmütigem Kampfe alle unterlagen, und zwar drei größere, und drei kleinere Schiffe. Die französischen Linien-schiffe „Le Serieux“ und „Diamant“ waren so zertrümmert, daß die Kanonen über Bord geworfen werden mußten, um sie über Wasser zu halten, alle hatten ihre Masten eingebüßt, und die Franzosen hatten gegen 700 Mann, die Engländer etwa 500 Mann im Kampfe verloren. Die Beute der Engländer war eine gewaltige. Man fand in den Schiffen einen Geldschatz von 300000 Pfund Sterling, den man in Portsmouth in 20 Wagen unter dem freudigen Zuruf der Menge nach der Bank brachte. Die Wegnahme dieser Prisen und anderer steigerten die Prisen-gelder, die verteilt wurden, in das Ungeheure und erklärte den Reichtum vieler englischer Familien, der aus jenen Kriegszeiten herrührt. Anson, damals Vizeadmiral, und sein nächster im Kommando der Konteradmiral Warren erhielten in demselben Jahre zusammen nicht weniger als 94487 Pfund Sterling ausgezahlt, wovon auf Anson rund 1250000 Mark auf Warren 620000 Mark kamen. Infolge dieser siegreichen Gefechte wurde Lord Anson zum Baron Soberton und später zum ersten Lord der Admiralität ernannt. Er bekleidete die höchste Würde eines Admirals und Oberbefehlshabers der ganzen Flotte und starb am 6. Juni 1762 auf seinem Landsitze Moor-Park.

Richard Graf Howe.

1. Gibraltar und The glorious first of June 1794.

Die Howes gehören einem alten berühmten englischen Geschlechte an. Unter König Karl II. wurde der älteste Sohn des Hauses zum Baronet ernannt und dessen Bruder mit der Ritterwürde bekleidet, zum Dank für die Dienste, welche sie der Krone geleistet hatten.

Der Vater unseres Helden, Emanuel Scrope Howe, war Parlamentsmitglied für Nottingham. Im Jahre 1732 wurde er zum Gouverneur von Barbadoes ernannt, woselbst er zwei Jahre später verstorben ist. Seine Mutter war eine Tochter des Barons von Kielmannsegge, Stallmeister König Georgs I.

Es ist eigentümlich, daß über die früheren Lebensmomente des Grafen so wenig bekannt geworden ist. Tag und Monat seiner Geburt werden nirgend angegeben, nur soviel steht fest, daß dieselbe im Jahre 1725 erfolgte.

In dem Alter von vierzehn Jahren trat Richard Howe als Midshipman in den königlichen Marinedienst und zwar an Bord der Fünzig-Kanonen-Fregatte „Severn,“ welche Sir Edward Legge, ein Sohn des Grafen von Dartmouth, befehligte. Es gehörte dieses Schiff dem Geschwader an, mit welchem Lord Anson die Reise um die Welt machte. Mit 20 Jahren wurde Howe bereits Kapitän und mit 30 Jahren befehligte er das Linienschiff „Dunkirk“ von 60 Kanonen. Dies war zur Zeit des Beginns des siebenjährigen Krieges, als England noch zu Friedrich dem Großen hielt und Frankreich zur See bekämpfte. Howe, zum Geschwader des Admirals Boscawen gehörend, griff, es war noch keine Kriegserklärung gegeben, an der amerikanischen Küste mit noch einem anderen englischen Linienschiffe, ein französisches und einen Truppentransporter an und nahm beide. Schon im nächsten Jahre, als England anfang die Küste Frankreichs durch Landungen zu bedrohen, um so viel wie möglich dem bedrängten Friedrich II. von Hilfe zu sein,

vertraute man Howe ein Geschwader an, mit dem er die damals noch in französischem Besitze befindlichen Kanalinseln angriff. Unter den vielen Kriegszügen aber, die den Grafen Howe zu einem der berühmtesten Seehelden aller Zeiten machten, sind die Expedition zum Entsatze des belagerten Gibraltar im Jahre 1782 und die Schlacht „the glorious first of June“ (der glorreiche 1. Juni) vom Jahre 1794 die glänzendsten Thaten.

Im August 1782 sammelte sich die Flotte, die Truppen, Munition und Vorräte nach Gibraltar bringen sollte, eine Flotte, die im ganzen auf 34 Linienfahrer, 6 Fregatten, 3 Feuerschiffe und 183 Handelsschiffe anwuchs, in Spithead; dort ereignete sich das furchtbare Unglück, daß ganz plötzlich am 29. August das Linienfahrer „Royal George“ unterging, einer der tüchtigsten Offiziere, Admiral Kempenfelt und nahe an 900 Mann ertranken mit einem Male, und große Trauer breitete sich über ganz England aus. Die Ursache dieser Katastrophe konnte einzig auf den ganz verrotteten Zustand des Schiffes zurückgeführt werden, das ohne besondere äußere Einwirkung plötzlich in sich zusammengebrochen war. Das Unglück des „Royal George“ fand durch das ganze Land eine allgemeine Sympathie, und noch heute befindet sich in fast jedem Lesebuch der Schule das Gedicht vom Untergang des Royal George, aus dem die Kinder lernen, daß der beliebte Admiral Kempenfelt mit „dem Schwert in der Scheide und der Feder in der Hand“ umgekommen sei, was natürlich nur bildlich zu nehmen ist.

Nicht von des Schiffes ragend Deck
Umwallt vom dichten Pulverdampf
Riß ihn des Feindes Kugel weg
Bei Enterung und blut'gem Kampf!

Nur einer einz'gen Woge Schwall
Schlang all die Hunderte hinab
Samt ihrem tapfern Admiral
Ins weite, tiefe Meeresgrab!

Die Expedition Howes nach Gibraltar erhielt auch noch von der feindlichen Seite eine Art von historischer Berühmtheit, denn während sich Howe zum Entsatze der Festung vorbereitete, geschah dort im Süden der Angriff mit den Vorläufern der Panzerschiffe, den französischen schwimmenden Batterien nach den Plänen des Chevalier d'Arcon. Dies waren Batterien, die man durch Balkenlagen, Eisenbarren, Blei

und Leder und Sandeinlagen geschützt und gegen Feuergefähr mit einem System von Rohrleitungen versehen hatte. Am 13. September 1782 griffen diese Batterien die Festung an, aber die Beschießung endete mit einem großen Mißerfolg der Franzosen; die Engländer schossen mit glühend gemachten Kugeln, und es dauerte nicht lange, so stieg Rauch aus den Batterien auf. Der Rauch verdichtete sich, die Lösch-einrichtungen versagten, eine Batterie nach der anderen fing an zu brennen. Als die Nacht kam, brachen allenthalben die Flammen hell aus den Dächern und erleuchteten die steilen Felswände von Gibraltar, gleichzeitig den englischen Kanonieren ein ausgezeichnetes Ziel für ihre Kanonen gebend. Es war eine Szene seltener Schönheit und gleichzeitig ein Schauspiel gräßlichen Unglücks. Von beiden Seiten kam man den Bedrohten zur Hilfe, aber die Rettenden waren in allergrößter Gefahr, denn jeden Augenblick wurden Explosionen erwartet, und die zahlreichen Besatzungen der schwimmenden Batterien schienen einem sicheren Tode preisgegeben. Trotz der heldenmütigen Helfer kamen über 400 Mann um, und unter ihnen der unglückliche Erfinder und Erbauer.

Am 11. Oktober erreichte die Flotte Howes die Straße von Gibraltar und innerhalb einer Woche waren unter dem Schutze seiner Flotte und angesichts der weit überlegenen Macht der verbündeten Franzosen und Spanier Truppen und Vorräte an Land gebracht. In einem Gefechte, das Howe nur gegen 300 Mann kostete, wurde ein feindlicher Angriff abgewiesen. Gibraltar war gerettet, und Howe segelte mit seiner Flotte wieder ab.

2. Der Sieg vom 1. Juni.

Um die Mitte des April im Jahre 1794 hatten die Schiffe, welche zur Kanalflotte gehörten, die nötigen Ausbesserungen erhalten, und waren zu Sanct Helens versammelt. Diese Flotte bestand aus zwei- und dreißig Linien Schiffen, von denen sechs, im Verein mit vier Fregatten, unter dem Kommando des Konteradmirals Montague standen, während die übrigen sechs und zwanzig, nebst sechs Fregatten, dem Oberkommando des Lords Howe übergeben waren. Unter diesen beiden Kommandierten auch noch die Admirale Sir Alexander Hood und Graves, sowie die Konteradmirale Pasley, Caldwell, Bowyer und Gardner.

Eine wichtige Person unter den Offizieren der Flotte war James Bowen, der Kapitän der „Königin Charlotte.“ In einem Briefe an

Lord Chatham erwähnte Lord Howe seiner als eines seiner tüchtigsten und verdienstvollsten Offiziere, welcher ganz besonders mit der Kanalschiffahrt Bescheid wisse.

Am 2. Mai ging die Flotte in See. Am 4. ließ Lord Howe den Konteradmiral Montague mit seinen sechs Linien Schiffen und vier Fregatten, nachdem er ihn mit geheimen Instruktionen versehen hatte, sich auf die Höhe von Kap Finisterre begeben. Der übrige Teil der Flotte ging weiter nach Quessant. Am Abend desselben Tages wurden drei Fregatten außerhalb der westlichen Einfahrt des Hafens von Brest entdeckt. Die „Latona“ und der „Phaeton“ waren am Morgen mit dem „Orion“ westwärts gesandt und hatten berichtet, daß ein Geschwader von einem Linien Schiffe, zwei Fregatten und zwei Briggs in der Camaretbai vor Anker läge. Zweiundzwanzig Linien Schiffe und eine bedeutende Anzahl kleinerer Fahrzeuge waren innerhalb der engen Hafeneinfahrt (Goulet genannt) bemerkt worden.

Die Flotte kreuzte bei stürmischem und nebligem Wetter immer in der Nähe von Quessant, um die aus Amerika erwartete französische Rauffahrteiflotte aufzufangen. Am 19. befahl der Admiral der „Latona“, dem „Phaeton“ und dem „Cäsar“, sich in die möglichste Nähe des Hafens von Brest zu begeben, als man plötzlich in Erfahrung brachte, daß die französische Flotte in See gegangen sei. Von einem ameritanischen Schiffe, welches gerade aus Brest kam, erfuhr Lord Hugh Seymour, daß die französische Kriegesflotte, aus vierundzwanzig Linien Schiffen und zehn Fregatten bestehend, am 17. unter Segel gegangen sei, und zwar in der Absicht, die überaus wertvolle, aus Nordamerika und Westindien erwartete Rauffahrteiflotte zu beschützen.

Am 25. Mai, nachdem man den Feind solange fruchtlos gesucht, wurden zwei französische Fregatten entdeckt und sogleich genommen. Diese, sowie andere unwesentliche Preisen wurden auf Befehl des Oberadmirals vernichtet. Am Morgen des 28. wurden von den voransegelnden Fahrzeugen mehrere französische Segler entdeckt, während gerade ein starker Wind aus Südwesten wehte.

Da wir nunmehr die großartigste und wichtigste von all den Waffentaten, welche der edle Lord vollbracht hat, zu erzählen haben, so wollen wir, in der Voraussetzung, daß es für Seeleute besonders interessant ist, genau zu erfahren, was in den letzten Tagen des Mai, sowie am 1. Juni, als dem Tage der Entscheidung, sich zugetragen hat, eine Denkschrift mitteilen, welche der Oberkommandeur selbst niederschrieben hat.

Am 28. Mai. Es war sehr schlechtes Wetter. Wir konnten uns dem Feinde nur mühsam nähern. Erst um fünf Uhr abends gelang es dem „Bellerophon“, in die Nähe des Dreideckers „Revolutionaire“ zu kommen, welcher auch sofort, wenngleich bedeutend unter dem Winde liegend, zu feuern begann. Die Schiffe „Ruffel“, „Marlborough“, „Thunderer“ (Donnerer), „Leviathan“ und der „Audacious“ (Kühne) kamen dem „Bellerophon“ zu Hilfe.

Die feindliche Flotte war in Schlachtordnung, und da wir nur drei Meilen von ihr entfernt waren, gewahrten wir, daß sie, außer ihren Fregatten, sechsundzwanzig Linienfahrer zählte; daher fanden wir es ratsam, auch unsere Flotte in eine geregelte Schlachtlinie zu bringen. Beim Einbrechen der Nacht hörte das Feuern auf.

Den 29. Mai. Einige Fregatten waren beordert, die Bewegungen des Feindes während der Nacht zu überwachen. Mit dem anbrechenden Tage waren die Flotten einander nahe genug, um einen Angriff auszuführen zu können. Die Franzosen eröffneten das Feuer auf den „Cäsar“, den „Ruffel“ und noch einige andere Schiffe, welche die Vorhut bildeten. Es schien ihre Absicht zu sein, unsere Linie zu sprengen. Aus diesem Grunde war es nötig, unsere Schlachtordnung zu ändern. Die erforderlichen Signale wurden deshalb gegeben. Die Schiffe bildeten eine lange Linie. „Orion“, „Königin Charlotte“ und „Invincible“ (Unbezwingliche) machten hierauf einen Versuch, die Linie des Feindes zu durchbrechen, aber dieser feuerte so stark auf sie ein, daß sie bedeutende Verluste erlitten und sich zurückziehen mußten. Die „Königin Charlotte“ hatte einen Grundschuß bekommen. Das Wasser strömte stark ein, und die Pumpen arbeiteten unaufhörlich. Dazu war das Wetter sehr stürmisch.

Den 30. und 31. Mai. Während dieser beiden Tage herrschte ein starker Nebel; doch hatte sich der Wind gelegt, und die See ging nicht mehr so hoch. Bald nach der Mittagsstunde des 31. klärte sich das Wetter auf; der Nebel verzog sich, und wir sahen den Feind, der noch immer sechsundzwanzig Linienfahrer hatte, seewärts von uns liegen. Diese Schiffe waren während des Nebels aus der Linie geraten, doch nahmen sie, als sie uns näher kommen sahen, bald wieder die ordentliche Schlachtlinie ein. Aber bevor dies alles geschehen konnte, war es zu einem Angriff zu spät geworden.

Den 1. Juni. Am Morgen dieses Tages entdeckten wir den Feind drei oder vier Meilen vor uns in Schlachtordnung. Nach acht Uhr wurde das Signal gegeben, daß die Schiffe vorgehen sollten, damit jeder sein Gegenüber angreifen könne. Dies geschah gegen neun Uhr. „Marl-

borough", „Royal George“, „Brunswik“ und „Defence“ (Verteidigung) waren die einzigen Schiffe, welche die Linie wirklich durchbrachen. Gleich nach zehn Uhr, als die „Königin Charlotte“ das französische Admiralschiff angegriffen hatte, wich dieses in der Richtung nach Norden aus, und die „Königin Charlotte“, deren großer Mast und vordere Stenge unbrauchbar geworden, mußte auf die Verfolgung verzichten. Unter den feindlichen Schiffen, die nicht ihrem Admiral gefolgt waren, bemerkten wir wenigstens zehn, die ohne Masten waren. Von diesen begaben sich später drei, welche an ihren Maststumpfen noch einiges Segelwerk setzen konnten, in das Kielwasser ihres Admiralschiffes.

Unsere Flotte hatte sich zu sehr zerstreut, als daß sie die französischen Schiffe hindern konnte, sich wieder zu sammeln. Die sieben zurückgebliebenen entmasteten Schiffe fielen in unsere Hände. Eines derselben versank, während die Gefangenen von demselben entfernt wurden, und ein großer Teil der Mannschaft ertrank dabei.

Unser „Marlborough“ und „Defence“ waren ebenfalls gänzlich entmastet; „Brunswik“ hatte aber nur den Besanmast verloren. Die Havarien waren so bedeutend, daß man an den folgenden Tagen vollauf zu tun hatte, um die erlittenen Schäden wenigstens einigermaßen auszubessern. Die sechs Prisen wurden ins Schlepptau genommen.

Da das Wetter schön blieb, kam die Flotte am 11. Juni im Kanal an, und ein Teil derselben unter Admiral Graves wurde nach Plymouth beordert, um die erlittenen Havarien auszubessern. Die übrigen Schiffe ankerten am 13. vor Spithead.

Als wir vor Portsmouth vorbeikamen, standen dichte Volksmassen am Ufer, welche uns staunend nachschauten, denn es war lange nicht vorgekommen, daß eine siegreiche Flotte sechs feindliche Linienschiffe mit sich im Schlepptau führte. Diese Prisen waren:

Das Achtzigkanonenschiff „Le Juste“ (der Gerechte).

„Sanspareil“ (der Unvergleichliche).

Der Vierundsiebzig „Amerika.“

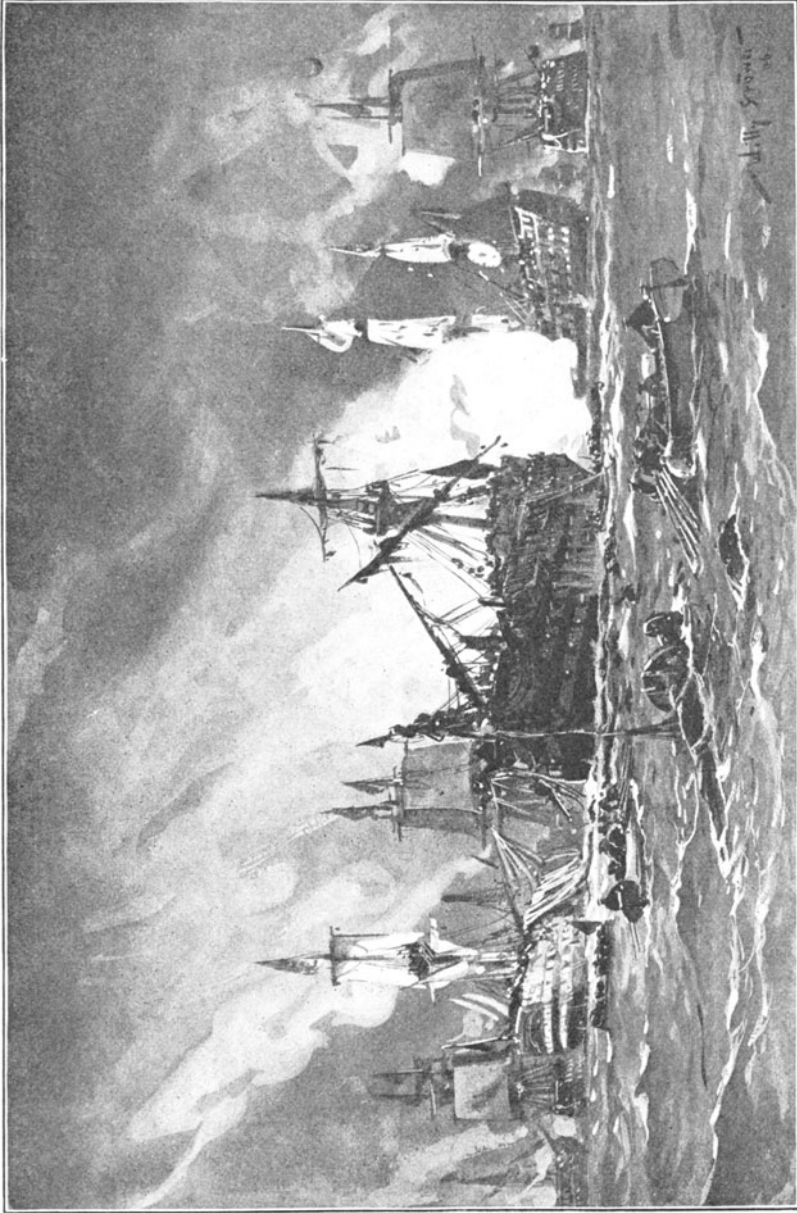
„Achilles.“

„Northumberland.“

„Impétueux“ (der Ungezügelt).

Das siebente Prisenschiff „Le Vengeur“ (der Rächer), ebenfalls von vierundsiebzig Kanonen, war, wie schon vorher bemerkt, gleich nachdem wir es in Besitz genommen, gesunken.

Ein solcher Sieg war nicht ohne großen Verlust von Menschenleben erkauft worden. Die britische Flotte hatte 279 Tote und 877 Ver-



Seeflacht bei Queisfant am 1. Juni 1794. Zeichnung von J. G. Schöner.

wundete, zusammen 1156 Mann verloren. Unter den Toten befand sich Kapitän Montagu, der ruhmvoll gefallen war. Die Kapitäne Gutt von der „Königin Charlotte“ und Hervah von dem „Brunswik“ starben an ihren Wunden. Auch die Konteradmirale Pasley, Bomher und Graves, sowie andere Offiziere hatten mehr oder minder schwere Verwundungen davongetragen.

Auf den Prisen Schiffen war die Zahl der Toten nahe an 700 und die der Verwundeten nahe an 500 Mann; außerdem waren mit dem „Vengeur“ noch 320 Mann untergegangen. Die Zahl der Gefangenen, welche wir in diesem Kampfe gemacht, betrug 2300. Im ganzen waren wohl an 5000 Menschen auf den sieben genommenen feindlichen Schiffen gewesen.

Am 21. Juni machte Lord Howe durch die öffentlichen Blätter bekannt: Der Gesichtskreis des Oberbefehlshabers einer Flotte sei während der Schlacht zu beschränkt, um alle Ereignisse derselben beobachten zu können; daher sei er auch nicht imstande, jeden Offizier, der sich in dieser Schlacht ausgezeichnet, zu nennen. Er fordere daher die verschiedenen Kapitäne auf, ihm über die Führung derjenigen, die unter ihrem Kommando gestanden, besonderen Bericht zu erstatten. Seine volle Aufmerksamkeit verdienten die Admirale Graves und Hood, die Konteradmirale Bomher, Gardner und Pasley, sowie die Kapitäne Lord Hugh Seymour, Parkenham, Gambier, Barklay, John Hervah, Payne, Parker, Henry Hervah, Duckworth und Elphinstone. Außerdem erwähnt der Bericht noch mehrere Offiziere, welche, nachdem ihre Kapitäne ihren Posten hatten verlassen müssen oder gefallen waren, das Kommando der Schiffe übernommen hatten. Der Lord schließt mit den Worten, daß sich außer den Genannten gewiß noch viele Offiziere ausgezeichnet hätten, daß er sie aber leider nicht namhaft machen könne.

Trotz dieser letzten Worte fühlten sich die 13 Kapitäne, deren Namen nicht genannt waren, sehr gekränkt; doch lag es der Absicht des Lords nur zu fern, gegen irgend einen seiner Untergebenen ungerecht sein zu wollen.

Eine Übergehung hat indessen noch viel Unheil angerichtet, nämlich die des Kapitäns Collingwood vom „Barfleur“, welcher gleich nach der Verwundung des Konteradmirals Bomher das Kommando des Schiffes übernahm und sich sehr auszeichnete, ohne daß er später eine Medaille als Zeichen der Anerkennung bekam. Als er später die ruhmvolle Schlacht am Kap Saint Vincent unter Sir John Jervis

mitgemacht hatte*), wurde ihm eine Medaille übersandt; doch nahm er sie nicht an, weil er für den Sieg am 1. Juni übergegangen worden sei. Bald darauf wurden ihm zwei Medaillen übersandt, für den 1. Juni und für die letzte Schlacht. Aber Kapitän Collingwood war noch so gereizt gegen Lord Howe, daß er eines Tages äußerte: „Was ist die Schlacht vom 1. Juni gegen die vom Kap Vincent? Dort war die Zahl der Schiffe auf beiden Seiten annähernd gleich, hier war der Feind uns doppelt überlegen.“

Diese Worte waren sehr ungerecht. Kapitän Collingwood wußte sehr wohl, daß die spanischen Seeoffiziere den französischen, die unter den Befehlen des tapfern Admirals Joubert kämpften, in jeder Hinsicht nachstanden, daß es also auch ein größeres Verdienst war, diese zu besiegen, als die Spanier, — Lord Howe fühlte die ihm geschehene Kränkung tief. Er erklärte, daß er gewiß noch bedeutendere Erfolge errungen hätte, wären viele seiner Offiziere etwas mehr erfahren oder etwas weniger ungehorsam gewesen. Hätte man alle seine Befehle pünktlich vollzogen, so würde kein französisches Schiff entwischt sein. Als er 1799, wenige Monate vor seinem Tode, von dem glänzenden Siege am Nil Kunde erhielt, sagte er: „Ich will nur bemerken, daß Nelson seinen großen Sieg zum Teil der ausgezeichneten Führung seiner Offiziere verdankt. Ein jeder von ihnen hatte Gelegenheit, sich auszuzeichnen, und benutzte dieselbe.“

Die Anzahl der Linienschiffe allein tut es auch nicht, wenn man die Flottenstärken z. B. an diesem 1. Juni vergleichen will, denn sonst müßte man sagen 32 englische Linienschiffe standen 26 französischen gegenüber. Wenn man die Flotten genauer ansieht, so erhält man folgende Angaben:

Die Engländer hatten 2098 Kanonen, die Franzosen 2158, die Engländer 21519 Pfund, die Franzosen 25221 Pfund (Geschoßgewicht einer Lage), die Engländer 16647 Mann, die Franzosen 19828 Mann, die Engländer 45338 Tonnen, die Franzosen 51520 Tonnen.

Es waren danach die Franzosen in jeder Beziehung stärker, und der Ruhm von Lord Howe ist um so größer.

Der erste Juni war ein glorreicher Gedenktag für Lord Howe. Das Admiralschiff „Königin Charlotte“ leistete Wunder der Tapferkeit, als es die feindliche Linie durchbrach. „Die glänzende Führung dieses Schiffes“, berichtete Kapitän Hugh Seymour, „hatte einen

*) Siehe den Abschnitt: Horatio Nelson.

solchen Eindruck auf mich gemacht, daß meine Bewunderung sowie die meiner Offiziere nur ein schwacher Tribut der Dankbarkeit für unseren edlen Führer, Lord Howe, ist.“

Kurze Zeit nach der Schlacht kam eine Deputation von Offizieren und Seeleuten, die um die Ehre baten, Seiner Lordschaft zu dem Siege Glück wünschen zu dürfen und ihm zu danken, daß er sie so glorreich in die Schlacht geführt. Lord Howe empfing seine Waffengenossen und war über deren Hingebung so gerührt, daß er seinen Dank nur mit Tränen in den Augen aussprechen konnte. Der ehrliche James Bowen sagte zu seinen Freunden: „Ich hätte selber heulen mögen, als ich den alten Seewolf so bewegt sah.“

Zum Schlusse dieser Geschichte einer ruhmvollen Schlacht folgte noch eine Anekdote, welche Kapitän Troubridge uns aufbewahrt hat. Er war früher mit einigen anderen englischen Seeleuten gefangen genommen und befand sich mit diesen an Bord des „Sanspareil“. Am Morgen des 1. Juni, als die Franzosen die englische Flotte unter leichten Segeln sahen, verhöhnten diese den englischen Kapitän, indem sie ihm sagten: „Wir werden heute nicht fechten; Euer Admiral wagt es nicht uns anzugreifen.“ Da antwortete Kapitän Troubridge rasch: „Wartet nur ein wenig: englische Seeleute fechten nie mit leerem Magen. Ich sehe, daß jetzt gerade die Signale zum Frühstück gegeben werden; nachher werden sie Euch schon einen Besuch machen.“ Als der „Sanspareil“ im Begriff war, sich zu ergeben, schickte der Kapitän desselben zu Troubridge in die Kajüte, bat ihn, auf das Verdeck zu kommen und selbst die Flagge zu streichen. Kapitän Troubridge hat es für passend gehalten, diese Ehre nicht anzunehmen.

3. Das Jahr der Meuterei.

Das Jahr 1797 ist für die englische Marine ein denkwürdiges. Zunächst knüpfen sich daran die Erinnerungen an die ruhmvollen Siege von Sir John Jervis und Horatio Nelson am Kap Sankt Vincent und des Admirals Duncan vor dem Texel; anderer kleinerer Gefechte nicht zu gedenken, welche alle zur Ehre Englands ausfielen.

Außerdem aber ist das genannte Jahr dasjenige, welches man mit dem Namen: „Das Jahr der Meuterei“ zu bezeichnen pflegt. Wenn man die Protokolle der Kriegsgerichte liest, so erfährt man aus denselben, daß nicht weniger als 97 Personen wegen Aufruhrs bestraft



Admiral Graf Richard Howe.

wurden. In diesem Jahre fand auch die schreckliche Meuterei auf Seiner Majestät Schiff „Hermione“ statt. Nachdem die Auführrer den Kapitän, drei Leutnants, den Zahlmeister, den Wundarzt und noch andere Personen der Besatzung ermordet hatten, ließen sie mit dem Schiffe in La Guayra binnen.

Als sich die ersten Anfänge einer Empörung unter den Mannschaften der Kanalflotte bemerklich machten, wurde dies als das traurigste

Ereignis betrachtet, welches jemals die britische Flotte betroffen hatte. In diesen Tagen der Not und der Gefahr sah man ein, daß man der Dienste des Lord Howe nicht entbehren konnte. Dieser Seemann war indessen durch Krankheit schon lange an sein Zimmer gefesselt und so schwach, daß er sich genötigt gesehen hatte, das Oberkommando über die Marine niederzulegen. Allein sowohl der König als auch die Regierung hatten eine so hohe Meinung von dem Lord und ein so unbegrenztes Vertrauen zu seinem Einflusse auf die Offiziere und Matrosen, daß sie ihre Zuflucht in dieser Bedrängnis zu ihm nahmen. Er leistete diesem Rufe augenblicklich Folge; auch wandten sich die Seeleute schon von selbst an ihn; da er sich immer als ihren Freund gezeigt hatte, trugen sie ihm zuerst ihre Angelegenheiten vor.

Am 4. März des genannten Jahres, als er sich in Bath befand, erhielt er vier Bittschriften, datiert von Bord des „Royal George“, des „Formidable“, des „Ramilles“ und der „Königin Charlotte“. Die Besatzungen dieser Schiffe baten ihn um seine Vermittlung bei der Admiralität wegen Erhöhung des Lohnes in gleichem Verhältnis, wie dies bei der Landarmee bereits geschehen war, damit sie desto besser für ihre Familien sorgen könnten. Lord Howe zog Erkundigungen ein. Er erfuhr, daß diese Bittschriften scheinbar von derselben Person verfaßt wären. Ihm ward unter der Hand mitgeteilt, es sei im Werke, wenn diese Bittschriften unbeachtet blieben, den Kapitänen der gedachten Schiffe das Kommando zu entreißen und sich derselben zu bemächtigen. Dieser Plan wurde, ehe man es vermuten konnte, am 16. April ausgeführt. Als dies geschehen, wurde auf jedem der Schiffe Bevollmächtigte gewählt, welche in der Kajüte des Lord Howe an Bord der „Königin Charlotte“ als Leiter der Bewegung ihren Sitz aufschlagen sollten. Ihre erste Verfügung war, daß sämtliche Matrosen ihm, dem Komitee, den Eid der Treue leisten mußten.

Es herrschte auf den Schiffen eine musterhafte Ordnung, die einer besseren Sache würdig gewesen wäre. Man hielt besonders auf Mäßigkeit und erwies den Offizieren, die man abgesetzt hatte, die größte Hochachtung. In Lord Howes Staatskajüte wurden alle Zusammenkünfte gehalten und den Bevollmächtigten alle militärischen Ehren erwiesen. Auch schickte man einige Fregatten in See, um die Handelsfahrzeuge zu schützen.

Bei diesem Stande der Dinge beschloß die Admiralität, die in jenen Bittschriften ausgesprochenen Wünsche wenigstens teilweise zu erfüllen und den Lohn zu erhöhen. Die Bevollmächtigten gaben zur

Antwort, daß sie sich die Sache überlegen und am folgenden Tage ihre Ansichten kundgeben würden. Der von ihnen gegebene Bescheid lautete dahin, daß sie die Anerbietungen der Admiralität verwerfen müßten, ihrerseits dagegen andere Bedingungen zur Annahme vorlegten. Man gewährte nun die Aussicht auf eine Erhöhung des Soldes, aber die Bevollmächtigten erklärten sich damit nicht zufrieden. Sie dankten der Admiralität für das bereits Gewährte, fügten aber hinzu: Die Flotte würde nicht eher die Anker lichten und Spithead verlassen, als bis die Pensionen vergrößert, die Lieferungen von Lebensmitteln verdoppelt würden, und Seine Majestät der König ihnen volle Verzeihung zusichere. Und das wäre ihr letztes Wort.

Nachdem man auch diese Punkte gewährt hatte, erhoben sich andere Schwierigkeiten. Die Bevollmächtigten erklärten, daß ihnen das Wort der Admiralität keine hinreichende Sicherheit gäbe, sondern daß sie eine Begnadigungsakte mit des Königs eigener Unterschrift haben müßten. Als dieses königliche Schreiben in Portsmouth ankam, wurde es unter dem größten Jubel überall laut vorgelesen. Von dieser Stunde an war der Aufruhr gedämpft. Die Mannschaften erklärten sich bereit, alles zu tun, was die Offiziere ihnen befehlen würden. Der erste Akt ihres Gehorsams war, daß ein Teil der Flotte sich nach Sanct Helens begab.

Man glaubte nun, sich der Hoffnung hingeben zu dürfen, daß alle Unzufriedenheit in der Flotte gehoben wäre. Doch waren noch nicht alle Gefahren beseitigt. Das Gesetz, welches die Erhöhung des Soldes bestimmte, stieß im Oberhause auf Schwierigkeiten, und die Seeleute wurden wieder mißtrauisch, als sie merkten, daß man zögere, ihnen die gemachten Versprechungen zu erfüllen.

Die Admiralität war sogar unvorsichtig genug, in dieser Zeit der allgemeinen Gärung einen Befehl zu erlassen, der die Erregten noch mehr reizen mußte. Danach sollte, im Hinblick auf die stattgehabten Unruhen, und damit dergleichen Störungen in Zukunft nicht wieder vorkämen, die Disziplin bedeutend verschärft werden. Ferner wurde befohlen, daß Waffen und Munition der Seesoldaten im Hafen sowohl als auf der See stets im guten Stande und wohl verwahrt gehalten würden, und daß die Offiziere stets ein wachsames Auge auf die Mannschaft haben sollten, um bei dem ersten Zeichen einer Empörung sogleich einschreiten zu können und die Anstifter schonungslos zu bestrafen.

Solche Befehle waren bedenklich in einer Zeit, wo die gegebenen Versprechungen noch nicht erfüllt waren. Die Folgen davon blieben nicht aus.

In Spithead lagen unter Admiral Colpays die Linienschiffe „London“ und „Marlborough“. Von St. Helens kamen Abgesandte der dortigen Seeleute und wollten an Bord. Es wurde ihnen verweigert, nun sammelten sich die Matrosen an Deck der „London“ und forderten die Offiziere auf, das Anbordkommen zu gestatten, die Offiziere bewaffneten sich, ein Matrose begann ein Geschütz loszumachen, ein Leutnant erschoss ihn auf der Stelle. Nun brach der Tumult aus. Die Offiziere wurden entwaffnet und der Leutnant sollte gehenkt werden, da trat der Admiral dazwischen, und nahm alle Schuld und Verantwortung auf sich, nicht viel fehlte, so hätte er seinen Mut mit dem Leben bezahlen müssen, aber ein Zufall rettete ihn; einer der Meuterer beschimpfte den Admiral derartig, daß die anderen, von jung auf an Achtung vor jedem hohen Offizier gewohnt, nun über jenen herfielen und ihn über Bord werfen wollten. So verschonten die Empörer den Admiral und die Offiziere, nahmen ihnen aber das Kommando und brachten sie an Land.

So schlimm all diese Vorgänge in einer Zeit, in der England so sehr seiner Schiffe bedurfte, auch waren, so muß man doch als einen Milderungsgrund in Betracht ziehen, daß neben der schlechten Behandlung und Bezahlung die jene Hunderttausende erfuhren, sie auch nicht mit ausgehobenen Soldaten oder Matrosen verglichen werden dürfen. Die englische Flotte brauchte so viele Leute, daß man mit allen möglichen erlaubten und unerlaubten Mitteln sich die Menschen verschaffen mußte, man machte ihnen Ausichten auf reiche Prisen-gelder und glänzende Beute, und hatte man schließlich noch nicht genug Leute aufgetrieben, dann machte ein Kapitän dem anderen seine Matrosen abspenstig, oder ging bewaffnet des Nachts an Land und preßte die Gefundenen, die oft nur Gefindel waren zum Seedienste.

Nun beschloß man, Admiral Howe mit weitgehenden Vollmachten zur Flotte zu senden, Howe, der das volle Vertrauen des Königs, des ganzen Landes und vor allem aber die Liebe der Mannschaften genoß, dem es aus letzterem Grunde auch schon früher, nämlich in dem Jahre 1783 gelungen war, eine kleinere Meuterei an Bord des „Janus“ durch das Gewicht seiner Person zu unterdrücken, während andere nur mit den schwersten Bestrafungen zum Ziele gelangten. So kam unter anderen das Schiff „Raisnable“ unter Lord Hewey von Westindien mit meuternder Besatzung an, weil sie in Chatam und nicht in Portsmouth abgelöhnt werden sollten. Sieben Mann wurden damals gehenkt und drei erhielten jeder 300 Hiebe!

Die Seeleute betrachteten ihn noch immer als ihren Freund, obgleich er ihrer Meinung nach von ihren Bittschriften keine Notiz genommen hatte. Lord Howe hätte auf Grund seiner zerrütteten Gesundheit diesen Antrag leicht zurückweisen können, aber er folgte aus strengem Pflichtgefühl dem Rufe des Königs ohne Murren.

Das erste, was Lord Howe bei seiner Ankunft zu Spithead — am 11. Mai — tat, war, daß er auf allen Linien Schiffen genaue Nachforschungen anstellte, um zu erfahren, welche Gründe die Seeleute zur Unzufriedenheit haben könnten. Das plötzliche Erscheinen des Lords, welcher sie so siegreich zur Schlacht geführt und stets ein mildes Regiment geübt hatte, machte auf die Besseren unter ihnen einen tiefen Eindruck. Zuerst verlangte Lord Howe, daß die Mannschaften an ihn eine Bittschrift richten sollten, in welcher sie in geziemenden und ehrfurchtsvollen Ausdrücken um seine Vermittlung bäten, daß die Verzeihung Seiner Majestät des Königs ihnen zu teil werden möge. Außerdem bemühte sich Lord Howe, einige der Offiziere, die sich besonders verhaßt gemacht hatten, zu entfernen und ihre Stellen anderweitig zu besetzen, indem er erklärte, wenn man den aufgebrachten Matrosen in diesem Punkte nicht willfahre, so müsse er daran zweifeln, die gute Ordnung wieder herzustellen.

Am 13. überreichte eine Deputation der Mannschaft dem Lord Howe ihre Bittschrift, die so abgefaßt war, wie er es vorschrieb. Nur sprach sich überall der bestimmte Entschluß aus, die Offiziere, welche sie ans Land geschickt hatten, nicht wieder an Bord lassen zu wollen, weil sie von ihnen zu schlecht behandelt worden wären.

Das unbedingte Vertrauen, welches die Seeleute zu Lord Howe hatten, beseitigte schnell jede Unzufriedenheit. Die meisten Offiziere, zu entfernen, war eine Notwendigkeit geworden; sie selbst wußten das nur zu gut und wünschten nicht, auf ihre Posten zurückzukehren. Verlegend mußte es freilich für Lord Howe sein, daß er in seiner eigenen Kajüte auf dem Admiralschiff „Königin Charlotte“ mit den Bevollmächtigten der Empörer unterhandeln mußte; doch war es ihm auch eine Genugtuung, daß auf diesem Schiffe die Offiziere beliebt waren, und man keinen einzigen derselben missen wollte. Dennoch war die Zahl der entlassenen Offiziere sehr groß, nämlich 5 höhere Offiziere, 87 anderer Grade und 13 Deckoffiziere.

Übrigens ward Lord Howe hier und da getadelt, daß er den Schiffsmannschaften zu sehr nachgegeben habe.

Als Lord Howe nach London zurückkam, war es seine erste Sorge, den

von den Mannschaften abgesetzten Offizieren ihre volle Gage so lange fortzahlen zu lassen, bis dieselben anderweitig untergebracht werden konnten.

Infolge dieser Ereignisse war auch auf den Schiffen der Eskadre of the North des Lord Duncan Meuterei ausgebrochen und zwar viel heftiger, als auf der Kanalflotte. Auch wurden dort nicht gerechte Forderungen wie in Portsmouth, sondern übertriebene, ja unerhörte gemacht. Hier waren es schlechte Elemente, hauptsächlich ein gewisser Parker, der die Meuterer anführte, und es kam dazu, daß die Schiffe gegeneinander schossen, da aber die Anführer nicht nur die Offiziere, die ihnen zu streng gewesen, an Land schickten, sondern ihrerseits nun eine Art Schreckensherrschaft einführten, d. h. eine Disziplin, bei der viel mehr gestraft und ausgepeitscht wurde, als je zuvor, empörten sich die Meuterer wieder gegen Parker, legten sich mit seinem Schiffe unter die Landbatterien und lieferten ihn aus. Parker wurde dann, wie noch manche seiner Genossen gehenkt. Manchmal befürchtete man in England, daß die Empörer mit den Schiffen zu den Franzosen übergehen würden, aber als es zum Schlagen kam, zeigte es sich, daß die revoltierenden Elemente nicht die schlechtesten gewesen waren. Nicht allein in den heimischen Häfen, sondern auch in fremden und zwar zunächst in der Flotte von Lord St. Vincent vor Cadix, brach ein Aufstand aus, der aber durch Hinrichtung der Räubersführer gedämpft wurde.

Die schlimmen Erfahrungen des Jahres 1797 haben gute Früchte für England getragen, jede obere Behörde hat von da ab sich bemüht, das Leben des englischen Matrosen menschlicher zu gestalten. Der Sold wurde erhöht, die Verpflegung verbessert, bestimmte Vorschriften wurden gegeben, nach denen die Leute Urlaub erhalten mußten, Kranken- und Waisenhäuser wurden errichtet, und so ist aus der scheinbar bösen Saat eine gute Frucht aufgegangen und daran hatte Lord Howe, den die Matrosen wegen seiner dunklen Hautfarbe den „schwarzen Dick“ nannten, einen großen Anteil.

Howe starb im Jahre 1799, und das Volk ehrte ihn durch ein Denkmal im St. Paulsdomo. Das Denkmal stellt den Admiral in Lebensgröße dar, hinter ihm befindet sich eine Minerva, die einen Dreizack hält, vorne sieht man die Gallionsfigur seines Admiralschiffes „Königin Charlotte“ und eine Tafel mit seinem Namen und den hervorragendsten Siegestagen seines Lebens.

Howe — St. Vincent — Nelson sind die größten Seehelden, die England hervorgebracht hat.

Horatio Nelson.

1. Die Schlacht bei Sankt Vincent.

14. Februar 1797.

Horatio Nelson war der Sohn eines Pfarrers im Dorfe Burnham der englischen Grafschaft Norfolk. Der Bruder der früh verstorbenen Mutter, Kapitän Suckling, nahm den schwächlichen Knaben mit dem neunten Jahre zu sich, und mit dem zwölften Jahre zum ersten Male an Bord seines Linienschiffes „Triumph“. Damit er nicht seine Zeit auf einem stillliegenden Schiffe nutzlos verbringe, wurde Horatio auf ein Handelsschiff gebracht, dann machte der 15 jährige Knabe eine Nordpolfahrt mit, wo er mehrfach, auch im Kampfe mit einem Eisbären, Gelegenheit hatte, einen ganz hervorragenden Mut zu zeigen. Zurückgekehrt, nahm er wieder Dienste in der Marine, aber er litt in den Tropen so an Fieber, daß man schon an seinen frühen Tod glaubte. In einer seiner Fieberphantasien rief er einstens, als er den König für seinen besonderen Schutzgeist gehalten, laut aus: „Ich will ein Held werden!“ Nelson hat sich nie gescheut, alle Arbeiten und Handlungen zu erlernen, die im Schiffsdienste vorkommen, denn einer seiner ersten Grundsätze hieß: Ein richtiger Seeoffizier muß die praktischen Kenntnisse eines Matrosen und die Manieren eines Gentleman besitzen. Durch eine Menge glücklicher Zufälle, oder durch das Walten einer weisen Vorsehung kam Nelson schnell vorwärts, schon mit 21 Jahren nach neunjähriger Seedienstzeit kommandierte er als Kapitän eine Fregatte, aber die große Selbständigkeit, die Nelson mehrere Male an den Tag legte, zog ihm viele Feinde zu, und deshalb gab man ihm eine ganze Reihe von Jahren gar keine oder nur geringfügige Anstellungen. Endlich, als die französische Revolution schon anfing zu drohen und der Welt ihr gefährliches Antlitz zu entschleiern begann, verwendeten sich Freunde für ihn, und Nelson erhielt im Jahre 1793 das Linienschiff „Agamemnon“, und damit beginnt die eigentliche Heldenlaufbahn dieses größten eng-

lischen Admirals. Mit diesem Schiffe war Nelson bei der Beschießung von Kalvi auf Korsika tätig. Ein Teil der Marinemannschaften hatte Kanonen an Land geschafft und beschoß die Franzosen aus diesen Landbatterien, Nelson, der sich in einer der Batterien aufhielt, wurde durch einen Schuß, der Sand und Kiesel aufwarf, schwer verwundet und verlor für sein ganzes Leben die Sehkraft eines Auges. Er war im Grunde genommen die Haupttriebfeder des Angriffs und der Einnahme von Kalvi gewesen, aber während alle anderen höheren Offiziere Auszeichnungen erhielten, wurde seiner nicht einmal bei den Verwundeten Erwähnung getan. Er war empört hierüber und schrieb: Einhundert und zehn Tage war ich gegen den Feind zu Lande und zur See tätig; ich habe mich in dieser Zeit dreimal gegen Schiffe, zweimal gegen Bastia, viermal gegen Boote geschlagen. Ich habe zwei Städte genommen, zwölf feindliche Schiffe verbrannt, von der Regierung aber keine Belobung erhalten.“

Im Jahre 1796 hatten die Spanier, gezwungen durch die Erfolge Bonapartes, ein Bündnis mit der französischen Republik geschlossen. Beide zusammen waren den Engländern im Mittelmeer überlegen, und der englische Admiral Jervis hatte den Befehl erhalten, sich aus dem Mittelmeer zurückzuziehen, zumal die Franzosen die Absicht hegten, zunächst in dem unruhigen Irland zu landen und damit England auf eigenem Boden zu bekämpfen. Aber die Verhältnisse auf den beiden verbundenen Flotten waren keineswegs glänzende. Die Spanier besaßen wohl eine ziemliche Anzahl guter Linienfahrtschiffe, aber das Personal war mangelhaft. Es fehlte den Offizieren an Seererfahrung, sie waren wenig geschult und die Mannschaften bestanden aus zusammengelaufenem disziplinelosen Gesindel. Der Gesundheitszustand war, wie allerdings damals auf den Flotten bei ungenügender Verpflegung und nicht hinreichend ausgebildetem Arztpersonal allgemein so schlecht, daß manchmal Schiffe wegen Tod und Krankheit, die unter den Mannschaften aufräumten, außer Dienst gestellt werden mußten. An Seeleuten zählte man bei den spanischen Mannschaften wenig über 10 Prozent.

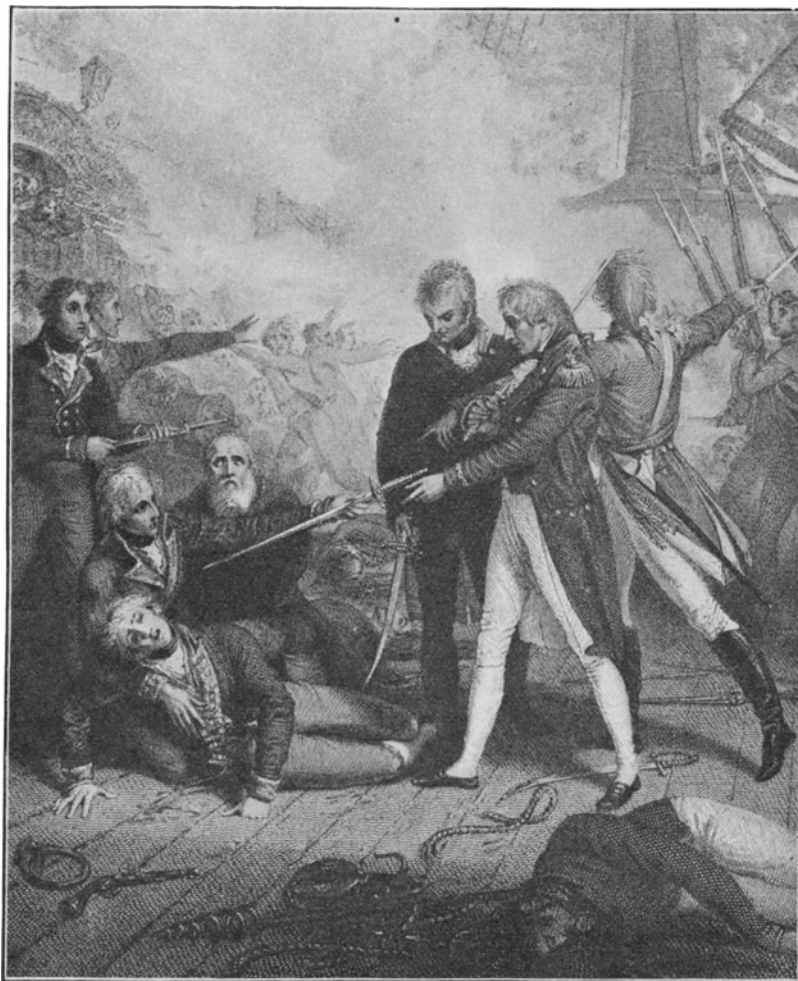
Unter den höheren französischen Offizieren hatte infolge der Revolution und ihrer Schrecken die Guillotine entsetzlich gehaust. Die große Mehrzahl der Offiziere war entweder enthauptet worden, weil sie zum Adel oder wenigstens zur Aristokratie gehörten, oder sie waren ausgewandert. Nun fing die französische Regierung an, nach Gutdünken Offiziere und Admirale zu ernennen, und es ereignete sich,

daß Leute, die noch vor drei Jahren Leutnant waren, nun plötzlich als Admirale Flotten in die Schlacht führten, daß Fähnriche und Bootslleute, ja Steuerleute aus der Handelsmarine, sogar einzelne Matrosen Linienfahrer befehligten. Daß unter solchen Umständen oft von Disziplin und von Gefechtsbereitschaft dieser Flotten kaum die Rede sein konnte, liegt auf der Hand. Und nun erst die Mannschaften, da fehlte es, wie bei den Spaniern am besten. Ein geregelter Geschwaderdienst, ein Zusammenwirken der Schiffe war ausgeschlossen, und es waren doch alles nur ziemlich schwerfällige Segelschiffe, Zwei- und Dreidecker mit 70—120 Kanonen, in den großen, offenen Batterien, in denen regelrecht angebrachte Breitseiten so furchtbar wirkten, wo andererseits ein Exerzieren, ein Einschießen dieser Massen von Menschen und Kanonen unablässige Bedingung war; die Schiffe mußten, um die notwendigen Evolutionen ausführen zu können, schnell und geschickt manöviert werden, die Matrosen, eben noch an Deck mit Segeln und Rahen arbeitend, mußten im nächsten Moment mit ihren Kanonen herumspringen, um mit denselben schnell der Bewegung des Schiffes zu folgen. Dies große Uhrwerk mußte in gutem Gange sein, aber es war nicht so, deshalb versagte es. Skorbut und Typhus rafften die Menschen hinweg, und die Schiffe waren oft nur Pesthöhlen, aus denen die Leute flohen, wann sie nur konnten. Die Flotte Villeneuve's verlor in drei Monaten, ohne einen Schuß getan zu haben, 3000 Mann. Solche Flotten können nicht siegen, wenn sie einem Feinde auf dem Meere begegnen, der wetter- und sturmerprobte Kapitäne hat, dessen Mannschaften zum größeren Teil Seeleute sind, die wissen, was ein Schiff ist, und die mit ihren Waffen umzugehen gelernt haben. Konnten doch im Juni 1795 zwölf französische Linienfahrer in einem längeren Gefechte fünf englischen nur einen Verlust von 13 Verwundeten beibringen. Bei den Engländern war auch nicht alles golden, aber das Offiziercorps war tüchtig. Die Matrosen ja auch vielfach zusammengetrieben, gewaltsam gepreßt, versagten auch hier manches Mal den Dienst und gingen auf einzelnen Schiffen ja in ganzen Flotten oftmals, wie vorher geschildert, zur offenen Meuterei über. Aber das Vertrauen in die Gefechtsführung durch ihre Offiziere war unbegrenzt und zu einzelnen Kommandanten und Admiralen drängten sich die Freiwilligen geradezu, denn ihrer harrete ein sicheres goldenes Ziel, das Preisgeld.

So lagen die Dinge, als der spanische Admiral Don José de Cordova, um nach Norden zu segeln, am 5. Februar 1797 die Straße von Gibraltar mit westlichem Kurse passierte. Cordova befehligte 27 Linien-

schiffe, und sein Ziel war Cadix. Portugal war mit England im Bündnis. Englische Kriegsschiffe begleiteten die portugiesischen Westindienfahrer. und in Lissabon lagen englische Linienfahrer unter Admiral Jervis mit der Absicht, sich jeder Bewegung der Spanier nach Norden hin zu widersetzen. Seine Fregatten, die leichteren und schnelleren Segler, hatten von der Annäherung der Spanier die Kunde gebracht, und Jervis beschloß, sie anzugreifen. Ihm standen 15 Linienfahrer zur Verfügung, mit denen er geschlossen in zwei Reihen von 8 und 7 Schiffen unfern von Sankt Vincent auf die Spanier lossegelte, die ungeordnet in zwei losen Gruppen, die größere von 21, die kleinere von 6 Schiffen sich dem Hafen von Cadix zu nähern versuchten. Auf einem der englischen Schiffe, dem „Captain“, kommandierte Nelson. Die Lücke zwischen den spanischen Schiffsgruppen betrug 8 Seemeilen (jede Seemeile hat 1852 m), und Jervis trachtete dazwischen, in diese Lücke hinein zu segeln, um die Feinde voneinander zu trennen. Die Entfernung von 8 Seemeilen genügte, mehrere Stunden zu gewinnen, um in diesen die größere Abteilung so zu bekämpfen, daß eine Entscheidung gefallen sein mußte, ehe die andere Abteilung gegen den Wind segelnd zur Unterstützung kommen konnte.

Die artilleristischen Errungenschaften waren damals noch nicht sehr groß, man konnte noch nicht auf dem bewegten Wasser auf große Entfernungen schießen und treffen, sondern man mußte bestrebt sein, ganz nahe, wenn möglich auf 100 Schritt und weniger aneinander zu kommen, um sich dann mit den Breitseiten so zu bearbeiten, bis der eine der Kämpfenden entweder durchlöchert wie ein Sieb sank, oder der Brand die Verteidigung unmöglich machte, oft waren Ruder und Takelage und Segel zerflossen, die Gegner stießen aneinander, es wurde von Bord zu Bord geentert, und die blanke Waffe entschied. Zudem hatten die meisten Kanonen noch keine ordentlichen Zieleinrichtungen, sie wurden nur horizontal gelegt und mit Luntten abgefeuert, auch war das Pulver, welches man mit runden Schaufeln von vorne in die Rohre hineinbrachte, keineswegs gleichmäßig, oft sogar schlecht und verdorben, alles dies zusammen bewirkte, daß schnelles Erfassen der Lage, waghader Mannesmut und ein Befolgen der im richtigen Moment gegebenen Befehle Vorbedingungen zum Siege waren. Die englische Flotte setzte sich in eine lange Linie, indessen drei Spanier von der großen Abteilung nach der kleineren hinübersegelten und diese Abteilung, nun aus neun Schiffen bestehend, nahm am Kampfe, der jetzt im Westen entbrannte, gar nicht teil, sondern begnügte sich mit einigen unzulänglichen Annäherungsversuchen.



Nelson empfängt den Degen des gefallenen Kapitäns des „San Josef.“
Nach dem Gemälde von H. Westall.

Die lange Linie aber der Engländer segelte an dem Gros der Spanier vorüber, wobei die ersten Schiffe viel litten und die anderen, weil die Wendung erst nach und nach erfolgte, gar nicht ins Feuer kamen, und es lag die Befürchtung vor, daß die Spanier sich auf diese Weise entweder flüchteten, oder sich dennoch vereinigten. Das ist der Augen-

blick, in dem Nelson als Kommodore mit seinem Schiffe dem „Captain“ den Ausschlag gab. Er sah die erwähnten Möglichkeiten, und als Drittletzter der langen Reihe gar nicht zur Aktion kommend, drehte er ohne Befehl, eigentlich gegen Befehl, sein Schiff herum, fuhr aus der Linie hinaus und legte sich quer vor das erste der vor dem Winde herankommenden Spanier. Nur einer der Engländer, sein intimer Freund, Kapitän Troubridge mit dem „Culloden“, war ihm gefolgt. Mit seinen 74 Kanonen griff Nelson die „Santissima Trinidad“ mit 130 Kanonen an, das größte Kriegsschiff der damaligen Zeit. Dadurch kam er in eine böse Lage, denn wenn auch Nelson das große Admiralschiff aufgehalten und abgedrängt hatte, so kamen doch immer mehr der anderen heran und nur dem Dazwischenkommen des „Culloden“ hatte er es zu verdanken, daß er mit seinem Schiffe nicht der Übermacht erlag; denn schon hatten sich der „San Josef“ mit 112 Kanonen, „Salvador del Mundo“ mit 112, „San Nicolás“ mit 80 und „San Fidore“ mit 74 Kanonen eingefunden. Der ungleiche Kampf dauerte über eine Stunde, als durch zwei englische Schiffe, den „Excellent“ und den „Blenheim“, Hilfe ward. Nelsons Schiff war so zerschossen, daß es nicht mehr manövrieren konnte, die Segel hingen zersezt herunter, Masten und Rahen waren zerbrochen, das Ruder arbeitete nicht mehr und in der Not griff Nelson zum äußersten Hilfsmittel, mit seinem Schiffe war nichts mehr zu machen, aber neben ihm lag, dicht an dicht der spanische Zweidecker der „San Nicolas“. Die Unterdivisionen wurden gerufen, Matrosen und Seesoldaten stürzten hinüber auf das Heck des Gegners, die Kajütenfenster werden eingeschlagen und alles, auch der Kommandore mit dem Schwerte in der Hand treiben die sich widersetzenden Spanier vor sich her. Ein kurzer Widerstand der spanischen Offiziere an Deck und in der Kajüte, der Kommandant fällt, die Flagge wird niedergeholt, das Oberdeck ist erobert, die Lücken werden von den Engländern besetzt, aber unten tobt der Kampf von Schiff zu Schiff, von Pforte zu Pforte weiter so nahe, daß die Kanoniere sich gegenseitig mit Degen und Lanzen erreichen können. Neben dem spanischen Schiffe „San Nicolas“ ist der Dreidecker „San Josef“ mit der Takelage unklar geworden und von den Masten dieses Schiffes regnen die Kugeln auf das Deck des „San Nicolas“ hinüber. Wie ein Blitz durchzuckt eine Eingebung Nelsons Hirn, „West Minster Abbey oder Sieg!“ ruft er aus, sammelt, was er an Leuten finden kann, und unter der Hilfe von einem Offizier erklettert er das höher liegende Schiff. Raum war Nelson mit einigen seiner Getreuen drüben, als ihm schon ein Spanier zurief,

„wir ergeben uns“. Nelson selbst war erschrocken, solchen Erfolg hatte er nicht erwartet, aber schnell wieder gefaßt ließ er sich den Degen des Kommandanten überreichen und gab ihn seinem getreuen Fearney, seinem alten Bootsteurer vom „Agamemnon“, der ihn kaltblütig zu den anderen tat, die er unter dem linken Arme trug, als wenn er dort ein Bündel Stöcke verwahrte. Die Wegnahme dieser beiden Schiffe hatte Nelson nicht mehr als 50 Mann gekostet, aber es ist eine Tat, die wohl einzig dasteht und an deren Möglichkeit man auch vorher nicht denken konnte. Ein Schiff durch Enterung nehmen und über dasselbe hin gleich das zweite erobern! Bis jetzt fehlte dazu die Benennung, von dem Tage von Sanct Vincent an aber nannte man solches „Nelsons Enterbrücke“.

Außer dem „San Nicolas“ und „San Josef“ wurden noch „Salvador del Mundo“ und „San Sidore“ den Spaniern abgenommen, da nun aber endlich doch noch die bisher untätig gebliebene Abteilung der Spanier herangesegelt kam, brach Jervis mit zwei schwer beschädigten Schiffen sich zu sehr in der Minderzahl sehend, den Kampf ab, der ihn so unverhältnismäßig wenig Opfer gekostet hatte. Als der Sieg von Sanct Vincent in England bekannt wurde, atmete man daselbst auf. Die Unfähigkeit der Spanier zur See war bewiesen worden, das alte Vertrauen in die Marine wieder hergestellt, die Invasion Irlands verhindert und der Weg in das Mittelmeer wieder geöffnet. Nelson mußte sein Schiff, das nicht mehr recht schwimmen wollte, abgeben und hißte sein Kommandozeichen auf dem Linienschiffe „Irresistible“. Admiral Jervis wurde Baron Jervis of Meaford, Herzog Sanct Vincent, und erhielt eine Pension von 3000 Pfund Sterling ausgesetzt, die andern englischen Admirale Thompson und Parker wurden zu Baronets gemacht. Nelson mußte sich mit dem Bath-Orden begnügen und dem Ehrenbürgertitel der Stadt London, dieser Titel wurde ihm in einer goldenen Brunnkassette überreicht. Wohl war es das Verdienst von Jervis, mit seinen 15 Schiffen 29 spanische angegriffen zu haben, aber entschieden hat den Sieg nur Nelson, und dies hat auch Admiral Jervis anerkannt. Als Nelson an Bord des Admiralschiffes kam und Jervis den Degen des verwundeten spanischen Admirals vom „San Josef“ überbrachte, weigerte sich Jervis, denselben anzunehmen, indem er sagte: „Behalten Sie ihn, er gehört aus vielen Gründen dem, der ihn aus der Hand eines Gefangenen empfing.“ Während man in London triumphierte, ging man in Madrid mit dem Admiral und den sechs ältesten Kapitänen streng ins Gericht. Sie wurden einfach kassiert. Die Ärmsten waren zu bedauern, denn was konnten sie für die Fehler

ihrer Regierung? Das stolze Spanien war schon längst mit seiner Seeherrlichkeit im Absteigen begriffen, und die traurigen Verhältnisse, die in der Marine herrschten, griffen immer stärker um sich, bis endlich die Macht, die einstens die Welt beherrschte und deren Kriegsflaggen in allen Meeren wehten, am Ende des vorigen Jahrhunderts einen solchen jähen Sturz erlitt, der sie mit einem Male als See- und damit auch als Landmacht aus der Liste der europäischen Großstaaten verschwinden ließ.

2. Abukir.

(1. August 1798.)

Nelson hatte einen sehr unständigen leidenschaftlichen Charakter und war leicht durch irgend welche Umstände entflammt. Als er zur Flotte von Admiral Jervis gehörte, die nun die Spanier in Cadix blockierte, hatte er die Nachricht erhalten, daß der spanische Vizekönig nach Europa unterwegs sei und sich vor englischen Kreuzern nach dem spanischen Teneriffa geflüchtet habe. Sofort bestürmte er den Admiral Jervis, ihm die nötigen Schiffe zu geben, er wolle Teneriffa nehmen. Nur zögernd gab Jervis dem heftigen Drängen Nelsons nach und bewilligte ihm ein Geschwader aus vier Linien Schiffen und drei Fregatten. Die Spanier indessen waren auf ihrem Posten, sahen die englischen Schiffe frühzeitig nahen, und als Nelson, außerdem mit den Hafen- und Stromverhältnissen nicht hinreichend bekannt, einen nächtlichen, gewaltfamen Angriff auf Teneriffa durchführte, verlor er mehrere hundert Mann und büßte selbst seinen rechten Arm ein, das Unternehmen endete in einem Rückzuge und Nelson war fortan ein Mann mit nur einem Auge und einem Arme, bewahrt aber hatte er sich seinen Heldenmut und seine Feuerseele. Der Arm war abgenommen worden, aber dennoch blieb Nelson im Dienste. Man mochte ahnen, daß noch Großes von ihm zu erwarten sei, und im April 1798 ging Nelson wieder mit dem „Vanguard“ nach dem Mittelmeer ab, wo die Herrschaft der Franzosen sich nachgerade vollkommen ausgedehnt hatte, denn sie hatten bereits die Ionischen Inseln genommen und bedrohten Neapel, den letzten Bundesgenossen Englands im Mittelmeer.

Von dem Adriatischen Golf bis zu der Straße von Gibraltar war kein englischer Kreuzer anzutreffen. Das Königreich beider Sizilien befand sich in großer Aufregung. Mit Schrecken sah Neapel die großen Seerüstungen in allen französischen Häfen. Da erschien die Flotte



Ararat's

Englands unter den Befehlen des Lord Vincent vor Cadix. Die erste Nachricht, die ihr zuging, war, daß eine Flotte von 400 Rauffahrern unter französischem Geleit 40 000 Soldaten an Bord nehmen werde. Wohin mit dieser Macht? Nach Sizilien oder Malta? Oder gar nach Cadix. Andere sprachen von einem Marsch quer durch die Wüste, um die englische Herrschaft in Ostindien zu stürzen.

Da galt es, wach sein.

Drei Linienfahrer, „Vanguard“, „Orion“ und „Alexander“, nebst vier Fregatten und einer Korvette, wurden unter Nelsons Befehle gestellt. Er sollte längs der provencalischen Küste und in dem Golf von Genua kreuzen, um die eigentlichen Ursachen jener großen Rüstungen zu erfahren.

Raum war Nelson abgesehelt, als dem Lord Vincent (Admiral Jervis) die Kunde ward, daß ihm eine bedeutende Verstärkung zugehen werde. Mit Hilfe derselben sollte er eine Flotte von zwölf Linienfahrern und der entsprechenden Anzahl Fregatten in das Mitteländische Meer schicken. Diese Flotte erhielt den Auftrag, die in Toulon versammelte Flotte zu beobachten. Dieselbe erhielt zugleich den Befehl, sämtliche Häfen, mit Ausnahme derer der Insel Sardinien, die das Einlaufen wegen Verproviantierung verweigerten, feindlich zu behandeln. Der Oberbefehl war Nelson zugeordnet.

Am 8. Mai war Nelson mit seinen drei Linienfahrern vor Gibraltar. Am 17. Mai erreichte er die Höhe von Kap Sicis und erhielt hier die Nachricht, daß sich in dem Hafen von Toulon in diesem Augenblicke 19 zum Auslaufen fertige Linienfahrer befänden. Ein Sturm, der seinem Schiffe die Masten brach, jagte ihn unter die Küste von Sardinien. Dort wurde er von seinen Fregatten getrennt und ging mit seinen Linienfahrern auf der Höhe von San Pietro, einer an der Südwestküste von Sardinien gelegenen kleinen Insel, vor Anker. Die französische Flotte, 72 Segel stark, verließ die Reede von Toulon am 18. desselben Monats. Sie stand unter dem Befehl des Vizeadmirals Brueys, der seine Flagge auf dem Dreidecker „Orient“ hissen ließ und das Kommando des Zentrums übernahm. Das voransegelnde Geschwader befehligte der Konteradmiral Blanquet-Duchayla. Das zweite Geschwader, welches der Hauptflotte den Rücken deckte, stand unter den Befehlen des Konteradmirals Villeneuve. Das leichte Geschwader, dazu bestimmt, überall zu sein, wo es not tat, befehligte der Konteradmiral Decrès. Majestätisch segelte diese stolze Macht an Korsika und Sardinien vorüber und ankerte am 9. Juni vor Malta.

Nelson hatte unterdessen seine Havarien ausgebessert, lichte die Anker und war am 31. Mai wieder vor Toulon. Er erfuhr das Absegeln der französischen Flotte, ohne daß er wußte, wohin sie ihren Lauf gerichtet habe. Ihm fehlten seine schnellen Fregatten, um sie aufzusuchen zu lassen. Am 5. Juni befand er sich auf der Höhe von Korsika. Dort stieß die Brigg „Mutine“ zu ihm. Sie meldete ihm eine Verstärkung von elf Linienfahrern unter den Befehlen des Kapitäns Troubridge

an und überbrachte die Ordre, die französische Flotte, wohin sie immer segle, ja selbst bis in das Schwarze Meer zu verfolgen.

Bald fand die Vereinigung mit dem angekündigten Geschwader statt. Nelson theilte seine Schiffe in drei Kolonnen. Die erste ward von dem „Vanguard“ geführt, an dessen Bord sich Nelson befand. Ein bezeichnendes Moment, denn Vanguard heißt der Vorkämpfer. Die zweite Kolonne befehligte Kapitän Samuel Hood. Beide Abteilungen waren bestimmt, die dreizehn Linienschiffe des Admirals Bruetz zu bekämpfen. Die dritte Kolonne bestand nur aus vier Linienschiffen, welche Kapitän Troubridge befehligte. Er wurde dazu ausersehen, in die zum Geleit dienenden französischen Kriegsschiffe einzudringen und die Kauffahrtei- und die Transportschiffe, in welchen sich die Soldaten der italienischen und der Rheinarmee befanden, in den Grund zu bohren; ein Auftrag, der nicht zur Ausführung gebracht werden konnte.

Die Franzosen hatten ihr Geheimnis wohl bewahrt. Die Instruktion der Admiralität deutete auf Neapel, Sizilien, Morea, Portugal, ja selbst auf Irland hin. An Agypten hatte kein Mensch gedacht. So blieb Nelson nichts übrig, als die Franzosen auf gut Glück zu suchen.

Er durchsuchte die weite Bucht von Toulon; sie war leer. Vor Neapel erfuhr er, die französische Flotte sei nach Malta gefegelt. Er durchschnitt deshalb die Meerenge von Messina und hielt den Kurs auf Malta. Als er dort anlangte, hatte der Feind zwei Tage vorher die Anker gelichtet. Ein Ragusaner, der mitten durch die französischen Transportschiffe gefegelt war, brachte ihm die Nachricht. Mit Nordwestwind waren die Franzosen abgefegelt, und im Osten der Insel waren sie gesehen worden. Nelson hatte sein Ziel gefunden; sie konnten nur nach Agypten gegangen sein. Ohne erst lange zu beraten, steuerte er dorthin und ankerte am 28. Juni vor Alexandrien. Dort mußte niemand etwas von einer französischen Flotte. Nelson war im höchsten Grade aufgeregt und befahl sofort, ohne nur einen Anker in den Grund zu senken, nach Sizilien zu segeln, wo er nunmehr die Franzosen vermutete, um eine Landung zu wagen. Diese Eile wurde ihm sehr nachtheilig, denn fortdauernd von widrigen Winden aufgehalten, hatte er eine lange Kreuzung zu bestehen. Hätte er einen Tag vor Alexandrien gewartet, würde er die Franzosen gefunden haben. Diese aber trafen die Kees ohne alle Verteidigung an und begannen am 1. Juli die Aus-schiffung der Truppen.

Nelson war in Sizilien angekommen, der Proviant ging den Schiffen aus, die Leute waren überanstrengt, abgehört durch das Mißbehagen

der Befehlshaber, und eine Menge Schwierigkeiten stellten sich Nelson in den Weg, in England höhnte man über sein vergebliches Suchen, seine Rückkehr nach Italien, denn man wußte längst, daß auch persönliche Interessen ihn in Neapel fesselten, kleine Interessen, die der sonst so große Mann seinen Pflichten leider oft voransetzte. An Lord Jervis schrieb Nelson einen heftigen Brief, in dem er sagte, er wolle die Franzosen verfolgen und finden und sollten sie zu den Antipoden gesegelt sein, „und wenn ich sie finde, so können Sie sich darauf verlassen“ heißt es in diesem Briefe, „ich werde sie zum Kampfe zwingen“, und an Lady Hamilton in Neapel schrieb er: „Wir segeln mit dem ersten Winde, und Sie dürfen versichert sein, daß ich entweder mit Lorbeer gekrönt oder mit Chypressen bedeckt zurückkehren werde“. Nelson kannte eben nichts, was dazwischen lag. Sieg oder Tod, Lorbeer oder Chypresse, so hieß die stete Lösung seines Lebens, und sie wiederholt sich in ähnlichen Worten oftmals in Briefen und Ansprachen.

So hatte die Verfolgung ein Ende. Nur einen einzigen Punkt gab es, wo die beiden Flotten hart aneinander vorüber hatten kommen müssen. Und gerade hier braute ein undurchdringlicher Nebel auf, der mehrere Stunden anhielt und es den Flotten unmöglich machte, voneinander etwas zu gewahren.

Raum hatte der General Bonaparte die Flotte verlassen, als sich die Lage der Dinge änderte. Admiral Brueys, der von Nelsons Erscheinen an der Küste von Agypten hörte, glaubte fest, derselbe werde nicht wieder dahin zurückkehren; wenigstens nicht, ohne sich vorher bedeutend verstärkt zu haben. Er trug Bedenken, seine Schiffe in den Hafen von Alexandrien einlaufen zu lassen, obgleich seine Offiziere der Meinung waren, daß es ohne Gefahr geschehen könne. Statt nach Corfu abzugehen, weil er Alexandrien nicht für sicher hielt, lag er am 4. Juli noch still vor Anker. Alle Furcht vor Nelson war verschwunden; man lebte in größter Sorglosigkeit. Die Offiziere überboten sich in Festlichkeiten, welche sie einander gaben. Da klang es wie ein Donnererschlag mitten in den Festjubiläum hinein:

„Der Feind ist da!“

Es war der 1. August, als Nelson auf der Höhe von Abukir — das Kanopus der Alten — erschien.

Keine der französischen Fregatten war unter Segel mit der Ordre, nach einem Feinde zu spähen, der sich möglicherweise nähern könnte. Die Boote der Linienfahrer befanden sich am Lande, um den erschöpften Wasservorrat zu erneuern.



Hyferus.

Orion.

Grantlin. Defence.

Orient.

Anfegeh der englischen Flotte in der Schlacht bei Abukir. Zeichnung von Willy Stöwer.

Die Befehlshaber traten zu einem Kriegsrat zusammen. Der Konteradmiral Blanquet-Duchayla schlug vor, die Anker zu lichten und den Engländern sogleich den Kampf anzubieten. Kapitän Dupetit-Thouard trat ihm auf das energischste bei; aber beide blieben mit ihrer Ansicht allein. Es ward beschlossen, vor Anker zu bleiben und den Feind zu erwarten. Man rief die Boote zurück, von denen viele auf Klippen und Sandbänke geraten waren; umsonst versuchte man, sie wieder flott zu machen. Die Fregatten mußten mit einem Teil ihrer Mannschaften die dadurch auf den Linienschiffen entstandenen Lücken decken.

Dreizehn französische Linienschiffe, darunter der „Orient“ von 120 Geschützen, sind in Schlachtreihe aufgestellt, während die englischen Schiffe noch weithin zerstreut waren. Die Ansichten der französischen Flottenführer sind auch jetzt noch geteilt, und dieser Zwiespalt trägt noch mehr dazu bei, das Wirrnis zu erhöhen.

Unterdessen braust das englische Geschwader heran. Nelson, von einer starken Nordwestbrise begünstigt, befindet sich bereits am Eingange der Bai. Ein arabisches Fahrzeug steuert auf das englische Admiralschiff zu und gelangt an Bord desselben, ohne daß die Franzosen es hindern können. Was brachte der Araber dem Nelson? Einen Lotsen? Man muß es glauben, denn das Admiralschiff gibt alsbald den Befehl, die Fahrt ohne Aufenthalt fortzusetzen. Nelson weiß, daß zwischen ihm und den Franzosen kein äußerliches Hindernis besteht. Der „Goliath“ hat die äußerste Spitze. Schon ist Abukir umschifft und die englischen Schiffe befinden sich in der Bai.

Nelson hat seine Kommandanten an Bord berufen, er sieht die feindlichen Schiffe vor Anker, er sieht, daß sie sich um ihre Anker frei im Kreise drehen können und sein Genius mit dem er so wunderbar begabt war, schenkte ihm einen Gedanken, der ihn unmittelbar zum Siege leitete. Mit einer Schiffsabteilung wollte er außerhalb, mit einer andern innerhalb der französischen Reihe vor Anker gehen, so jedes französische Schiff, ehe andere zur Unterstützung kommen könnten von zwei Seiten unter Feuer nehmen und sie alle nach und nach vernichten.

„Wenn es uns gelingt! — Was wird die Welt dazu sagen“, rief Kapitän Berry begeistert aus, als er diesen Plan hörte.

Da gibt es kein Wenn“, entgegnete Nelson kurz, „daß der Plan gelingt, ist bestimmt, aber wer von uns dann noch lebt, um die Geschichte zu erzählen, das ist eine andere Frage.“

Es war kurz vor Sonnenuntergang. Die Sonne, jene rote, in ägyptische Nebel gehüllte Sonne sank in das Meer hinab, und 31 Mi-

nuten nach sechs Uhr, gerade als die glühende Scheibe den Horizont berührte, begann die Schlacht. Die Engländer segeln in majestätischer Ruhe heran, die Anker am Hinterschiff klar zum Fallen, die Franzosen liegen sämtlich mit festgemachten Segeln zu Anker.

Admiral Brueys gibt Signale, seine Schiffe sollen das Feuer beginnen, sobald der Feind in dem Bereiche ihrer Kugeln ist. Nelson dagegen gibt Ordre, den Kampf Bord an Bord zu beginnen und vorher, über den Spiegel weg, einen Anker in See zu bringen. Die Schiffe gewinnen damit einen besseren Halt, denn dadurch wird es ihnen möglich, mit weit größerer Sicherheit zu feuern. Außerdem können sie die Landbatterien der ganzen Länge nach bestreichen. Nelson läßt einen großen Gedanken zur Tat werden. Ein Befehlshaber muß frei sein, um groß handeln zu können. Er erteilt den Kapitänen der einzelnen Schiffe die Erlaubnis, so schnell sie können, in oder außer der Reihe, auf den Feind einzusegeln. Das einzige, was er von ihnen fordert, ist, daß sie ihre vereinte Macht auf die Vorhut der Franzosen werfen. Ein Bedingnis des Sieges ist, daß die Vorhut gänzlich geworfen sein muß, bevor an die Nachhut gedacht werden kann.

Das englische Schiff, der „Goliath“, Kapitän Foley leitet lotend die Schiffe an der Landseite, und ist der erste, der die Franzosen umsegelnd vor dem „Guerrier“ zu Anker geht. Mitten im Feuer eilen jetzt die englischen Matrosen in die Takelage um die Segel fest zu machen, der Anker hält nicht, das Schiff treibt nach dem zweiten Franzosen, dem „Conquérant“, aber die anderen Engländer, „Orion“, „Theseus“, „Audacious“ und „Zealous“ sind herbeigekommen, „Culloden“ ist gestrandet, und mit selbst übermenschlichen Bemühungen gelingt es seinem Kapitän nicht, das Schiff wieder frei zu machen. „Vanguard“, „Mino-taur“, „Defence“ sind vor 8 Uhr vor Anker gekommen und fünf Franzosen liegen im Feuer von acht Engländern. Weitere fünf englische Schiffe treffen nach 8 Uhr ein und nehmen Kurs auf die nächsten drei Franzosen, um sie von beiden Seiten zu umklammern.

Der Kampf, den die Vorhut der Franzosen gegen die acht Engländer zu bestehen hat, ist furchtbar, in einer Viertelstunde sind die beiden ersten entmastet und die andern so zugerichtet, daß hier der Sieg der Engländer schon ziemlich bestimmt scheint, nach einem Kampfe von 1½ Stunden sind schon fünf französische Schiffe verloren.

Etwa um diese Zeit trifft Nelson eine Kartätschkugel, sie streift ihm die Stirne und reißt ihm einen großen Hautlappen herunter, Blut und Haut liegen ihm über dem rechten Auge, und er ist, da er das linke

schon lange vorher verloren, in absoluter Blindheit. Er stürzt rückwärts nieder, Kapitän Berry fängt ihn auf und läßt ihn nach unten zum Verbandplaz bringen. Nelsons Blutverlust ist so groß, daß man die Wunde für tödlich hält. Der Arzt, der eben bei einer Amputation beschäftigt ist, wendet sich zu Nelson — „Nein“, wehrt Nelson ab, „erst der Matrose, der es notwendiger hat, dann zu mir.“

Der Schiffsprediger kommt herbei, um Nelson den kirchlichen Trost zu spenden, er bittet ihn seine letzten irdischen Grüße seinem Oheim zu überbringen, da naht dem Verwundeten der Leutnant Galway, er bringt ihm den Degen des französischen Kapitäns vom „Spartiate“, der so eben genommen wurde; Nelson verlangt nach seinem Sekretär, um Depeschen zu diktieren, aber dieser ist so erschüttert, durch seine eigene Verwundung und die Erscheinung des blutenden erblindeten Admirals, daß er unfähig ist, Nelsons Worte niederzuschreiben. Unbeschreiblich aber ist der Jubel selbst der Schwerverwundeten, als sich der Doktor an die Wunde Nelsons heranmacht und feststellt, daß nur eine leichte Verwundung vorliegt. Notdürftig verbunden eilt Nelson alsbald wieder nach oben, um die Leitung der Schlacht von neuem zu übernehmen.

Der Kampf, den die aus fünf französischen Linien Schiffen zusammengesezte Vorhut mit acht Engländern zu bestehen hat, ist furchtbar. Dagegen ist das Zentrum, woselbst der Dreiecker „Orient“ mit der Admiralsflagge ankert, der eigentliche Kern der Flotte, noch gar nicht zum Gefecht gekommen.

Da naht sich demselben das englische Linien Schiff „Bellerophon“ von 74 Kanonen, welches von Kapitän Derby befehligt wird. Binnen einer Stunde hat sein Schiff zwei seiner Masten verloren, und nahe an 100 Mann sind kampfunfähig geworden. Er kappt seine Ankertaue und eilt aus der Bai. In diesem Augenblicke stellt die französische Vorhut ihr Feuer gänzlich ein. Die englischen Schiffe nähern sich dem Zentrum. In der Nähe des „Orient“ wird die Schlacht immer heftiger. Sie drängt der Entscheidung zu, als die schnell wachsende Dämmerung den Fortgang hemmt, und bald tiefe Nacht beide Flotten umhüllt.

In diesem Augenblicke sind drei Linien Schiffe im Ansegeln, dieselben, die vor Alexandrien zurückgehalten wurden. Es sind „Zealand“, „Swiftsure“ und „Alexander“. Troubridges gestrandeter „Culloden“ dient ihnen als Leuchtturm. Bei dem unheimlichen Aufblitzen des Pulvers steuern sie der französischen Linie näher und feuern ebenfalls auf das Zentrum.

Admiral Bruetz, der allgegenwärtig ist, bleibt unerfchütterlich. Keine Überredung vermag ihn zu bewegen, das Verdeck zu verlassen, obgleich er aus zwei schweren Wunden blutet. Eine dritte Kugel erspart ihm den Schmerz, zu sehen, was nun noch folgen wird. Er verscheidet, wohl nicht mehr ungewiß über den Ausgang. Als sein Auge sich für immer schließt, weiß er, daß die Ehre des Tages verloren ist, und die französische Flagge in den Staub sinkt.

In derselben Minute bricht Feuer an Bord des „Orient“ aus. Es beginnt am Besanmast und teilt sich dem Takelwerk mit; zischend fliegt es weiter und mit einer kaum zu begreifenden, durch nichts zu hemmenden Schnelle läuft es von einem Mast zum andern. Drei Flammensäulen reichen in den Himmel empor. Das Bugspriet ragt wie eine drohende Strafrute in die Nacht hinein. Um 10 Uhr abends fliegt der „Orient“ in die Luft. Die See und die unferne Küste erzittern von dem betäubenden Donner. Die Bemannung geht größtenteils mit in die Tiefe. Nur eine dicke Wolke bezeichnet noch den Platz, wo der Kolosz kämpfte. Unter dem gewaltigen Eindruck dieser Katastrophe ist der Kampf kurze Zeit unterbrochen worden. Der „Franklin“ nimmt ihn wieder auf. Vergebens; alles Glück ist mit England. Nur ein Befehl kann die Franzosen vielleicht noch retten; es ist der Befehl zum Ankerlichten. Er wird nicht gegeben.

Konteradmiral Decrés sagt: Vier tödlich lange Stunden hat die Nachhut von dem ganzen Kampfe nichts weiter gesehen als Feuer und Rauch von Freund und Feind. Und dennoch blieb sie unbeweglich. Nur der „Timoleon“ hißte seine Marssegel, um den ersehnten Befehl zum Ankerlichten der Nachhut zu erzwingen. Er ward nicht gegeben. Auf der Vorhut sind auf dem „Conquerant“ 200 Mann außer Gefecht gesetzt. Der Kapitän des „Aquilon“ ist getötet. Der Kapitän des „Spartiate“ blutet aus zwei schweren Wunden. Die beiden letzten Schiffe haben allein 150 Tote. Der „Guerrier“ hat sämtliche Masten verloren; der „Peuple Souverain“ hat seine Taue gefappt. Mit dem Brande des „Orient“ ist auch das Zentrum vernichtet.

Als die Sonne aufgeht, sieht man den „Merkur“ und den „Heureux“, die auf den Grund geraten sind. Auf dem Kampfplatz befindet sich nur noch der „Wilhelm Tell“, der „Lonnant“, der „Genereux“ und der „Timoleon“. Die beiden eben genannten, auf den Strand geratenen Schiffe, werden von den Engländern besetzt.

Es ist 11 Uhr morgens. Konteradmiral Villeneuve, der an Bord des „Wilhelm Tell“ den Befehl über die Nachhut führt, geht mit den

Trümmern der französischen Flotte unter Segel. Am tapfersten hat sich der „Tonnant“ gehalten; seine drei Masten sind nur noch drei zerschossene Stumpfe; er zählt 110 Tote und 150 Verwundete. Dessenungeachtet gibt der Kapitän sich nicht verloren, er läßt die Flagge an einen Stock binden und an den Stumpf des Großmastes befestigen. Mutig kämpft die Besatzung weiter, und erst 24 Stunden später ergibt sie sich, als „Leander“ und „Theseus“ auf den völlig erschöpften „Tonnant“ einen Angriff machen. Nur das Linienschiff „Genereux“, sowie die Fregatten „Diana“ und „Justice“ vermögen noch dem Admiralschiff „Billeneuve“ zu folgen.

Die französische Niederlage war furchtbar. Der „Orient“ flog in die Luft; der „Timoleon“ und die Fregatte „Artemisia“ wurden, als sie auf den Strand gerieten, von der eigenen Besatzung verbrannt. Die „Serieuse“ war in den Grund gebohrt, und neun Linienschiffe waren von englischen Seeleuten besetzt.

Billeneuve sucht den Rest der Flotte in Sicherheit zu bringen, und es gelingt ihm. Die englischen Schiffe sind zu sehr mitgenommen, als daß sie an eine Verfolgung hätten denken können.

Tiefaufatmend und bis zum Tode erschöpft blickte der Sieger auf den mit Blut und Feuer errungenen Siegeskranz.

Die Engländer hatten 900, die Franzosen über 8000 Mann verloren, von denen über 3500 sich als Gefangene ergaben. Die Ehrungen, die sich nun über Nelson ergossen, dessen Sieg so außerordentliche Folgen haben sollte, waren wahrhaft großartig. Der Sultan schickte ihm eine Nigrette (Hutzier) aus Diamanten und 2000 Zechinen für seine Leute, Zante übersendete ihm einen Ehrensäbel, sein eigenes Vaterland aber machte ihn zum Baron Nelson of the Nile und of Burnham Thorpe mit einer lebenslänglichen Pension von 2000 Pfund Sterling, diese Pension sollte auf seine beiden nächsten Namensserben ebenfalls übergehen. Die Ostindische Gesellschaft, der er den größten Dienst erwiesen hatte, schickte ihm 10000 Pfund Sterling, ihm und jedem Kapitän seines Geschwaders ließ London Ehrensäbel überreichen und jeder erste Offizier der Schiffe wurde befördert.

Das eigentümlichste Geschenk aber, das Nelson nach jenem Tage erhielt, war sein berühmt gewordener Sarg. Es war dies eine nicht gerade liebliche Erinnerung, die, wie bei ägyptischen Gastereien das Skelett, lange bei Nelson in der Kajüte gestanden hat, es war ein Sarg, der aus dem Großmaste des „l'Orient“ gezimmert war, und den Halowell, der Kommandant des „Swiftsure“, hatte anfertigen lassen.

Nelson war auf dem Gipfel seines Ruhmes angelangt, und die Folgen von Abukir waren unschätzbar. Die französische Marine hat sich von diesem Schlag nie mehr ganz erholt. Napoleon aber, der große General, war nun in Agypten nicht mehr in der Lage, sich zu halten, er mußte die Pläne auf Indien aufgeben und nur daran denken, wie er ohne Flotte und ohne Unterstützung wieder nach Frankreich kommen könne, daß ihm dieses gelang, und daß er seine Armee wieder zurück brachte, war ein Fehler Nelsons, der, wieder nach Neapel zurückgekehrt, andere Interessen verfolgte als die, welche ihm zunächst hätten liegen sollen. Immerhin, überall lohnte der Kampf gegen Frankreich wieder hell auf. Die Franzosen verloren Malta, Minorca, die Ionischen Inseln, und das Mittelmeer war wieder gänzlich in der Gewalt der Engländer.

3. Kopenhagen.

2. April 1801.

Im Anfange des Jahres 1801 war Dänemark mit Schweden und Rußland zu einem Bündnisse vereinigt, das den Zweck „bewaffneter Neutralität“ verfolgte. Hierin sah England eine große Gefahr, denn die drei vereinigten Flotten konnten Geschwader aufstellen, die leicht der englischen Übermacht zur See hätten gefährlich werden können. Dies sollte frühzeitig verhindert werden dadurch, daß man Dänemark zwingen wollte, von diesem Bündnis zurückzutreten und sich England anzuschließen. Solchen Vertrag zu erzwingen wurde Admiral Parker nach der Ostsee entsendet und mit ihm Admiral Nelson. Diese Flotte erschien Ende März 1801 im Sund, und Nelson erhielt den Auftrag, den Angriff, der im Weigerungsfalle auf Kopenhagen gemacht werden sollte, vorzubereiten, was bei der Wachsamkeit der Dänen und ihrer guten Bewaffnung keine leichte Aufgabe war, denn das Fahrwasser für die Linienschiffe war ein recht ungünstiges. Die Flottenabteilung Nelsons zählte 12 Linienschiffe von 74 und 84 Kanonen, 7 Fregatten und einige kleinere Fahrzeuge. Die Defensionslinie, die von den Dänen vorbereitet war und von den Festungswerken unterstützt wurde, bestand aus abgetakelten Schiffen, Blockschiffen und Prähmen, und zwar waren an der Stelle, wo Nelson angriff, sieben Blockschiffe von 64 und 74 Kanonen und acht kleinere Schiffe verankert, die unter diesen Umständen natürlich nur eine Hälfte ihrer Kanonen verwenden konnten, während die Engländer imstande waren, beide Seiten zu bedienen.

Ohne Unterschied auf Rang und Stellung hatten die Dänen, speziell die hochpatriotischen Kopenhagener, die Prähme und Blockschiffe bemannt, Soldaten und Matrosen, Bürger, Arbeiter und Studenten eilten auf die Schiffe und Batterien, und der Däne ist ein zäher Mann, ganz anders veranlagt wie der Franzose oder der Spanier, die germanische Rasse ist eben eine stärkere als die lateinische, und das sollte an jenem 2. April auch Nelson trotz seines Ungestüms erfahren. „In nächster Nähe werden wir sie bekämpfen“, sagte Nelson seinen siegesgewohnten Kapitänen bei der letzten Zusammenkunft, „etwas günstigen Wind, und der Erfolg ist unser.“ Jedes Schiff hatte einen tüchtigen Lotsen an Bord, der durch die Engen hindurch führen sollte, und einige der Kapitäne hatten noch mitten in der Nacht ihre Stellungen, die sie einzunehmen hatten, ausgelotet. Sie waren mit Stangen in den Booten, unter Vermeidung von jedem Geräusch, ganz dicht an die dänische Linie heran gegangen und hatten dort die Tiefen markiert. Trotz all dieser Vorkehrungen kamen am frühen Morgen zwei von Nelsons Schiffen auf Untiefen. Er zählte nunmehr noch zehn Linienfahrzeuge. Um 10 Uhr Vormittags wurden die ersten Schiffe gewechselt, um halb elf war die Schlacht allgemein und toste mit einer Heftigkeit, daß Admiral Hyde Parker, der von außerhalb die Batterien beschäftigte, um den Erfolg besorgt wurde.

In dem Hölle Feuer, das jetzt entbrannte, war Nelson in seinem Elemente, er konnte die Ruhe nicht vertragen. Aufregung war ihm ein Bedürfnis, dann wurde er gesprächig, unterhaltend und vergnügt.

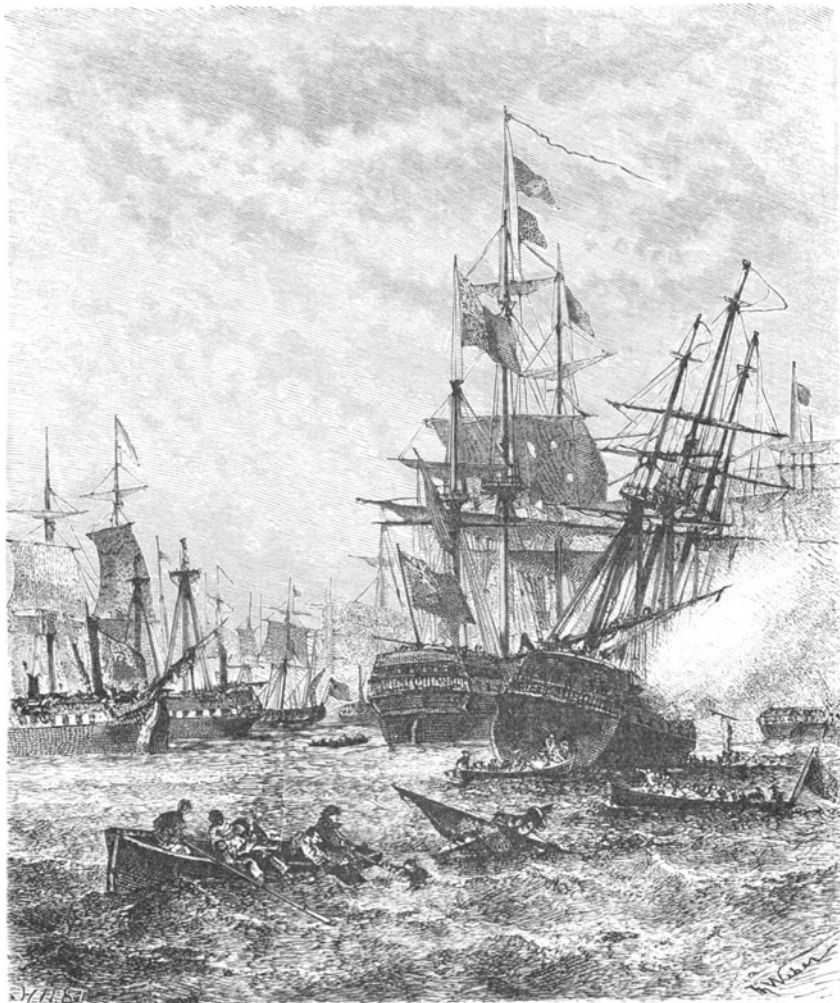
Das Schießen der Dänen war exakt und tat den englischen Schiffen vielen Abbruch. Nelson ging heftig gestikulierend auf seinem Deck umher, eine Kugel schlug in den Großmast und warf einen Hagel von Holzsplittern umher.

„Es geht heute heiß zu“, mit diesen Worten wandte sich Nelson an seinen Kapitän Hardy, „und für manchen von uns wird es wohl auch der letzte werden, aber ich möchte heute nicht wo anders sein, und wenn man mir viele Tausende anböte.“

„Signal Nummer 39 auf dem Flaggschiff“, schallte die Stimme eines Offiziers vom hohen Hinterdeck.

Es war dies ein Signal von Admiral Hyde Parker, den Kampf abzubrechen und sich zurückzuziehen.

„Soll das Signal für die anderen Schiffe wiederholt werden?“ „Nein!“ entgegnete Nelson. „Weht mein Signal noch, das Signal für den Nahkampf?“



Nelsons Sieg bei Kopenhagen. Zeichnung von Th. Weber.

„Jarwohl!“
„Gut, es soll weiter wehen, lassen Sie es sogar an den Mast nageln,
Kapitän Foley! ich soll vom Kampfe jetzt ablassen, wo er am höchsten
ist, Foley! Gehenkt will ich werden, wenn ich das tue, sehen Sie, ich habe
nur ein Auge, und selbst, wenn ich das Fernrohr nehme, kann ich dies

Signal nicht sehen, „und damit hielt er das Fernrohr vor sein zerflossenes Auge und lächelte Foley an. — „Der Teufel hole das Signal!“

Alle Kommandanten folgten dem Beispiele Nelsons, und der Kampf rastete weiter. Aber jeder Däne stand seinen Mann, und nur die Toten räumten den Platz den Lebenden, die als Ersatz herangerudert kamen.

Der dänische Reichsverweser, der Kronprinz, später Friedrich VI., befand sich in einer der Batterien, und alle Dänen wußten und zeigten, daß sie unter den Augen ihres königlichen Herrn kämpften. Eine Stunde hatte der Kampf getobt und ein Ende war noch nicht abzusehen.

„Eine Stunde!“ rief Nelson seinen Matrosen zu, „wenn eine nicht genug ist, ich gebe Euch fünf oder sechs! Die englische Flagge darf nicht wanken, so lange ich Euer Führer bin.“

Nelson wußte seinen Geist auf seine Mannschaften zu übertragen, und Breitseite nach Breitseite wurde in nie ermattendem Tempo hinübergefeuert, so daß Freund und Feind fortwährend in den dichtesten Pulberr Rauch gehüllt waren. Es standen im ganzen etwa 2000 Kanonen sich gegenüber. Zwischen 1 und 2 Uhr fing das dänische Feuer an nachzulassen, einzelne der kleineren dänischen Schiffe trieben aus der Linie, aber die Batterien schützten sie, und es gelang den Engländern nicht, sie zu nehmen. Das große Blockschiff der Dänen, „Prøvesteenen“, von drei englischen Schiffen angegriffen, unterlag zuerst. Von seinen 515 Mann waren endlich 360 außer Gefecht gesetzt, eine Stunde lang verteidigte der tapfere Kapitän Lassen sein Schiff noch mit nur 3 Kanonen, dann sprang er, um nicht die Flagge streichen zu müssen, mit dem Reste seiner Leute in das Wasser, und wurde dann von dänischen Booten aufgenommen. So wurde durch die Übermacht ein Blockschiff nach dem andern überwältigt; das Schiff „Danebrog“ stand in Flammen, und seine Rabel mußten gefappt werden, von seinen 336 Mann waren 270 gefallen, fast keiner der Überlebenden konnte dem Tode durch die Flammen entrisen werden.

Um 3 Uhr, also nach einem Kampfe von 5 Stunden, schwieg das Feuer auf der ganzen dänischen Linie, so weit sie südlich von dem Schiff Nelsons, dem „Elephant“, lag; aber Nelson erschrak, als ihm die Verluste gemeldet wurden. Er hatte bis dahin 1200 Mann verloren, weit mehr als bei Abukir. Die Dänen hatten verhältnismäßig vielmehr Menschen eingebüßt, auch eine Anzahl Schiffe verloren, aber noch war eine ganze Menge vorhanden, und die Batterien, vor allem die von

Trekroner, wehrten den Fortschritt Nelsons, dessen Lage keineswegs eine beneidenswerte war, denn seine Schiffe waren durchlöchert wie Honigscheiben. Nelson griff in dieser Lage zu einer Kriegslist, er schickte dem dänischen Kronprinzen einen Brief, in dem er etwa folgendes schrieb: „Ein Teil Ihrer Schiffe hat die Flagge niedergeholt, wenn Sie nicht vom Kampfe ablassen, muß ich sie in Brand stecken, um sie zu vernichten, und bedaure ich alsdann die noch auf den Schiffen befindlichen Mannschaften; die tapferen Dänen sind die Brüder Englands und sollten nie die Feinde der Engländer sein.“

Der etwas schwache dänische Thronfolger ließ sich durch diese Kriegslist betören und sendete einen Parlamentär an Nelson, ein Waffenstillstand wurde gemacht und Nelson benutzte diese Zeit, seine Schiffe aus dem Bereiche der dänischen Batterien holen zu lassen, denen sie auf die Dauer nicht gewachsen waren. Was die Drohung Nelsons anbetrifft, so hatte sich der Kronprinz einschüchtern lassen. Nelson war nicht imstande, die dänischen Schiffe aus dem Feuer der Batterien herauszuholen, und die Dänen hätten die Besatzungen mit ihren Booten abholen können, wenn sie es gewollt hätten.

Aber der Kampf war vorüber, und Nelson war der Sieger. Als er den „Elephant“ verließ, um Hyde Parker Bericht zu erstatten, wußte er noch nicht, welches sein Schicksal sein würde. Er sagte zu einem Offizier seines Stabes: „Gut, ich habe gekämpft und habe einem Befehl nicht gehorcht, und vielleicht wird man mich hängen. Meinnetwegen, laffet sie tun was sie wollen.“

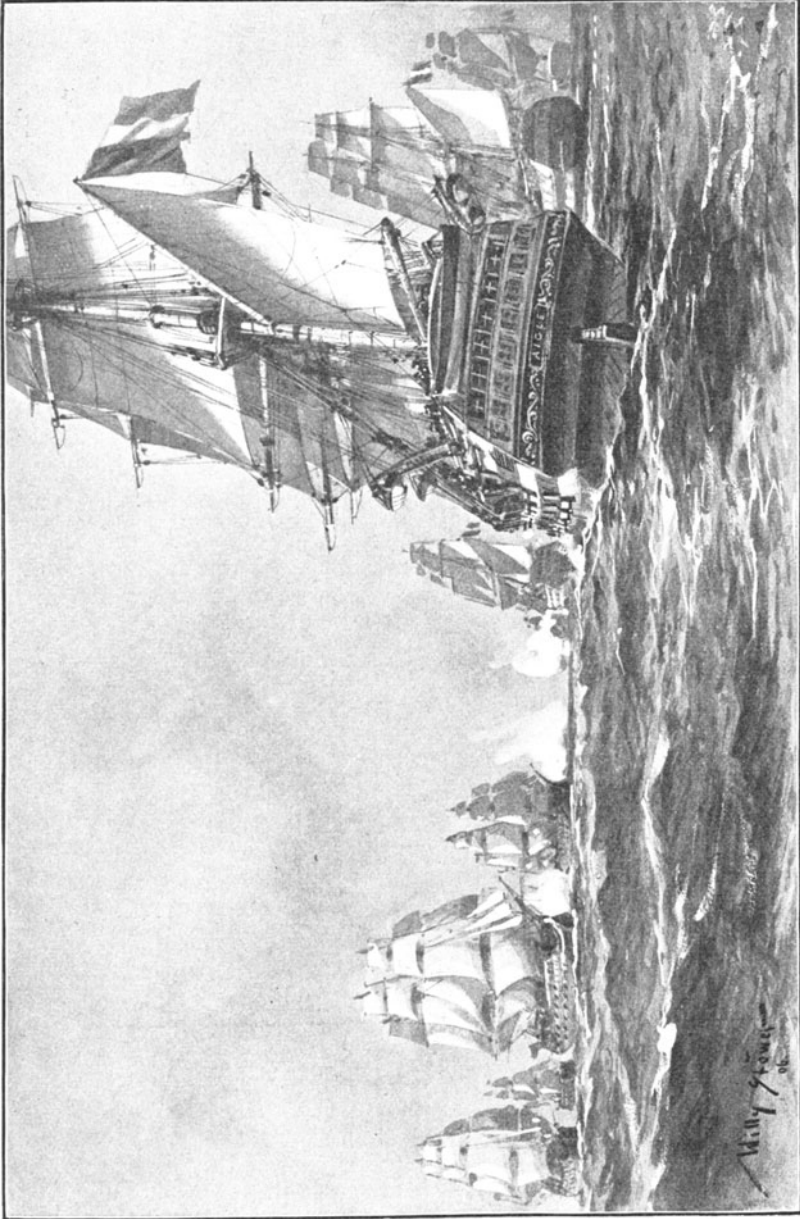
Jedoch Hyde Parker empfing ihn mit der allergrößten Liebenswürdigkeit und betraute ihn sogar mit der Leitung der Verhandlungen mit der dänischen Regierung. Nun, da Nelson seine Schiffe in Sicherheit wußte, war er wieder vollends Herr der Lage, und die Bedingungen, die er dem dänischen Kronprinzen auferlegte, waren außer der erzwungenen Neutralität so harte, daß das dänische Volksbewußtsein, der nationale Stolz sich schließlich gegen dieselben aufbäumte. Nelson führte nicht allein die Schiffe von dannen, welche die Flagge gestrichen hatten, sondern auch noch andere, und empörte dadurch die Dänen auf das äußerste; er verlangte eine Unterzeichnung der Bedingung, daß jedes englische Schiff jedes dänische Kriegsschiff anhalten und untersuchen könne. Als Nelson sah, daß die Dänen vor einer Erneuerung des Kampfes nicht zurückweichen, ermäßigte er seine Ansprüche und es wurde zunächst eine 14-wöchige Waffenruhe abgeschlossen. Hatte sich auch Nelson in einer kritischen Lage befunden, so hat er dennoch zu seinem Mute

und seinem tollkühnen Unternehmen auch im schwierigsten Augenblicke wieder Klugheit und Besonnenheit gezeigt. Wind und Wetterverhältnisse, die Kenntnis seines Gegners, alles zusammen hatte ihn begünstigt, und Kopenhagen wurde ein neues Blatt in seinem unverwelflichen Siegeskranze.

4. Trafalgar.

(21. Oktober 1805.)

Sankt Vincent, Abukir und Kopenhagen hatten England zum Beherrscher des Mittelmeeres und des Ozeans gemacht, und keine Seemacht war imstande, es mit der englischen aufzunehmen, deren Linienschiffe und Kreuzer nunmehr alle Meere durchfurchten. Frankreich lag noch immer im Kampfe mit England, und Spanien neigte sich dem Lande zu, in dem jetzt der große Korsé als Kaiser herrschte. Sofort nahmen die Engländer zur See den Spaniern ihre Silberflotten weg, wodurch sie zwar die Verbindung von Spanien und Frankreich beschleunigten, aber zugleich dartaten, daß sie tatsächlich das Meer und damit die Welt beherrschten, denn niemand konnte seit Abukir ihnen selbst im fernen Indien mehr schaden. Unter diesen Umständen faßte Napoleon den Gedanken fest ins Auge, den er schon lange gehegt und ausgebildet hatte, er wollte in England mit großer Heeresmacht landen und seinen Erzfeind im eigenen Lande angreifen. Von Boulogne aus sollten 148 000 Mann nach England hinübergeworfen werden, wenn Nebel oder Windstille die Überfahrt begünstigten. 1977 Schiffe wurden teils neu erbaut, teils zusammengebracht und alle Truppenteile mit Kavallerie und Artillerie auf die Schiffe, von denen viele stark bewaffnet waren, nämlich mit 20 und mehr schweren Schiffskanonen, verteilt und für das Ein- und Auschiffen eingeübt. Die Übungen waren so vollendet, daß man die Einschiffung in 2 Stunden bewerkstelligen konnte. Das Ziel, die englische Küste, war nur 60 km weit entfernt, aber was dazwischen lag, das war das Meer und auf diesem wachten die englischen Fregatten. Die französische und spanische Flotte war zahlreich, aber sie lag zerstreut in den einzelnen Häfen des Mittelmeeres und des Atlantischen Ozeans und vor den Häfen kreuzten die Engländer. Die Flotten der Verbündeten waren blockiert und konnten die Landung nicht unterstützen. Napoleon lag es deshalb daran, erst seine Flotte zusammenzubringen, und erhoffte er alles von dem in Toulon eingeschlossenen unternehmenden Admiral Latouche Tréville. Dieser sollte mit einigen seiner



Mars. Heilige. Victory. Burentau. Bliton. Antegeln der Engländer gegen die vereinigte französische und spanische Flotte bei Trafalgar. Zeichnung von Willy Stöber.

Schiffe ausbrechen und die Engländer durch falsche Richtung seines Kurzes täuschen, wenn dann die anderen Schiffe frei wären, sollten diese nach Norden kommen und dadurch die englischen Schiffe aus dem Kanal locken; Napoleon hätte eine ganze Flotte geopfert, um sein Ziel zu erreichen, da starb sein fähigster Admiral, und Admiral Villeneuve nahm seine Stelle ein. Von Zeit zu Zeit brachen einzelne französische Admirale die Blockade und gingen jedesmal verfolgt von einem Geschwader der Engländer, mehreremal sogar bis nach Westindien hinüber, aber Admiral Gauteaume blieb hoffnungslos mit seinen 20 Linien Schiffen in Brest eingeschlossen. Villeneuve hatte den Befehl Napoleons, ihm zur Hilfe zu kommen, aber überall, selbst in Westindien hastete sich Nelson an seine Fersen, jedoch ohne ihn in Sicht zu bekommen. Am 9. Juni 1805 ging Admiral Villeneuve von Westindien nach Europa zurück, Kurs auf Ferrol, drei Tage später war Nelson hierüber orientiert und ging ebenfalls, aber mit dem Kurs nach Gibraltar ab. Der französische Admiral hatte 12 französische und 6 spanische Linien Schiffe unter seinem Befehl. Am 19. Juli war Nelson vor Gibraltar. Villeneuve kam erst am 28. Juli in Vigo in Spanien an und landete dort 1200 Kranke. Nun aber wurde er von Napoleon, nachdem diese Jagd durch die Meere monatelang gedauert hatte, ohne etwas zu nützen, energisch gemahnt, nach dem Kanal zu gehen. „Machen Sie uns nur auf 4—5 Tage zum Herrn der Straße von Dover“, so schrieb Napoleon an Villeneuve, aber Villeneuve konnte sich nicht hierzu aufraffen, seine Tatkraft versagte im entscheidenden Momente. Anders verfuhr Nelson, dieser segelte ohne weiteres nach Norden, um Fühlung mit Villeneuve zu haben, unterdessen lief Villeneuve südlich statt nördlich, er ging mit seiner Flotte nach Cadix. Endlich im September, als der französische Admiral auch nicht einmal mehr aus Cadix herauskam, riß Napoleon die Geduld, Villeneuve sollte abgesetzt werden. Als er dies hörte, beschloß Villeneuve, in See zu gehen. Nelsons Flotte, die wieder zurückgekehrt, lag um diese Zeit beim Kap Spartel und bei Tagesanbruch des 21. Oktober 1805 waren die Flotten in Sicht voneinander.

Hier ist ein Bild dieser denkwürdigen Schlacht.

Nelsons Absicht ist es, seine Flotte in zwei Kolonnen — von je 16 Linien Schiffen — segeln zu lassen. Acht Zweidecker, welche zugleich die besten Segler sind, bilden eine besondere Abteilung. Dieselbe hält sich in Bereitschaft, um jeden Augenblick imstande zu sein, zu der Kolonne zu stoßen, die ihr bezeichnet wird. Auf diese Weise kann immer eine Schlachtreihe von 24 Schiffen hergestellt werden.

Diese Macht soll zwei besondere Treffen bilden. Das Offensivtreffen hat Nelson für Collingwood bestimmt; das Defensivtreffen behält er sich selber vor. Außerdem will er auf das Centrum der feindlichen Flotte sein Augenmerk richten und womöglich das französische Admiralschiff von den übrigen trennen.

Als Collingwood sich bei Nelson meldet, um mit seinem Geschwader selbständig zu manövrieren, entläßt ihn dieser mit folgenden Worten:

„Gehen Sie an Bord, Collingwood. Handeln Sie ganz nach Ihrem Ermessen und lassen Sie nicht ab, bis die feindlichen Schiffe genommen oder vernichtet sind. Ich werde dafür sorgen, daß die übrigen Kolonnen des Feindes Sie nicht dabei stören. Sollten die Kapitäne während des Gefechtes die Signale des Admiralschiffes nicht recht wahrnehmen können, so mögen sie es gut sein lassen. Unrecht handeln sie keinesfalls, wenn sie ihr Schiff neben ein feindliches Bord an Bord legen.“

Dem Admiral Willeneuve — Befehlshaber der vereinigten französisch-spanischen Flotte — liegt es ahnungs schwer auf dem Herzen. Der bevorstehende Kampf stimmt ihn trübe, ihm fehlt die Heiterkeit, die den Helden beleben muß, wenn er an den Sieg glauben soll, indem er angreift. Seine Flotte bildet eine aus 48 Linien Schiffen bestehende Schlachtreihe.

Admiral Gravina, der nach dem Ausspruche des Herrn von Barnoville in allem, selbst in der Nachgiebigkeit, ohne Mangel war, kommandierte ein Geschwader von zwölf Fregatten und sieben Linien Schiffen. Dasselbe wurde als die Nachhut bezeichnet, bildete aber, durch die Umstände herbeigeführt, die Vorhut von dem Gros der Flotte.

Da der französische Admiral sich mit seinen Offizieren über eine neue, derjenigen der heranahenden englischen Flotte gleiche Taktik nicht einigen konnte, blieb er bei der alten stehen. Seine Schlachtlinie nahm eine Länge von fünf Seemeilen und darüber ein.

Nelson hatte durch seine Segelmanöver den Luw (Oberwind) behalten; er hatte das Gros des Feindes im Lee (unter dem Winde). Mit Sonnenaufgang sah er, wie die spanisch-französische Flotte, in großer Unordnung über einen weiten Raum verteilt, längs der Küste von Andalusien segelte und der Meerenge zusteuerte. Die Verbündeten machten alle Anstrengungen, um ihre mangelhafte Lage zu verbessern; aber die Engländer ließen ihnen dazu wenig Zeit. Sie setzten alle Segel bei und steuerten gerade auf den Feind zu. Als Willeneuve sich überzeugte, daß die Schlacht unvermeidlich sei, rüstete er sich zum Angriff. Er ließ seine Schiffe so legen, daß sie mit dem Galion nach dem Hafen

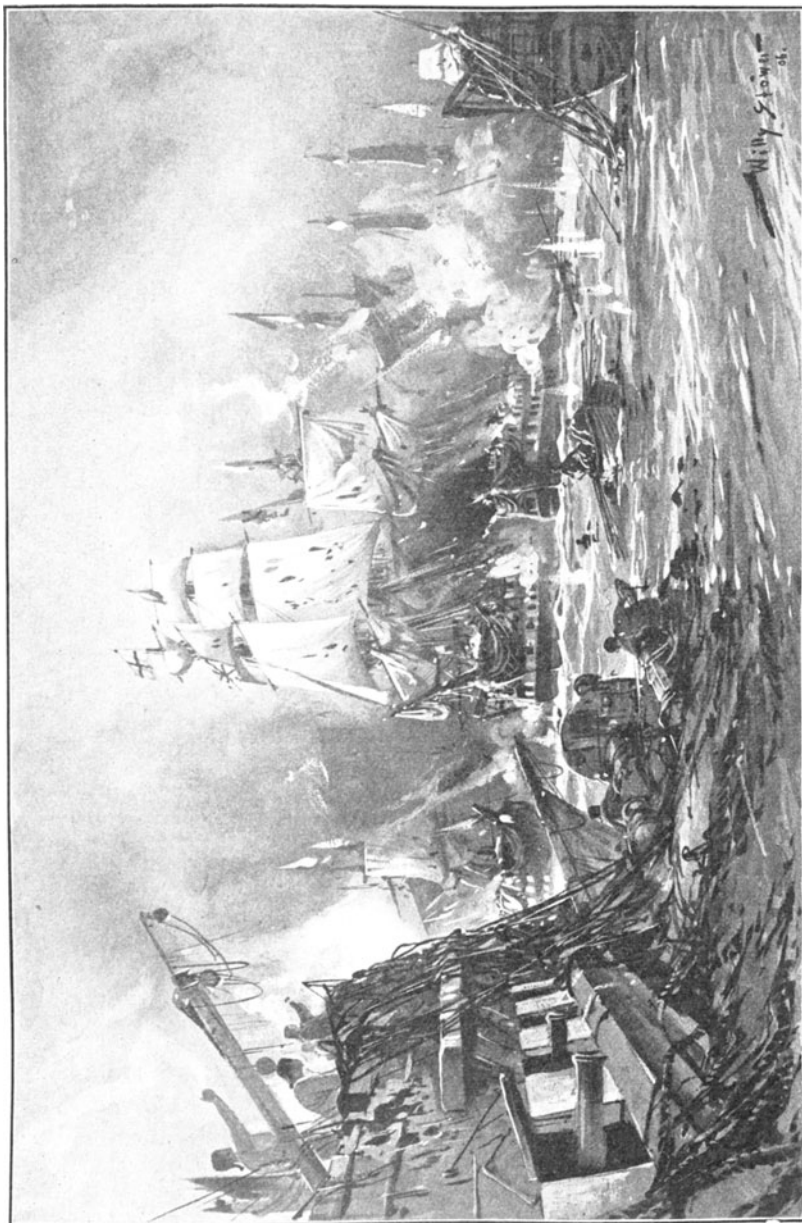
von Cadix wiesen. Auf diese Weise konnte jedes außer Gefecht gesetzte Schiff sofort dahin abgehen.

Der Wind ist nur schwach, das Heransegeln der englischen Schiffe vollzieht sich langsam, erhaben wie ein unabweisbares, sicherschreitendes Schicksal. Die großen Schiffsleiber treiben mehr durch das Wasser als daß sie segeln; langsam, gemessen ist ihr Fortgang, nicht so schnell wie der Schritt eines Mannes, und noch mehr erstirbt der Wind. Man denke sich einen Mann in der halben natürlichen Geschwindigkeit gegen eine lange, lange Reihe erhobener, zum Schusse bereiter Gewehre marschieren und näher immer näher an die Mündungen heran, die jeden Augenblick das Feuer aus ihren Mündungen sprühen können! Das ist tatsächlich das, was Nelson und Collingwood jetzt zu tun im Begriffe sind. Beide segeln an der Spitze ihres Geschwaders, zunächst der „Victory“ halten sich die 98-Kanonenschiffe „Temeraire“ und „Neptun“ und nahe dem „Royal Sovereign“, „Belle Isle“ und „Neptun“, sie müssen aushalten, bis die andern herangekommen sind.

Die verbündete Flotte wird von sechs Admiralen befehligt. Die Großadmiralsflagge weht von dem „Bucentaur“. Admiral Gravina befindet sich an Bord des „Prinz von Asturien“. Diese Flotte kann jetzt erst in ihrer ganzen Ausdehnung übersehen werden. Sie nimmt sechs Seemeilen ein und wird durch Windstille und hochgehende See in ihren Bewegungen gehemmt. Dazu sind zehn Linienfahrer unter Wind geraten und also nicht auf ihrem Posten. Sie bilden für sich eine zweite Reihe hinter der Schlachtlinie und sind durch die vorderen Schiffe am Schießen behindert.

Nelson erteilt seine Befehle. Es gilt zunächst, dem Feinde die Verbindung mit dem Hafen von Cadix abzuschneiden. Um dies zu können, muß er Villeneuve's Schlachtlinie durchkreuzen und trifft demgemäß seine Anordnungen. Dann verläßt er das Verdeck und betritt seine einsame Kajüte. Ein Geist trüber Ahnung ist über ihn gekommen. Mit einem tiefen Atemzuge tritt er an den Tisch und schreibt in sein Tagebuch:

„Gott der Allmächtige, den ich an bete, möge England zum gemeinsamen Heile Europas einen vollständigen und ruhmvollen Sieg verleihen. Gott gebe nur, daß keine persönliche Schwäche den Glanz desselben beflecke, und daß kein Engländer nach dem Siege die unverbrüchlichen Ansprüche der Menschlichkeit aus den Augen setze. Was mich betrifft, so gehört mein Leben dem Allmächtigen, der es mir verliehen. Er segne meine Anstrengungen, während ich für mein Vaterland



Willy Stöckert

Die Seeflacht bei Trafalgar. Zeichnung von Willy Stöckert.

kämpfe. In Seine Hände befehle ich meine Person und die gerechte Sache, deren Verteidigung mir übertragen ist."

Nach dieser würdigen Vorbereitung erscheint er wieder auf dem Verdeck. Kapitän Blackwood, der sich gerade an Bord des Admiralschiffes befand, hat gesagt, daß Nelson in diesem Moment ruhig und entschlossen, aber ernster und feierlicher als sonst gewesen sei. Um 11 Uhr steigt der Admiral in die Batterien hinab, grüßt die Offiziere und richtet aufmunternde Worte an die Geschützmeister, als er an Deck erscheint, bringt ihm seine begeisterte Mannschaft laute Hochrufe aus. Seine ganze Zuversicht kehrt ihm zurück, und er gibt Collingwood das Signal zum Angriff. Es lautet: Ich will quer durch die feindliche Vorhut segeln. Schneiden Sie beim zwölften Linienenschiff, von hinten gerechnet, die Nachhut ab. — Er selbst hält auf die „Sanctissima Trinidad“ ab und umfaßt auf diese Weise 20 feindliche Schiffe mit zweien.

Nelson stand auf der Campagne des „Victory“, sein Auge strahlte bei dem Anblick des majestätischen Schauspiels, das sich vor ihm entfaltete; sein Herz schlug mächtig. Da durchblitzte ein erhabener Gedanke seinen regen Geist.

„Leutnant Paske!“ rief er mit lauter Stimme diesem Offizier zu. „Lassen Sie signalisieren: England erwartet, daß jedermann seine Schuldigkeit tun wird!“

Der Offizier eilt, den Befehl zu vollziehen. Mit endlosem Jubel begrüßt, fliegen diese denkwürdigen Worte, die von dem Namen des Helden unzertrennlich geworden sind, von Bord zu Bord.

Nelson hört es, und wie erschöpft von einer großen Anstrengung, lehnt er sich leicht an die Schulter seines treuen Flaggoffiziers:

„Nun kann ich nichts mehr tun. In allem müssen wir auf den höchsten Denker aller irdischen Dinge und auf die Gerechtigkeit unserer Sache vertrauen.“

Seine Offiziere umdrängten ihn; sie erklärten sich bereit, Gut und Blut zu opfern, und beschwören ihn, sich von dem gefährlichen Posten zu entfernen. Er aber wehrt sie von sich ab und ruft ernst: „Nein! Der Oberbefehlshaber muß allen ein Beispiel geben.“

Um 12 Uhr mittags ziehen die Engländer die Flagge des heiligen Georg auf. Mit dem Rufe: „Es lebe der Kaiser!“ hissen die Franzosen die Trikolore. An den Gaffeln der Spanier entfaltet sich das leuchtende Banner der beiden Kastilien, und unter demselben hängt das heilige Kreuz. Villeneuve gibt das Zeichen zum Angriff, und das Linienenschiff „Fougeux“ feuert den ersten Schuß gegen den „Royal Sovereign“ ab.

Der auf demselben kommandierende Collingwood segelt, ohne das nun beginnende Feuern zu erwidern, auf „Santa Anna“ ein und ruft seinem Flaggoffizier zu: „Was würde Nelson darum geben, an unserer Stelle zu sein!“ Nelson aber, der seinen Freund keinen Moment unbeachtet läßt, sagt zu seinen Offizieren gewendet: „Seht da, wie herrlich Collingwood sein Geschwader ins Feuer führt!“

Die Geschütze des Dreideckers „Royal Sovereign“ richten eine furchtbare Verwüstung an. 150 schwere Kugeln sind durch die Batterien des spanischen Schiffes „Santa Anna“ von hinten nach vorn geflogen und haben 400 Mann außer Gefecht gesetzt. Kaum hat er den Gegner unschädlich gemacht, als er ihn Nahe an Nahe angreift, um ihn vollends zu vernichten. Aber nun kommen drei andere Spanier dem Admiral zu Hilfe, und das Gefecht wird immer mörderischer.

Der Wind ist schwächer. Erst gegen 1/21 Uhr ist der „Victory“ bis auf Schußweite an das feindliche Geschwader heran. Der „Bucentaur“ feuert die ersten Schüsse auf ihn ab. In diesem Augenblicke entläßt Nelson den Kapitän der Fregatte „Curyalus“, der bis dahin auf Ordre wartete, mit dem bewegten Rufe: „Gott segne Sie, Blackwood. Ich werde Sie in dieser Welt nicht wiedersehen.“

Die sechs Linienfahrer, welche den Admiral Villeneuve umgeben, eröffnen jetzt mit einemmal ihr Feuer auf den „Victory“. Aber die hohlgehende See macht das Schießen unsicher, und der „Victory“ hat sich dem „Bucentaur“ bereits bis auf 500 Schritte genähert, als eine Kugel die Befanstange herunterschlägt, und eine andere das Steuerrad zerschmettert. Die dritte, eine Kettenkugel, wirft acht Marinesoldaten vom Hinterdeck herunter, und eine vierte fährt zwischen Nelson und seinem Flaggoffizier durch.

40 Minuten hält der „Victory“ das Feuer eines ganzen Geschwaders aus. Er wäre erbarmungslos zertrümmert worden, wenn die Franzosen bessere Kanoniere gehabt hätten. Statt dessen sind erst 50 Mann unfähig zum Dienst.

Die Schiffe der Verbündeten liegen fest wie eine Mauer zusammen. Admiral Villeneuve ergreift einen kaiserlichen Adler, hält ihn hoch in die Höhe und ruft: „Ich werfe ihn auf Nelsons Schiff. Wir holen ihn wieder oder kommen um.“

Kapitän Hardy begreift, daß die feindliche Linie nicht zu durchbrechen ist, wenn nicht eines der feindlichen Schiffe geentert wird. Mit Nelsons Beifügung steuert er auf den „Redoubtable“ los. Eine 68 pfündige Karonade speit eine Kollkugel und 500 Flintenkugeln

durch die Kajütenfenster in das französische Linienschiff hinein. Der Hinterteil desselben wird zerschmettert, 50 Geschütze demontiert; die Batterien füllen sich mit Toten und Verwundeten. Nachdem auf diese Weise die feindliche Linie durchbrochen ist, treiben die Schiffe, Bord an Bord gehakt, aus der Linie. Es entbrennt ein ungestümer Kampf Mann gegen Mann: der Sieg scheint sich auf diesen Decken den Franzosen zuzuneigen.

Die Chirurgen vermögen auch nicht entfernt die nötige Hilfe zu bringen. Der Geistliche, der hinuntergegangen ist, um die Sterbenden zu trösten und zu segnen, vermag diesen Anblick nicht länger zu ertragen. „Allmächtiger Gott! das ist kein Lazarett mehr, das ist eine Fleischbank!“ ruft er aus und eilt auf das Verdeck. Dort sieht er Nelson mit seinem Flaggoftizier auf und ab gehen. Nicht weit von ihnen wechseln einige Soldaten Musketenschüsse mit den Soldaten in den Marsen des französischen Linienschiffes. Plötzlich wankt Nelson und fällt vornüber. Eine Kugel aus der Mars des feindlichen Besanmastes ist durch die Brust in das Rückgrat gedrungen. Der Geistliche eilt herbei. Aber schon sind ein Sergeant und zwei Steuermannsmaatzen bei dem Admiral. In großer Aufregung bei ihm niederknien, ruft der Flaggoftizier: „Ich hoffe, Mylord, daß Sie nicht gefährlich verwundet sind?“

„Es ist vorbei mit mir, Hardy!“ antwortete Nelson. „Endlich ist es diesen Franzosen gelungen. Mein Rückgrat ist zerschmettert.“

Die Matrosen tragen ihn in das Zwischendeck hinab und legen ihn neben den anderen Verwundeten nieder.

Dieses furchtbare Ereignis wäre fast Ursache geworden, daß die Franzosen sich der Victory bemächtigt hätten. Schon wurde das Verdeck des englischen Admiralschiffes von den Franzosen besetzt, als Hilfe herbeikam, und nach einem hitzigen Gefechte sieht Kapitän Lucas, der Befehlshaber des „Redoutable“, sich genötigt, seine Flagge zu streichen.

Eine furchtbare Brücke verbindet den „Redoutable“ und den „Temeraire“ mit dem „Victory“, gebildet durch ihre abgeschossenen Masten, welche von dem Verdecke des einen auf die der andern gefallen sind. So treiben sie gemeinsam der Nachhut zu. Der „Fangeuz“ wird angegriffen und nach einem wilden Kampfe vollständig erobert, während der spanische Dreidecker „Santa Anna“ sich an Collingwood ergibt.

Die Schlacht rast weiter. Die Gruppen der kämpfenden Schiffe wechseln. Mit steigender Erbitterung wird gefochten, Bord an Bord, Mann gegen Mann. Da, gegen drei Uhr nachmittags, als bereits ver-



Nelsons Tod bei Trafalgar.

schiedene Schiffe der verbündeten Flotte ihre Flaggen gestrichen haben, beginnt die Linie zu weichen. Admiral Gravina segelt leewärts zu den Fregatten und nimmt seinen Kurs nach Cadix. Die fünf Linienfahrer der französischen Vorhut legen durch den Wind. Die hintersten derselben werden von den Engländern erobert; die übrigen kommen davon.

Nelson vernimmt auf seinem Lager den Jubelruf seiner Mannschaft. Er verlangt nach Hardy und ruft diesem entgegen: „Wie steht's, Hardy? Gewinnen wir die Schlacht?“

„Ohne Zweifel, Mylord!“ antwortete dieser. „Schon sind 14 Linienfahrer in unserer Gewalt.“

„Ich hoffe, Hardy“, fährt Nelson mit schwächerer Stimme fort, „daß keines unserer Schiffe die Flagge gestrichen hat.“

„Nein, Mylord! das ist nicht zu befürchten.“

„Es ist gut, Hardy. Noch wenige Minuten, dann ist es vorbei. Hören Sie . . .“

Der Kapitän trat näher. Nelson flüsterte ihm einige Worte zu und sagte dann: „Werfen Sie meinen Leichnam nicht in die See.“

Tief erschüttert eilt der Kapitän auf das Verdeck zurück. Die Schlacht drängt der Entscheidung entgegen. Bald ist der Sieg der englischen Flotte vollständig, und Hardy will diese Freudenbotschaft dem Admiral überbringen. Er tritt an Nelsons Lager; der Held liegt im Todeskampf. Der letzte Atemzug hebt seine Brust. Aber Hardys Worte machen ihn jeden Schmerz vergessen; das Scheiden wird ihm leicht. Er gibt seine letzten Befehle und sinkt, einzelne Worte vor sich hinhimmelmelnd, zusammen. Plötzlich richtet er sich auf und ruft mit voller Stimme: „Gott sei gepriesen! Ich habe meine Pflicht getan!“

Eine Viertelstunde später ist der letzte Atemzug entwichen.

England hat gesiegt; aber es hat diesen Sieg mit dem Leben des edelsten seiner Seehelden bezahlt. Es vernimmt die Doppeltunde, und während das eine Auge vor Wonne glänzt, füllt sich das andere mit bitteren Schmerzenstränen. Nie wird das Kap Trafalgar genannt und der Glorie gedacht, die dasselbe umgibt, ohne daß die Erinnerung an Horatio Nelson sich wie eine Wolke darüber hinlagert.

Kein Sieg, ja keine ganze Reihe von Siegen, die Napoleon auf dem Festlande gewann, haben eine solche einschneidende Wirkung auf die Geschichte Europas gehabt als Nelsons Sieg bei Trafalgar. Der Plan einer Invasion, einer Landung in England mußte endgültig aufgegeben werden und Englands Flotte beherrschte seit jenem Tage unbestreitbar und über 100 Jahre schon unbestritten die See und alle

Handelswege der Erde. England ist seitdem die bedeutendste Großmacht, und das *Rule Britannia, rule the waves, Herrsche Britannia*, beherrsche die Wogen ist nicht nur leerer Schwall der Worte, sondern tiefste Wirklichkeit. Die spanische Flotte hat sich nie mehr zur alten Größe empor gearbeitet und auch die französische stieg mehr und mehr zur Flottenmacht zweiter Klasse hinab, bis erst unter Napoleon III. ihr neue Kraft und frisches Streben gegeben wurde. Der Schule der zwei großen Männer, des Lord Jervis und Lord Nelson verdanken die englische Flotte und ganz England ihre heutige Bedeutung. Jervis war in erster Linie der strenge Lehrmeister und Nelson der begeisterte, rücksichtslose Durchführende von Jervis' Lehre. Jervis lehrte seine Leute schnell und richtig schießen, nicht erst gegen die Segel, sondern sofort gegen die Schiffe, und Nelson erprobte diese Taktik im Feuer. Man sagt, daß Nelsons Kanoniere vier Breitseiten abgaben, während das französische System es in gleicher Zeit nur auf eine brachte. Das erklärt die französischen Niederlagen, aber auch die an das Unglaubliche grenzende Aufwendung von Pulver und Eisen an Bord der englischen Flotten.

Etwas aber zieht sich wie ein heller Faden durch alle Taten Nelsons hindurch, und das ist die Fähigkeit seine Leute zu begeistern, daß sie siegesgewiß in Kampf und Tod gehen; und was die Taktik angeht, überall, sei es vor Kopenhagen, oder bei Abukir, oder bei Trafalgar, jedesmal weiß er, und zwar immer unter verschiedenen Verhältnissen, die Überzahl auf einen Punkt, den Angriffspunkt zu werfen, und wenn er dabei die ersten Schiffe auch einem vernichtenden Feuer des Feindes aussetzt, alle wissen, da wo der erste Hieb fällt, da ist Nelson der erste, der ihn auf sich nimmt, was dann folgt, das rührt ihn wenig, denn er weiß, der Feind ist in mehrere Teile zersprengt, und unterliegt erst der eine Teil, den andern bekommt er dann auch noch.

Napoleon einsehend, daß er mit seiner Flotte nichts gegen die englische ausrichten könne, versuchte nun ein anderes Mittel England beizukommen, die „Kontinentalsperre“. Er verbot in einem Dekret, das in Berlin ausgegeben wurde, jeden Handel mit England, alle Staaten Europas, die ihm untertan waren und wurden, mußten sich diesem verhassten Befehle fügen. England antwortete mit Gegenmaßnahmen, es blockierte die Küsten jener Staaten auf das strengste, hunderte von Schiffen wurden weggenommen und englische Raper und Flotten zerstörten jeden Seehandel, der nicht englisch war. Anstatt England zu demütigen, erreichte Napoleon das Gegenteil, es entstanden

ihm nur neue Gegner, während die englische Flotte immer mächtiger wurde. Sie zählte nämlich im Jahre 1793 während der Revolution 171 Linienschiffe, 256 Fregatten, 244 Korvetten, 671 kleinere Schiffe, wie Schoner und dergleichen mit 125 000 Mann Besatzung und 18 000 Kanonen. Im Jahre 1810 aber war ihre Stärke auf 293 Linienschiffe, 258 Fregatten, 557 Korvetten, 1108 kleinere Schiffe mit 175 000 Mann Besatzung und 29 000 Kanonen angewachsen.

Nun schwingt, obschon über 140 Jahre alt, die „Victory“, das Admiralschiff Nelsons, um ihre Boje im Hafen von Portsmouth, oft und wohl fast in den meisten Teilen seitdem erneuert, ein Nationalheiligtum der ganzen Nation, zu dem Tausende von Briten, aber auch Tausende von anderen Nationen alljährlich wallen, um den Manen des großen Siegers ihre Ehrfurcht zu bezeugen. Das Schiff hat nur eine ganz geringe Besatzung und auch nur eine verkleinerte Takelage, in der aber jedes Jahr, am Tage von Trafalgar jenes berühmte letzte Signal Nelsons, „England expects that every man do his duty“, stolz herniederweht. Die Kajüte Nelsons ist fast immer verschlossen und die meisten Reliquien, sein Schwert, sein Fernrohr, seine Bilder u. a. m. sind an anderen Orten aufbewahrt; aber alles Interesse konzentriert sich auf zwei Punkte, der Stelle, wo Nelson von der französischen Kugel getroffen zusammenbrach und der Ort, an dem er seine Seele aushauchte. Dort wo Nelson fiel, ist eine Metallplatte in das Deck eingelassen, und s. B. war der Platz mit einem Gitter umgeben, der Invalide, der den Fremden als Führer diente, pflegte auf die Stelle zeigend zu sagen: „Hier sollte jeder britische Seemann niederknien und das Gitter küssen“. Die Stelle im Cockpit, an der Nelson, umgeben von seinen Getreuen, dem Kapitän Hardy, dem Arzte und dem Schiffsprediger starb, indem er noch das Viktoriarufen seiner Schiffe hörte, ist mit einem Denkstein markiert, der dicht an einem der Deckskniee sich an die Bordwand anlehnt; Immortellenkränze schmücken diesen einfachen Stein, der unter einer Krone und umgeben von einem Lorbeerzweige die schlichten Worte trägt:

Here
Nelson
died.

Sankt Vincent, Abukir, Kopenhagen, Trafalgar;
Hier Sterne aus dem Ruhmeskranze Nelsons!

Admiral David Glascoe Farragut.

1. Der Kampf auf dem Mississippi.

(24. April 1862.)

Den älteren amerikanischen Helden, die den Ruhm und die Größe der vereinigten Staaten von Nordamerika im Kampfe gegen das see-gewaltige England in den englisch-nordamerikanischen Kriegen begründeten, wie Hull, Bainbridge, Lawrence, Porter und andere, reiht sich der Name Farragut in würdiger Weise an. Die Familie Farragut stammte aus Spanien, Minorca; dort wurde sein Vater geboren, der im letzten Viertel des 18. Jahrhunderts, von Abenteuerlust getrieben, nach Nordamerika auswanderte. Der Vater Davids war ein Mann großer Leistungsfähigkeit, was er auch anfang, glückte ihm, und überall war er seinem neuen Vaterlande in Treue gewidmet, einmal als Major der Kavallerie, ein andermal als Kapitän eines Schiffes. Später wurde er Landwirt in Campbells Station in Ost-Tennessee. Dort wurde David Farragut am 5. Juli 1801 geboren. Auf einem See in der Nähe der Farm tummelte sich der Vater Davids oft mit seinen Söhnen, und hier entwickelten sich schon bei dem Kleinen die seltenen körperlichen und geistigen Eigenschaften, die später den Mann zum ersten Admiral von Amerika und zu einem der bedeutendsten Männer aller Zeiten machen sollten.

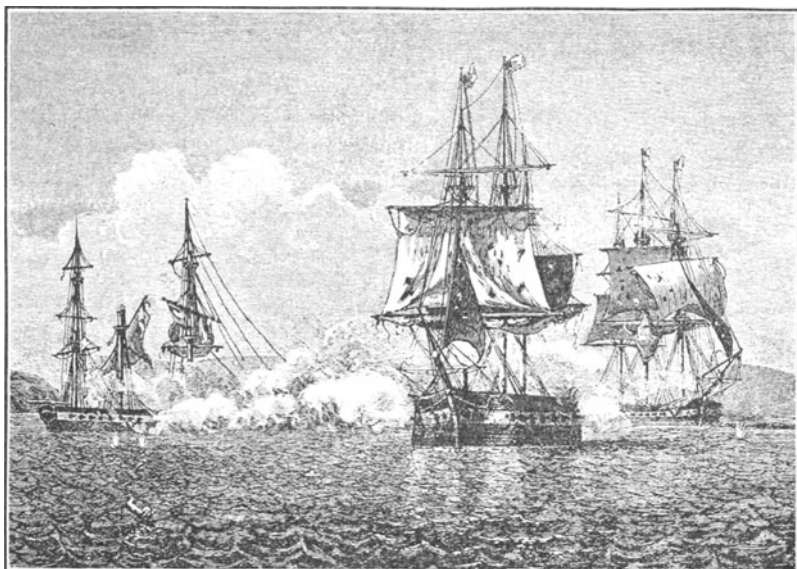
David war nach unseren Begriffen ein Wunderkind, denn noch nicht 9 Jahre alt, wurde er nach dem Tode seiner Mutter durch einen Freund des Vaters, den berühmten Kommodore Porter, adoptiert und mit nach dem Osten genommen. Porter ließ ihn unterrichten und als er 9½ Jahre alt war, nahm er ihn als jungen Seekadetten mit an Bord seiner Fregatte „Essex“, die 52 Kanonen führte und die eine historisch gewordene Kreuzfahrt gegen englische und mit ihnen im Bunde befindliche chilenische oder spanische Schiffe unternahm; die Kreuzfahrt

der „Essex“ ging zum großen Teil nach dem Stillen Ozean und ein reiches Feld der Belehrung und Erfahrung unter einer Führung, die bewundernswert war, breitete sich vor dem Knaben aus und ließ ihn, der mit den höchsten Gaben der Natur ausgestattet war, so früh reifen, daß es wahrhaft märchenähnlich klingt, wenn man ihn selbst in seinen Tagebüchern erzählen hört. Die „Essex“ bekämpfte schwache und starke Feinde, mit Gewalt und mit List, nahm feindliche Walfischfahrer und Handelsschiffe, armierte und nichtarmierte, und scheute nicht zurück vor den gefährlichsten Unternehmungen, dabei Sturm und Strandung, Hunger und Durst und Feuersnot, kurz allen Zufälligkeiten trougend, die im Seeleben sich ereignen können, über die aber ein strammes Kommando und ein begabter Anführer, zu dem alle begeistert aufschauen, schnell hinweghalsen.

Porter war ein Mann, der seine Leute so in der Hand hatte, daß er bei Tag und Nacht, zu jeder Minute ihrer sicher war. Einst hatte die „Essex“, nebenher an Mannschaft durch Abgabe an Prisen sehr geschwächt, eine Menge gefangener Engländer an Bord; diesen schien, zumal da viele Offiziere unter ihnen waren, der Moment günstig, sich der amerikanischen Fregatte zu bemächtigen; David erwachte eines Nachts durch einen Stoß an seine Hängematte, er gewahrte beim Lichte einer Zwischendecklaterne einen bewaffneten Engländer; unbemerkt von jenem sprang er aus der Koje, eilte zu Porter in dessen Kajüte und meldete den Vorfall. Sofort war Porter an Deck, und sein Ruf Feuer! Feuer! gellte durch die Schiffsräume. Es war die einzige Art, sein Schiff zu retten, denn seine Besatzung war auf Feuerzgefahr derart eingeschult, daß in wenig Sekunden die sämtlichen Amerikaner mit Seitengewehren und wollenen Decken (lestere zum Ersticken des Feuers) auf ihren Gefechtsposten standen, schnell waren die Meuterer überwältigt und in Eisen gelegt.

Bei dieser langen Kreuzfahrt hatte David sich so hervorgetan, daß ihm sein Kommandant, als er noch nicht 13 Jahre alt war, den Befehl über ein genommenes englisches Schiff gab, das er unter schwierigen Umständen sicher in einen Hafen brachte. Aber die Kreuzfahrt der „Essex“ wurde jäh unterbrochen, als im Jahre 1814 sie von den englischen Schiffen „Phoebe“ 46 Kanonen und 320 Mann und „Cherub“ mit 28 Kanonen und 180 Mann Besatzung in Valparaiso liegend, gefunden wurde. Porter hatte von seinem Schiffe so viele Menschen abgegeben, daß er nur noch davon 255 Mann an Bord hatte. Ungeachtet dieses Mißverhältnisses der Stärken entschloß sich Kommodore Porter

zum Kampfe und ging in See. Nun aber wollte es ein widriges Schicksal, daß ihn eine heftige Bö überraschte und ihm vor Beginn des Gefechtes die Großstenge abriß, auf diese Weise seines Hauptsegels beraubt, zeigte die Wage des Schlachtenglücks zweifellos die Niederlage der „Essex“ an, aber ein Ausweichen war nicht mehr denkbar und der ungleiche Kampf begann. Drei Seemeilen von Land ab, wo Porter zu Anker gegangen war, wurde er angegriffen. Die Engländer kamen nun heran



Die Sregatte „Essex“ im Kampfe mit Phoebe und Cherub.

und legten sich so, daß die meisten der Kanonen von der „Essex“ sie nicht erreichen konnten, nun lichtete Porter den Anker und manöbrierte sich mit den wenigen gebliebenen Vorsegeln bis in die Nähe der Gegner, aber diese wichen schnell aus und so war auch die Absicht Porters, den Feind zu entern, mißlungen. Der Zustand an Bord der „Essex“ war unterdessen entsetzlich geworden, sie war lediglich eine Scheibe der Engländer, und die Schiffsräume füllten sich mit Verwundeten, während das Deck voll von Toten lag und Farragut? Er stand inmitten der Verwüstung mit einem eisernen Herzen und festen Nerven, er, der 13 jährige Knabe neben dem kampferprobten Manne, das Deck ringsum war mit

Blut getränkt und die Splitter der Masten und Bollwerke erkrachten unter dem Hagel der wohlgezielten Geschosse. Seine Kleidung war besleckt und zerrissen und eine Wunde in der Seite blutete heftig, aber selbst in der Höhe dieses schaurigen Totentanzes verließ ihn nicht einen Augenblick der Mut, und aufschauend zu seinem Führer, verrichtete er alle Arbeit, die eines starken Mannes Kräfte beanspruchte mit einer bewundernswerten Fertigkeit. Das Schiff stand in Flammen, das Schicksal der „Essex“ war besiegelt, eine Anzahl der noch Kampffähigen ließ Porter über Bord springen, um sich zu retten, die Boote waren sämtlich zerschossen, mit dem Reste besetzte er die Kanonen, die noch gebrauchsfähig waren, und als er sah, daß alle Hoffnung zerronnen, strich er, um die vielen Verwundeten nicht einem sicheren Untergange zu opfern, die Flagge, nachdem er 2½ Stunden den Verzweigungskampf gekämpft hatte. Das war die große Feuertaufe des zukünftigen Admirals! Von 255 Mann der „Essex“ lagen 155, davon 58 tot in den von Blut starrenden Decks. Die Gefangenen der „Essex“ wurden teils auf Ehrenwort entlassen, teils ausgewechselt und mit einem Schiffe nach New York zurückgeschickt. Dort kamen sie in einer dunklen Nacht an und ankerten unweit einer amerikanischen Batterie, die alsbald aus Versehen und Unkenntnis das Feuer auf sie eröffnete, sie aber mit keinem Schusse traf. Aus diesem Vorgange bildete sich Farragut schon frühzeitig das Urteil, daß es doch nicht immer allzuschlimm sei, im Feuer einer Batterie zu liegen, ein Urteil, das dem älteren Manne später vielleicht in seinem tatenreichen Leben noch manchmal als Beweggrund zu seinen größten Unternehmungen gebient haben mag.

Lange Jahre des Friedens brachten ihm Fahrten nach aller Herren Ländern, alle Meere, alle Klimate lernte er kennen, aber das nicht allein, während seiner langen Dienstzeit bereitete sich eine Umwälzung im Seewesen vor, der er nur ungern folgte, das Kriegsschiff war bisher ein Segelschiff gewesen; nun begann die Zeit der Dampfer, und als erst die Dampfer in die Schlacht gingen, da erkannte man auch alsbald die Notwendigkeit der Panzerungen der Maschinen an, dann der Kanonen und schließlich der ganzen Schiffe. All diese Entwicklungsschritte der Technik hat Farragut mitmachen müssen, und noch mehr, er war einer von denen, die mit dem neuentstehenden Kriegsmaterial die ernstlichsten Proben ablegen mußte. Eine wilde, furchtbare Zeit stand den Staaten Nordamerikas bevor, der Bürgerkrieg des Nordens gegen den Süden, der Krieg der Industrie gegen die feudalen Grundbesitzer, der Krieg der unbefchränkten Freiheit gegen die großen Besitzer des Südens,

und viele der südlichen Männer, aus dem Süden der Vereinigten Staaten hervorgegangen, oder durch Banden der Familie oder des Besitzes mit ihnen vereinigt, wurden vor eine schlimme Frage gestellt: Willst du dem Norden dienen oder deinem speziellen südlichen Staate? Viele verließen Heer und Flotte und gingen nach dem Süden. Farragut blieb dem Norden treu.

Beinahe 60 Jahre war er alt geworden, als der Bürgerkrieg in voller Wut losbrach. Bis in das zweite Jahr hinein des furchtbaren Krieges waren die Südstaaten im Vorteil und die Kriegsleitung im Norden eine schwache, erst nach der Schlacht von Bull Run, wo die Unions-truppen vollständig geschlagen und in Auflösung nach Washington zurückströmten, erwachte die dortige Regierung aus ihrem Halbschlummer und ermannte sich, zu durchschlagenden Mitteln zu greifen. England und Frankreich unterstützten den an Baumwolle so reichen Süden mit Waffen und Schiffen, deshalb mußte die Union diesen Handel unterbinden, die ganze gewaltige Küste und die Hauptströme, die größten Handelswege verschließen, und mußte mit den Handelswegen auch die Handelsstädte nehmen oder zerstören, die daran lagen, und das letztere wurde die Aufgabe Farraguts. Es war eine Riesenaufgabe, und die Mittel waren nicht die besten, aber der Wille eines fähigen Mannes vermag viel, und wo erst der Wille ist, da findet sich der Weg.

Die Hauptverkehrsader des Südens ist der Mississippi mit seinen starken Nebenflüssen dem Red River und Yazoo. Unfern der mit einem großen, flachen Delta versehenen Mündung des Stromes liegt die wichtige Handelsstadt New Orleans, und diese zu nehmen war in erster Linie die Aufgabe Farraguts. Auf dem Strome und an demselben hatten die Südstaaten oder die Konföderation eine Menge kleinerer und größerer Werften angelegt, auf denen sie Kriegsschiffe, darunter auch eine Anzahl von gepanzerten Schiffen erbauten. Sie vor allem mußten genommen oder verbrannt oder versenkt werden. Die Schiffe, die Farragut zur Verfügung gestellt wurden, entsprachen nur in geringem Maße den Anforderungen, die an sie gestellt werden mußten, sie waren alle ungepanzert, der Strom aber immer nur einige hundert Meter breit, die Fahrstraße durch natürliche und künstliche Mittel eingeengt oder gar gesperrt und an vielen Stellen große und gut verteidigte Batterien erbaut. Sechs große Dampfkorvetten, 16 Dampfkanonenboote und 21 Mörserboote hatte man Farragut anvertraut. Die letzteren standen unter dem Korvettenkapitän David Porter, einem Sohne des früher genannten Kommodore Porter. Diese Mörserboote waren ein-

fache Segelschiffe, die von starken Schleppern in Tau genommen werden mußten, aber sie hatten eine mächtige Armierung, die aus 13 zölligen Mörsern bestand, mit denen man aus ziemlich sicherer Ferne die größeren Batterien und Befestigungen von oben einschießen wollte; da mit der Flotte allein nichts zu machen war, — man konnte wohl die Forts zerstören, aber nicht besetzen und festhalten, — folgte jener Flottenmacht auf Transportschiffen ein Landheer von 15 000 Mann, mit Proviant und Munition für die Flotte. Was sehr gut an den Schiffen war, das war die Armierung, sie setzte sich aus den schwersten Kanonen der 60er Jahre des vorigen Jahrhunderts, aus 8-, 9- und 10-zölligen, sogar einigen 11-zölligen Kanonen zusammen, und solch dicke Kanonen konnten die Batterien der Südstaaten nicht oder nur sehr vereinzelt aufweisen.

Farragut war vor der Mündung des Mississippi erschienen. Dort begegnete ihm als erstes Hindernis, natürlich nicht unerwartet, die Barre, die Anhäufung von Schlamm und Geröll, die vor jedem Strome sich beim Hemmen des Laufes durch das Meer bildet. Diese Barre zeigte nur ein Fahrwasser von $4\frac{1}{2}$ m Tiefe, und die besten Schiffe Farraguts gingen 5—6 m tief. Sie mußten entladen werden, und dennoch genügte diese gefährvolle Arbeit nicht, schließlich schleppte man die Korvetten „Pensacola“ und „Mississippi“ mit Gewalt noch durch $\frac{1}{2}$ m Schlick hindurch. Diese Vorarbeiten zu ermessen, braucht man nur zu erfahren, daß sie vom Anfang Februar bis Mitte März 1862 gedauert hatten, eine Zeit, während der die Südstaatlichen nicht müßig geblieben waren, um die Verteidigungsmittel am Strome zu verstärken.

Nun galt es für Farragut, den Strom hinauf zu gelangen, denn New Orleans liegt etwa 100 Seemeilen von der Küste entfernt, und zwei starke Werke, die Forts „St. Philipp“ und „Jackson“ lagen auf der hohen Uferbank 25 Seemeilen von der Mündung entfernt. Die Aufgabe, die Farragut zu lösen begonnen hatte, war eine in der Kriegsgeschichte noch nie dagewesene, und mit großer Schnelligkeit ging er nun an die Ausführung. Bei Tage jagten die Schiffe, bei Nacht die Mörserboote einen Hagel von schweren Granaten und Bomben gegen die feindlichen Werke, 2000 schwere Geschosse am ersten Tage! Während dieser fürchterlichen Kanonade bedeckte ein dicker Schleier von Pulverdampf den Strom und das umliegende Gelände, und erst spät bemerkte die Flotte, daß ihnen plötzlich ein neuer Feind in Form von großen Branderschiffen auf den Hals getrieben kam. Aber der Heldennut einzelner Schiffskommandanten, die mit Sporn und Dampfpumpen den Unholden zu Leibe gingen, die aufopfernde Arbeit der sich vor-

spannenden Ruderboote bewirkten, daß nicht eines dieser brennenden Flöße oder Schiffe ernstlichen Schaden anrichtete. Sieben Tage währte diese Beschießung, die Munition wurde knapp, die Mannschaften waren erschöpft und kein Ende abzusehen, da berief Farragut einen Kriegsrat an Bord seines Schiffes, der „Hartford“, ein Schiff, das wie die „Victory“ Nelsons einen Weltruf sich errungen und bewahrt hat, und nun sagte er seinen Kapitänen in kurzen Worten: „Wenn ich den Zeitpunkt für



Admiral David Glascoe Farragut.

gegeben erachte, dann hört das Ferngefecht auf, die Anker werden gelichtet und wir gehen dicht an die Gegner heran, wir vernichten sie oder — werden vernichtet und nun jeder an Bord seines Schiffes, diese vorbereiten auf den Kampf in kürzester Entfernung.“ Der nun weiter folgende Tagesbefehl ist ein Muster von Genauigkeit und Überlegung aller Vorarbeiten zu einem blutigen Nahkampfe hölzerner Schiffe mit 200 Kanonen gegen die starken Erd- und Mauerwerke an Land. Alle nicht notwendigen Teile der Takelung werden an Land gegeben, Vorsichtsmaßregeln gegen Brandier getroffen, die kleinen Kanonen in die

Maften hinaufgeschafft. Kein Schiff darf ohne meine besondere Genehmigung die Schlachtklinie verlassen, sagt Farragut, und wenn es geschieht, nur so, daß das Fahrwasser auf keinen Fall gesperrt wird. Die Pumpenleute müssen besonders eingeteilt und eingeübt sein, Leitern sind vorzubereiten, um Löcher von außenbords alsbald zu vernageln. Entershaken für die feindlichen Kanonenboote müssen bereit hängen, wenn diese in den Kampf eingreifen sollten. Zwischen den Kanonen sind Splinterneze aufzuhängen und allenthalben muß Wasser und Sand zum sofortigen Gebrauch bereit stehen, Panzerungen mit Schienen und Ketten, Baumwollenballen und Hängematten sind vorzunehmen, und jeder Mann soll wissen, daß der Tag herannahet, an dem er den Feind in der schlimmsten Lage seines stolzen Berufes angreifen soll.

Der 24. April wurde außersehen als der Tag der Entscheidung. Hoffnung und Befürchtungen, Zweifel an dem Erfolg und Sehnsucht nach Ruhm erfüllten aller Herzen. Einige scherzten in der Art der um die Zukunft unbesorgten Seeleute, andere beteten, wieder andere schrieben Briefe an ihre Lieben oder gingen die ernstesten Chancen des bevorstehenden Streites noch einmal durch, unterdessen der majestätische Strom bei völliger Stille der Atmosphäre und unter dem milden, erwachenden Sternenlicht eines blauen Himmels leise dem Meere entgegen rollte, so daß in dieser scheinbar friedlichen schönen Nacht niemand eigentlich ahnen konnte, welch entsetzlicher Orkan nur noch für Stunden gebannt im Schoße der Wellen und an Land in den Werken auf Tod und Verderben lauerte. Die Sperrketten vor den Forts waren mittlerweile heimlich zerfägt und zersprengt worden, und nur einzelne Schüsse der Wachboote unterbrachen die Stille der Nacht. Mitternacht war vorüber. Es schlug die zweite Morgenstunde — da stiegen langsam zwei Lichter untereinander am Großmast der „Hartford“ in die Höhe. „Hängematten auf“ riefen die Bootsleute der Wache, die Pfeifen schrillten, die Trommeln ertönten, „Generalmarsch überall!“ Die Ruhe der Nacht war unterbrochen, die Ketten rasselten um die Ankerspille und in den Klüsen, die Feuer in den Maschinen wurden vorgeholt, Rauch und Dampf aus vielen Schloten wirbelte gegen den Nachthimmel empor und schneller pulsierte das Blut in Tausenden von Herzen. In einer Stunde war alles fertig und in Bewegung, den Strom hinauf. Der Plan Farraguts war, eine Hälfte der Schiffe nahm sich das „Fort Philipp“ die andere, „Hartford“ an der Spitze, „Fort Jackson“ als Gegner. Die Mörserboote suchten sich in der Ufernähe gesicherte Plätze, um die Werke mit Bomben zu bewerfen. Farragut selbst mit

dem leuchtenden Signal „Nahkampf“ am Topp seines Mastes, war der erste, der mit Voll dampf auf seine Station ging. Breitseite auf Breitseite schleuderten die Schiffe nach den Forts hinüber, und bald sah man im Rauch und Qualm nur noch die Blitze, die die Finsternis durchzuckten, oder die feurigen Bahnen, die von den Bomben in den Lüften beschrieben wurden, das Donnern der Geschütze übertönte jedes Kommando. Von oben eilten die Kanonenboote der Konföderierten herbei, teil zu nehmen am allgemeinen Kampfgewühl, und brennende Flöße versuchten sich an die Schiffe Farraguts anzuhängen. Einem derselben gelang dies. Die „Hartford“ wollte ausweichen und geriet auf den Strand, der Brander lag auf der anderen Seite und hüllte das Schiff Farraguts in Flammen, aber unentwegt leitete Farragut das nicht einen Augenblick nachlassende Feuer seiner Geschütze und die Löscharbeit der Mannschaften. Dem Kühnen war das Glück hold, mit Voll dampf zurück, kam die „Hartford“ wieder los und das Feuer wurde gelöscht. Inmitten von Feuer und Rauch stießen die Flottillen aufeinander, die Schiffswände erkrachten und Schiffe und Menschen riß der Strom unerbittlich von dannen. Als die Sonne die Schatten von Nacht und Greuel hob, da lag ein Bild vor den Beschauern, das wohl nie jemand, der es mit angesehen, vergessen wird. Mit 17 Schiffen war Farragut in die Schlacht gegangen, mit 13 hatte er die Forts glücklich passiert, von den südstaatlichen 17 Kanonenbooten waren 13 zerstossen oder gesunken, aber noch wehte die Flagge der Konföderierten von den Wällen der Forts. Indessen sowohl ihr Schicksal sowie das von New Orleans war damit besiegelt, daß die Flotte jetzt den Strom fast unbehindert bis zu dieser Stadt hinauf dampfen konnte. Der Tagesbefehl von Bord der „Hartford“ vom 26. April 1862 sagte: Um 11 Uhr ist Gottesdienst an Bord aller Schiffe, damit Offiziere und Mannschaften dem Allmächtigen für seine Güte und seine Gnade danken können, daß er sie mit verhältnismäßig geringen Verlusten durch die Ereignisse der letzten Tage hindurch geleitet hat.

2. Die Schlacht von Mobile.

(5. August 1864.)

Noch über ein Jahr lang raute der Streit der Völker zu Wasser und zu Lande um den Mississippi, und heroische Taten wurden noch viele hüben und drüben vollbracht, bis endlich die letzten Bollwerke der Konföderierten ein Opfer der Nordstaaten wurden. Die Anforderungen an Farragut, der nicht allein die Mississippiflotte, sondern auch einen

Teil der mexikanischen Meerbusenflotte befehligte, wurde vielfach in Anspruch genommen durch stets wieder neu sich bildende feindliche Befestigungen an Strömen und Kanälen, durch Ausfallschiffe der verschiedenen Häfen, Blockadebrecher und andere Zufälligkeiten, wie sie ein solcher jahrelang dauernder Krieg großer Staaten von gewaltiger Ausdehnung mit sich brachte.

So mußte Farragut seine Pflichten auf dem Riesenstrom wieder vertauschen mit der Kriegsleitung auf dem Ozean, was er nur zu gerne tat, denn der Ozean, auf dem er ein halbes Jahrhundert fast ohne Unterbrechung gedient hatte, war ihm eine Heimat geworden und den Kampf über der Tiefe zog er dem halb See- halb Landkriege unbedingt vor. Die Regierung zu Washington hatte ihre Aufmerksamkeit auf Mobile, östlich von der Mississippimündung, gerichtet. Im Januar 1864 dampfte Farragut mit einem Geschwader nach jener großen Bai ab, an der Mobile liegt, und deren Zugang von den Forts „Morgan“ und „Gaines“ geschlossen gehalten wurde. Eine andere Macht zu Lande sollte diese Seemacht im Angriffe unterstützen. Mobile war stark befestigt worden, man hatte vollen Gebrauch von der damals noch neuen Waffe der Seeminen gemacht und mittelst derselben das Fahrwasser so verlegt, daß nur schmale Rinnen in der Nähe der Batterien vorüber führten, auch war Mobile schon seit lange ein beliebter Zufluchtsort für Blockadebrecher und Kaperschiffe, unter denen auch die berühmte „Alabama“ war, geworden.

Farragut, seit der Einnahme von New Orleans Konteradmiral, hatte für den oberen Mississippi zur Bekämpfung der Befestigungen von Vicksburg Panzerschiffe, sogenannte Monitors, erhalten. Ebenso hatte man schleunigst eine Anzahl dieser neuen, schwer armierten Schiffe erbaut, um die Seefestung Charleston einzuschließen und wirksam zu bombardieren, als es aber sich um Mobile handelte, auf dessen Reede die Südstaaten ebenfalls einige Panzer und Rammschiffe hielten, verzweigte man Farragut anfänglich diese Schiffe, und er mußte sich wieder mit dem Gedanken befreunden, mit Holzschiffen die Befestigungen und die feindlichen Panzerschiffe zu bekämpfen. Wenngleich er sich darüber klar war, und auch für andere kein Geheimnis daraus machte, daß solch ungleicher Kampf stets viel mehr Menschenopfer kostete, als unbedingt benötigt, fing er an, sich auf diese Eventualität vorzubereiten. Im April 1864 hatte er eine Auskundung des Hafens vorgenommen und gefunden, daß das südliche Panzerschiff „Tennessee“ darin lag, ein Schiff, das schwere Kanonen trug und vorne mit Torpedoeinrichtung

versehen war, außerdem erblickte er unter den Batterien drei kleine Rammschiffe. Es blieb ihm also nichts übrig, als auch seine brave „Hartford“ vorne mit Platten zu belegen, ein nicht ganz schlechtes, aber immerhin technisch ungenügendes Verfahren. Indessen bedachte man sich in Washington eines Besseren und sendete das Panzerschiff „Tetumseh“ und den „Manhattan“, außerdem ein paar kleinere Monitors zur Unterstützung Farraguts, und nun schritt dieser ohne weiteres zum Angriff.

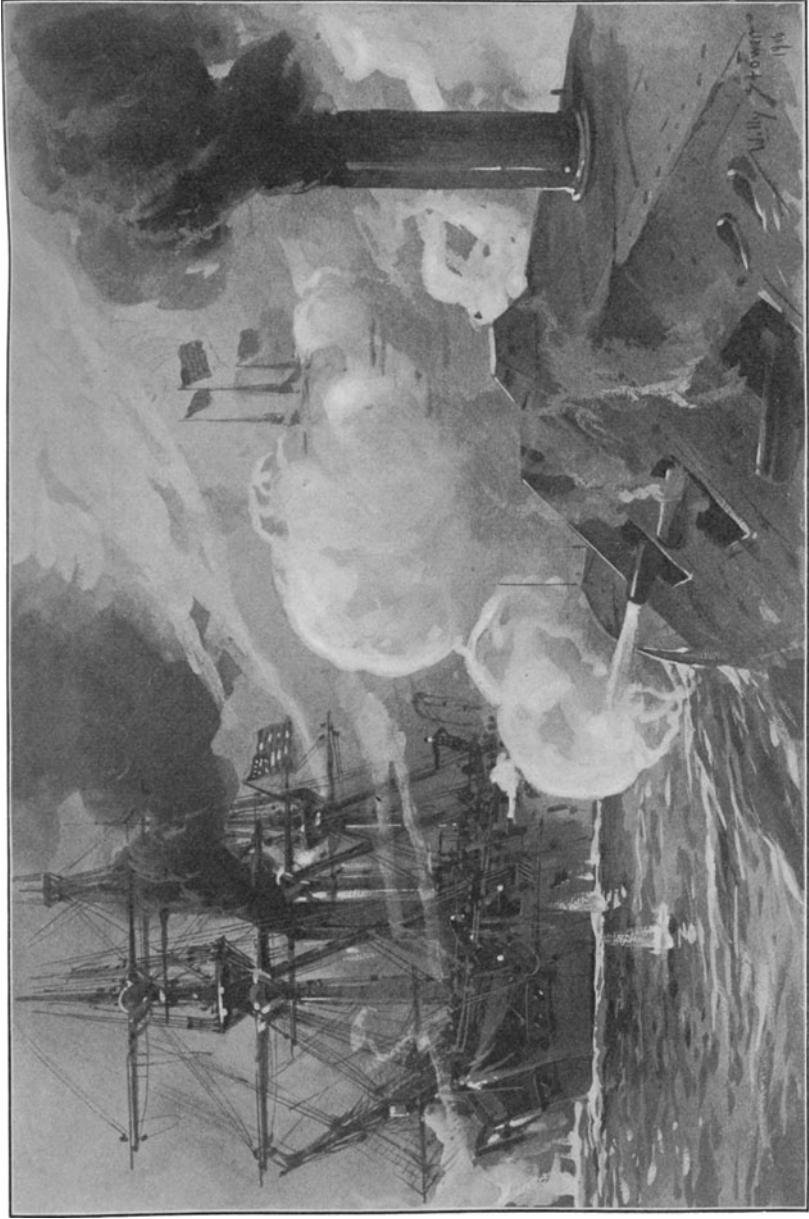
Wieder war es, den Umständen angemessen, ein ganz neuer Gedankengang, den Farragut verfolgte, als er seine Anordnungen für diesen Fall entwarf. Dieses Mal nahm die „Hartford“ nicht die Spitze, sondern die „Brooklyn“ und zwar deshalb, weil sie mehr vordere Geschütze führte als die anderen Schiffe, und weil sie eine Vorrichtung besaß, die sie befähigte, die Seeminen der Belagerten aufzufinden und frühzeitig zur Explosion zu bringen. jene älteren Seeminen waren meistens faßähnliche Gefäße, manchmal einfache Bierfässer, sonst auch Eisenbüchsen, die man gut abgedichtet oder verlötet hatte. Sie waren mit Pulver geladen und mit Zündern versehen, die beim Stoß durch ein Schiff die Ladung zum Explodieren brachten. Oft waren diese Minen nur in der Eile gefertigt und nachlässig befestigt, so daß sie vielfach im Gebrauchsfalle versagten oder vertrieben waren.

Dann aber bestimmte Farragut, daß immer zwei Holzschiffe fest mit den Längsseiten verbunden werden sollten, damit, wenn eins nicht mehr vorwärts könne, der Nebenmann, es vorwärts schleppen müsse, sollten beide keinen Gebrauch mehr von den Maschinen machen können, so mußte ein Hintermann einspringen, hie aber durfte zurückgewichen werden, und wenn alles fehlschlug, dann würde der Strom der einlaufenden Flut die Schiffe schon vorwärts bringen. Farragut selbst ging mit der „Hartford“ hinter der „Brooklyn“ in die Linie, im ganzen waren es 14 Holzschiffe mit 147 und 4 Panzerschiffen mit 12 schweren Kanonen, die sich zum Angriffe anschickten.

Bei anbrechendem Tageslicht am 5. August ging das Signal hoch, und kurz vor 7 Uhr feuerte der „Tetumseh“ seine ersten 15-zölligen Granaten gegen Fort „Morgan“. Mehr und mehr nahm die Entfernung ab, bis man auf 200 m an die Batterien heran war und Granaten und Kartätschladungen abwechselten. Es war ein Höllenfeuer, das von beiden Seiten hartnäckig genährt wurde, und Pulvermassen wurden verbrannt, mit denen, wenn richtig verwendet, man ganz Mobile mit sämtlichen Befestigungen und Schiffen hätte in die höchsten Lüfte blasen können.

Im Großwanz in der halben Höhe des Mastes stand Farragut aufrecht da auf schwanken Webeleinen (Strickleiter) und leitete von dort den Gang des Gefechtes. Plötzlich bemerkte er vor sich eine Stockung, die „Brooklyn“ hatte aufgestoppt, mitten drin im Wirbelpunkte des feurigen Kreises versagte sie, hielt an und fing an rückwärts zu gehen. Kaum hatte Farragut den Ruf ausgestoßen: „Was soll das heißen mit der ‚Brooklyn‘“, als der Gegenruf erschallt: „Die ‚Tefumseh‘ ist im Begriffe unterzugehen.“ Farragut wirft einen Blick voraus und überblickt das Schlachtfeld, es ist in der Tat so, „Tefumseh“ ist auf eine Mine gestoßen und sinkt, seine ganze Besatzung bis auf einige wenige mit in die Tiefe nehmend. Der „Tefumseh“, auf den er so lange gewartet und auf den er, gegenüber dem südstaatlichen „Tennessee“ alle Hoffnung gesetzt, er war rettungslos dahin, der „Manhattan“ hatte bereits ein Geschütz außer Tätigkeit, war nur halb zu rechnen, was nun? Ein Zug eiserner Entschlossenheit lag auf den Zügen des Admirals, was hat die „Brooklyn“? „Minenreihen vor dem Bug“ ist die Antwort. Minenreihen ruft Farragut aus dem Wanz. „Der Teufel soll sie holen! Vier Töne mit der Glocke!“ Voll dampf vorwärts und rechts an der „Brooklyn“ vorbei, hindurch durch das Minenfeld steuert er mit der „Hartford“. Alle folgen ihm und jeder ist überzeugt, daß sie sowohl wie ihr tollkühner Chef einem sicheren Tode entgegengehen, aber obwohl manchem der Atem stockt, es geschieht nichts anderes, als daß die feindlichen Granaten um die tapferen Leute plagen wie vorher, die Minen, wohl nicht ordentlich instand, versagen im entscheidenden Momente, wohl hört man das Knacken der Zünder, aber nicht eine explodiert. Die Sperre ist genommen, Fort „Morgan“, wenn auch mit großem Verluste, passiert, und nun geht es gegen die „Tennessee“, die Holzkorvetten und Kanonenboote unter ihrem kühnen Admiral gegen das Panzerschiff „Tennessee“, kommandiert durch einen nicht minder befähigten Seemann, den Admiral Buchanan.

Der Wirrwarr von Schiffen, der sich durch das Rückwärtsgehen der „Brooklyn“ gebildet hatte, und in dem mehr als fünf Schiffe gleichzeitig ein förmliches Knäuel bildeten, hatte sich glücklicherweise durch das entschiedene Vorgehen Farraguts gelöst, sonst wäre die Lage verhängnisvoll geworden, indessen hielt die mächtige Schiffsartillerie auf solch kurze Entfernung verwendet, die Geschütze der Landbatterien genügend nieder, um das Schlimmste zu verhindern. Nun kam die „Tennessee“ heran, ihr erster Anlauf galt der „Hartford“, aber die „Hartford“ war schneller und drehte besser, sie vermied den Stoß, wurde



Admiral Saragut bei Mobile. Zeichnung von Stiffy Stömer.

noch eine Zeitlang in der Bucht von „Mobile“ vergebens verfolgt, dann gab der „Widder“ die Jagd auf und wendete sich hintereinander gegen die „Brooklyn“, „Dissipu“ und andere, immer aber nur mit dem Erfolg, daß jene den Stoß vermieden, jedoch unter Buchanans Artillerie litten, die geschützt hinter dem Panzer stehend ein ziemlich gutes Feuer unterhielt. Nun kam die Korvette „Monongahela“ heran und versuchte ihrerseits den feindlichen Panzer anzurennen, sie traf ihn, aber der Rammeversuch blieb ohne Effekt, das Schiff glitt ab, der Winkel war zu spitz gewesen.

Während das Widderschiff „Tennessee“ sich mit der Flotte Farraguts herumschlug, war die „Hartford“ etwas fern ab vom Kampfe zu Anker gegangen, und Farragut hatte seinen ermatteten Leuten eine Frühstückspause gegeben.

„Und haben wir gefrühstückt“, sagte Farragut, „dann wollen wir mit der „Tennessee“ Abrechnung halten gehen.“

Farragut hatte geglaubt, weil „Tennessee“ nach dem Fort „Morgan“ dampfte und sich dort längere Zeit aufgehalten hatte, daß Buchanans Schiff unter dem Fort Schutz suche, aber dem war nicht so, kaum saß die Mannschaft der „Hartford“ zum Frühstück nieder, als der grimmige Feind herankam, nun wehte alsbald Farraguts Signal für die Korvetten „Monongahela“, „Sakawanna“ und „Dissipu“ den Feind zu rammen, und jetzt erfolgte einer der schneidigsten und heftigsten Kämpfe, die die See jemals gesehen. Zuerst traf, beinahe senkrecht, die „Monongahela“ die „Tennessee“, die „Tennessee“ schwang herum unter der Wucht des Stoßes und holte schwer über, dann rammte als nächste die „Hartford“ und zwar vorne im Bug, dann die „Sakawanna“, und in diesem Kampf auf Pistolenschußweite schlugen die schweren Granaten und Stahlgeschosse hüben und drüben in die Schiffswände ein, wobei man deutlich sehen konnte, wie selbst die schwersten Geschosse an den Wänden der „Tennessee“ zerbrachen und unschädlich in die See rollten. Die Wut der Kämpfer war auf das äußerste gestiegen, aus den Pforten und von den Decks rief man sich gegenseitig die herzhafteften Tier- und Rosenamen zu und versuchte vorzugsweise von seiten der Flotte die Pforten der „Tennessee“ mit den Geschossen zu erreichen, was auch mehrere Male mit großem Erfolge gelang. So groß war die Erbitterung der Matrosen der „Hartford“, daß sie einmal, als sie nichts besseres zur Hand hatten, Scheuersteine und selbst eiserne Spucknapfe nach den Gegnern hinüberwarfen. Sämtliche Korvetten hatten durch das Rammen schwere Havarie gemacht, die Steven waren gebrochen oder eingedrückt

und mehrere Schiffe machten nicht unbedeutend Wasser, aber immer neue Feinde rannten auf die „Tennessee“ los, der im Laufe des Gefechtes schon verschiedene Kanonen demontiert worden waren, nämlich die drei noch vorhandenen Monitors, von denen zumal der Monitor „Chickasaw“ sich mit seinen vier schweren Kanonen in geschicktester Weise so dicht an die „Tennessee“ heftete, daß er fast alle seine Schüsse auf 50 und weniger Schritte Entfernung abgab.

Buchanan, der persönlich seine Batterie auf der „Tennessee“ leitete, tat was nur immer geleistet werden konnte, die zerstossenen und klemmenden Pforten suchte er wieder einzurichten, aber die Leute wurden weggeschossen. Die Leichen einzelner Leute, die an den beschädigten Pforten arbeitend während des Auftreffens von Schüssen mit den vibrierenden Wänden in Berührung gekommen, mußten stückweise in Körben hinweggebracht werden. Der Schornstein, der durch die Kasematte hindurchreichte, wurde weggerissen und nun verbreitete sich eine Hitze in dem schon so beengten Raume, daß die Matrosen es nicht mehr aushalten konnten, und als die Schiffe der Flotte vereint zur Wiederholung der Rammversuche schritten, berief der schwerverwundete Buchanan einen kurzen Kriegsrat, und es wurde beschlossen, in Anbetracht der verminderten Gefechtsfähigkeit der „Tennessee“ die Flagge zu streichen. Dies geschah um 10 Uhr des Vormittags. Der Verlust der „Tennessee“ beschleunigte die gänzliche Niederlage der Konföderierten. Zuerst fiel Fort Gaines, dann nach einem weiteren furchtbaren Bombardement durch die ganze Flotte auch Fort Morgan, und damit hatte Mobile aufgehört ein Zufluchtsort der südlichen Flotte und der Blockadebrecher zu sein.

Stets hat Farragut mit seinem wenig hervorragenden Material das Möglichste geleistet, ein alter Freund der hohen See und der Segelschiffe, eignete er sich dennoch schnell eine vorzügliche Kunst in der Handhabung der Dampfschiffe, hauptsächlich seiner „Hartford“ an, aber von Herzen verachtete er die Panzerschiffe, die Widder, die Ziegenböcke, wie er oftmals sagte. „Gebt mir hölzerne Schiffe, aber Männer mit eisernen Herzen, dann will ich alles versuchen“, das war sein System. Bei all seiner Energie und seiner rücksichtslosen Strenge in der Schlacht, war Farragut ein oft sehr milder aber ein korrekter Vorgesetzter. So kam ihm, als er einer Werft an Land vorstand, die Mitteilung, daß ein Beamter Unterschleife begangen habe. Der Beamte hatte hohe Fürsprecher für sich, und so erhielt Farragut die Weisung, den ungetreuen Beamten nur öffentlich zu vermahnen; er tat dies in folgender Weise:

Er berief die Offiziere und Beamten der Werft, las ihnen den erhaltenen Befehl vor und sagte dann, „Hierzu habe ich nur noch eine Bemerkung zu machen“, er streckte seine Hand nach dem Beamten aus und fuhr fort, „Vergessen Sie nicht wieder das siebente Gebot, du sollst nicht stehlen!“

Die Jahre im Golf von Mexiko und auf dem Mississippi hatten die Gesundheit des abgehärteten Mannes endlich doch angegriffen, und wenn man ihm auch noch andere Kriegstaten als vor Mobile zu verichten aufbewahrt hatte, er bat um seine Entlassung aus dem Dienste, dem er sich auf die Dauer nicht mehr gewachsen fühlte. Als Vizeadmiral kam er am 12. Dezember 1864 mit seiner „Hartford“ nach New York, und sein Einzug war der Triumphzug eines Siegers. Die Kaufmannschaft der Stadt empfing ihn mit einem reichen Geschenk, und als er sich nach dem feierlichen Empfange in den stillen Ort Hastings zurückzog, da hatten sich in den letzten 3 Jahren die Dinge um ihn gewaltig verändert, damals des Verrates am Norden bezichtigt, wurden alle seine Bewegungen heimlich beobachtet, und nun hallte es in den Straßen wider, und die Glocken riefen es durch die Lüfte — Sehet den siegreichen Helden, der uns wiederverehrt!

Farragut, der ungleich manch anderen großen Helden, sich sein ganzes Leben lang ein festes Gottvertrauen, eine fast kindliche Frömmigkeit erhalten hat, und nie sich selbst, sondern stets nur Gott die Ehre gab, unterschied sich auch in anderer Beziehung wesentlich von Männern wie Nelson oder Napoleon, die oft nur ihrem eigenen Genius und dem Schlachtenglück vertrauten, Farragut wog stets alle Möglichkeiten streng ab, er hört die Ratschläge seiner Kapitäne und nimmt sie an, stets kennt er die Stärke seiner Gegner genau, keine Vorsicht läßt er außer acht, die ihm helfen kann, wenn er aber angreift, so geschieht es meist unerwartet und an einer Stelle, wo der Feind es nicht vermutet, dann aber ist sein Angriff wie der Sprung eines wilden Tieres, plötzlich aber tödlich.

Noch sechs Jahre überlebte Farragut seine großen Taten, dann starb er im August 1870 zu Portsmouth (New Hampshire) als Admiral der Flotte der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

Vielfach ist Farragut und sind seine Heldentaten der Gegenstand von Hymnen und Liedern geworden, und der Zufall wollte es, daß geradeauf seiner „Hartford“ zwei Offiziere sich zu Dichtern begeistert fühlten. Die Schlusstrophe eines dieser Gedichte lautet übertragen:

So lange noch auf weitem Meer
 Ein weißes Segel zieht,
 So lange noch der Sterne Heer
 Vom Himmel nieder sieht,
 Wird nie in Kämpfen noch so groß
 Im Sturm von Blei und Erz
 Vergessen sein dein Eisenherz,
 Das Blitz und Donner in sich schloß.
 O Farragut!

Nur eins war es, das wie ein hemmender Schleier die Strahlen verdunkeln wollte, die von dem hehren Andenken an Farragut ausgingen und das war das Gefühl bei manchem, daß Farragut durch seine Erziehung und durch den langen Dienst auf der Flotte die Verpflichtung in sich fühlte, gegen die Sache seines eigentlichen, engeren Vaterlandes zu streiten.

Admiral Tegetthoff.

1. Belgoland.

(9. Mai 1864.)

Spanien, Holland, England, Frankreich und Nordamerika, denen es beschieden war, als große Seemächte gewaltige Flotten auf dem Weltmeer schwimmen zu lassen und Hunderte von Fregatten und Linienschiffen mit Tausenden von Feuerschlünden gegen ihre jeweiligen Feinde zu führen, haben Helden und Anführer zur See hervorgebracht, die das Geschick der Welt zu lenken wußten.

Solch gewaltige Männer, solch hervorragende Helden hat Deutschland noch nicht aufzuweisen, denn nächst den Taten der Hanse und einzelner kleinerer Flottillen und Schiffe ist das deutsche Seekriegswesen noch arm an größeren Ereignissen; die deutsche Seekriegsmacht, die als neuerstanden aus der preussischen erst auf eine Existenz von etwa 50 Jahren zurückblicken kann, ist allerdings längst aus den Kinderschuhen herausgewachsen, aber wie ein tüchtiger Mann, so gebraucht auch sie eine lange Zeit des Friedens, der Schule, des Lernens und Strebens um, wenn es notwendig werden soll, und wenn der Kaiser ruft, der Welt zu zeigen, daß auch sie Helden hervorbringen kann und Schlachten schlagen, von denen die Geschichte melden wird.

Und so geschah es auch in den Kriegen, die Oesterreich gegen Dänemark und später gegen Italien, das einmal mit Preußen, das andere Mal gegen Preußen zu kämpfen hatte. Damals zeigte es sich, daß es auch in der österreichischen Flotte an bedeutenden Führern nicht fehlte, und unter diesen war der Admiral Wilhelm von Tegetthoff der hervorragendste.

Wilhelm von Tegetthoff wurde am 23. Dezember 1827 in Marburg (Steiermark) geboren und trat mit 13 Jahren in Venedig in das Marineinstitut ein, in dem vorzugsweise die italienische Sprache galt. Die Kadettenausbildung war in Venedig ähnlich wie später in der preussischen Marine, im Winter wurde studiert und die Schulbank gedrückt,

im Sommer kleine Übungsfahrten unternommen; dieses Schulleben dauerte fünf Jahre lang, ohne daß sich für Tegetthoff irgend welche Abwechslungen geboten hätten, denn seine Eltern waren verarmt und er nicht einmal in der Lage, seine Ausrüstung, die auf etwa 800 Mark kam, zu bezahlen. Er hat sie erst später abgetragen.

Die kleinen Seefahrten in der Adria genügten dem Jünglinge, dessen Sehnen weitere und größere Ziele kannte, schon längst nicht mehr; der Anblick fremder Kriegsschiffe, der Vergleich mit den wenigen seines österreichischen Vaterlandes ließ in ihm schon früh eine gewisse Bitterkeit erwachen, und sein scharfes aber zutreffendes Urteil über die kaiserliche Flotte hat er in manchem Briefe niedergelegt.

Die Zeit der Revolution 1848, die in der Marine vorzugsweise Italiener und Deutsche schieb, findet Tegetthoff als kaisertreuen Offizier, der aber kein Blatt vor den Mund nimmt, wenn es gilt, die Beweggründe zu beurteilen, die es verhinderten, daß Österreichs kleine Flotte mit der von Italien sich im Kampfe messe. Er sagt, man habe, anstatt ordentliche Matrosen zu heuern und gut zu bezahlen, Gassenpöbel und Bauern aus Triest und Dalmatien an Bord genommen, alle litten an Seefrankheit und lägen, teils aus Übelkeit, teils aus Furcht faul an Deck herum, noch einmal ruft er aus, möchte ich in meinem Leben eine solche unglückliche Rolle nicht mehr mitspielen.

Die nächsten Jahre brachten dem strebsamen Offizier manch selbständiges, wenn auch nur kleines Kommando, und er hatte Gelegenheit seine Sprach- und Menschenkenntnis oftmals zu verwerten. So wurde er mit dem Afrikaforscher Heuglin im Jahre 1857 nach der Somaliküste entsendet, um einen geeigneten Platz für eine Kohlenstation zu finden, eine Zeit, die er dazu benutzen konnte, unter allerdings oft schweren Entbehrungen und körperlichen Anstrengungen das zum Teil durch die Zerstörungswut und die Ausbeutungssucht habgieriger Osmanen unter Mehemed Ali verwüstete, einst so herrliche Land der Pharaonen zu durchwandern. Dem mutigen jungen Mann waren keine Hindernisse, die Klima und Unzuverlässigkeit von Führern, umherstreifende Araber und anderes Gefindel ihm bereiteten, zu groß, und oft hing sein Leben an nur dünnen Fäden. Einmal waren sie in Bander Gam an Land gegangen, beide hatten sich binnenlands gewagt und gejagt, und niemand hatte sich ihnen, wie es dort ein einträglicher Brauch ist, als Schutz oder Begleitung angeboten — dieser Schutz durch die Reis (Ortsobrigten), der sich Abah nennt, ist aber auch weiter nichts als eine einfache Erpressungsmethode. — Als sie nun allein zurückkehren wollten, um ihr Schiff, eine



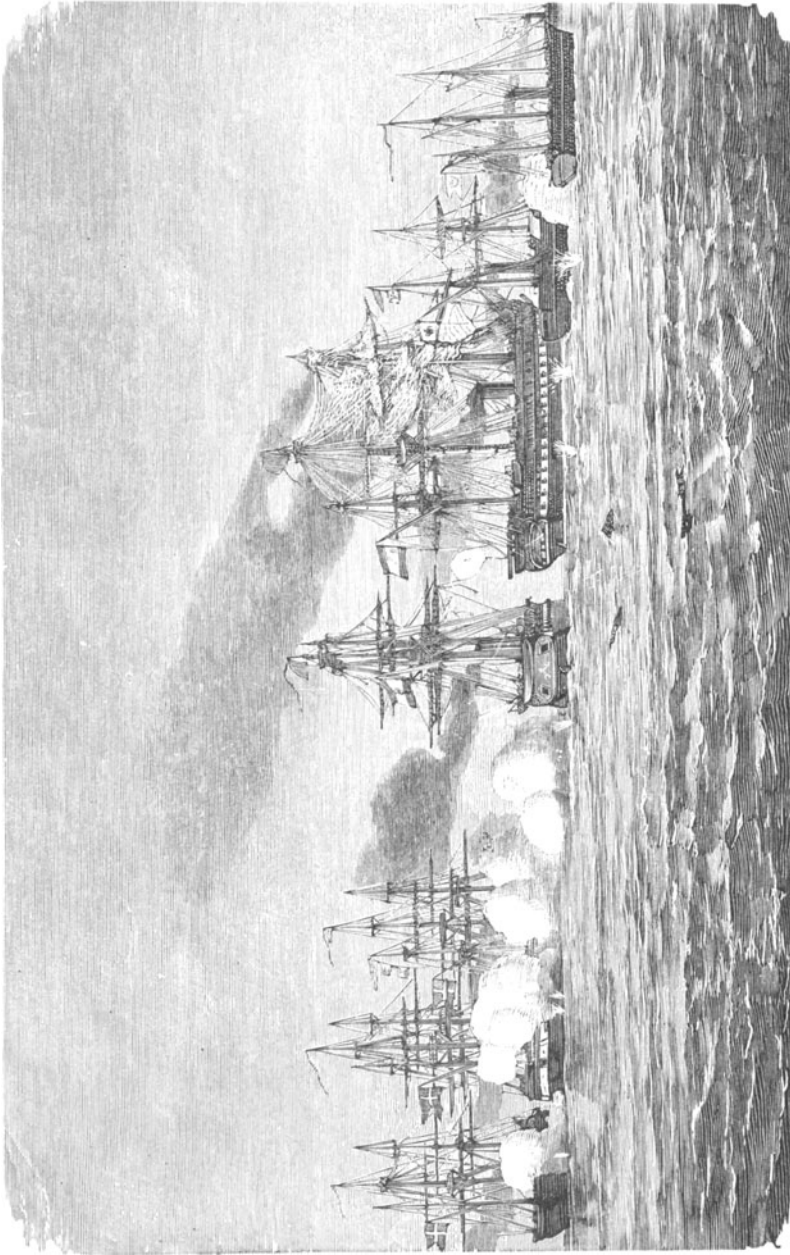
Wilhelm Tegetthoff

Admiral Wilhelm von Tegetthoff. Nach dem Kupferstiche von N. Beger.
Seehelden und Seeschlachten.

arabische Dehabieh aufzufuchen, umringte sie bald ein nach Geld schreiender wilder Menschenhaufen. Heuglin und Tegetthoff wateten am flachen Strande unverdrossen weiter nach ihrem Boote, aber trotz ihres Widerstandes wurden sie bald entwaffnet. Doch sie hatten das Boot erreicht, und mit den langen Bootsrudern in der Hand setzten sie sich von neuem zur Wehr. Tegetthoff schlug wie ein Rasender um sich, aber als er sah, daß die braunen Gesellen die Leine des Bootes erfaßt hatten, und daß sein Freund von einem Lanzenstich getroffen, hingsunken war, ging man an ein Handeln, das lange dauerte; „4000 Taler!“ riefen die Somali. — „Ich lach’ euch ins Gesicht“, antwortete Tegetthoff. „3000 Taler“ daß Euch der Sand das Maul verwehe!“ 1100 Taler!“ feilschten die Braunen. — „Nichts davon“, schrieb Tegetthoff ihnen entgegen. „Dann plündern wir Euer Schiff und Ihr seid Schuld an allem Unglück, das Euch trifft.“ Nur auf die Bitte des schwerverwundeten Heuglin beruhigte sich Tegetthoff schließlich, und die Reisenden gaben, um ihre wertvollen Sammlungen und vielleicht ihr Leben zu retten, nach und zahlten 1100 Maria Theresia Taler als Lösegeld.

Das Jahr 1864 findet Tegetthoff als Fregattenkapitän und Kommandanten der Fregatte „Schwarzenberg“. Dänemark hatte, in der Hoffnung auf fremde Unterstützung und in Anbetracht der althergebrachten inneren Streitigkeit der deutschen Staaten untereinander, es unternommen, die damaligen Herzogtümer Schleswig und Holstein wegzunehmen und dänisch zu machen. Aber dieser kühne Gedanke mißlang, Österreich und Preußen einigten sich zu gemeinsamem Vorgehen unter dem „alten Wrangel“, und der Kriegszug begann, der mit dem Sturme auf Düppel und der Wegnahme von Alsen endigte. Schleswig-Holstein wurde zunächst deutsch, dann preußisch, und die Dänen blieben auf Jütland beschränkt.

Auf dem Meere indessen sah die Sache kritisch aus. Preußen hatte in der Nordsee nur drei schwache Kanonenboote, und die Küsten und die Handelsschiffe waren jedem dänischen Angriffe preisgegeben. Da sendete Österreich ein Geschwader unter Tegetthoff zur Hilfe; von diesen Schiffen, die man bestimmt hatte, kamen aber zunächst nur die Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radecki“ nach der Nordsee, ihnen schlossen sich alsbald die preußischen Kanonenboote an. Die Dänen, kommandiert von dem Kommodore Swensen, zählten drei Fregatten, die Schiffe „Niels Suel“ und „Thylland“ und die Korvette „Heimdal“, sie waren mithin viel stärker als die Verbündeten, zumal auf die Kanonenboote wenig gezählt werden konnte.



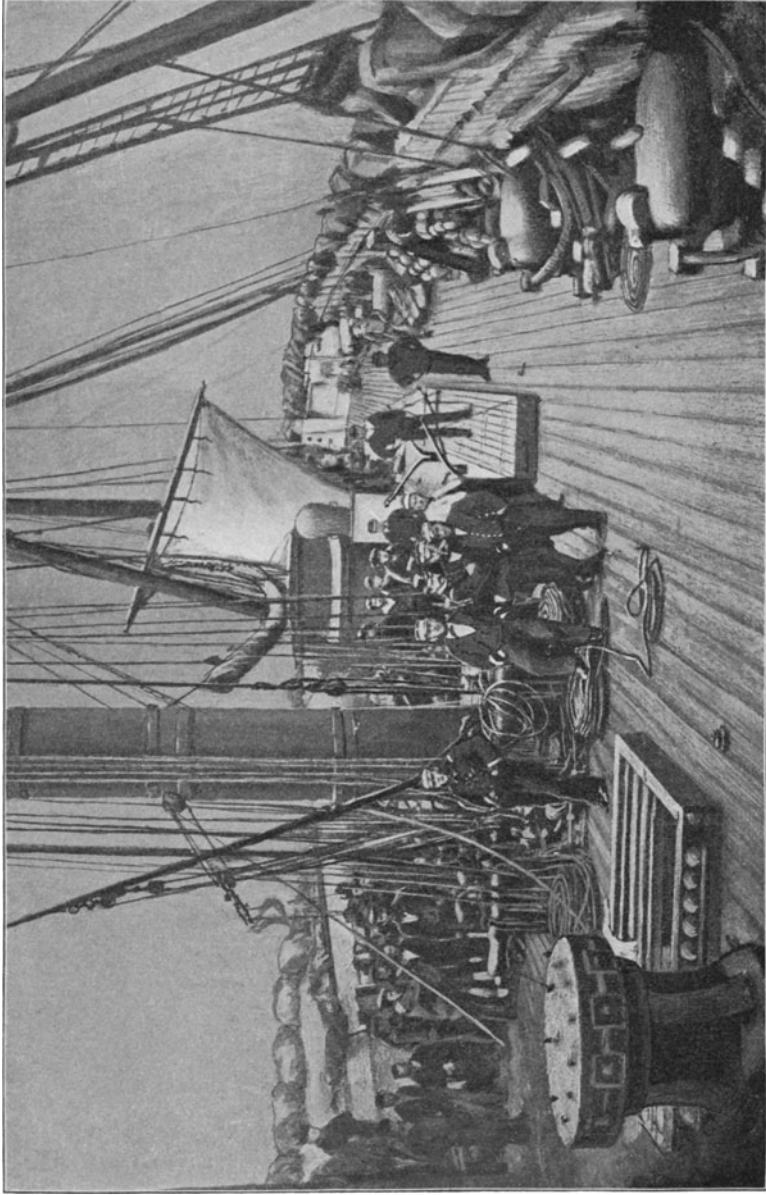
Seindal. Nils Suet. Das Seegefecht bei Belgoland am 9. Mai 1864. Bildet. Hattist. Bildig.

Tegetthoff hatte nicht Lust, auf das Herankommen seiner anderen Schiffe zu warten, außerdem wollte er die deutschen Häfen von ihren Belagerern befreien, und Swensen fand ebenfalls die Lage günstig zu einem Kampfe. So steuerten denn am 9. Mai 1864 Tegetthoff nordwestlich mit seinen Schiffen und Swensen südöstlich, unfern der s. Z. noch englischen Insel Helgoland. Das Gefechtsignal Tegetthoffs hieß: „Unsere Armeen haben Siege erfochten, tun wir das Gleiche.“

Auf 3000 m begann die Kanonade mit einzelnen Buggeschützen, dann kam man näher, und die Breitseiten wurden auf 2000 m Entfernung gewechselt, diese Kampfweise paßte nicht zu Tegetthoffs ungestümem Charakter, er läßt seine Schiffe einen Halbkreis machen, kommt dadurch auf 500 m an den Feind und ein Kampf beginnt, in dem es auf Schnelligkeit des Schießens und die Zahl der Kanonen ankommt, ein Kampf, bei dessen rascher Bewegung die Kanonenboote nur wenig mitwirken können. Eine der ersten Granaten, die den „Schwarzenberg“ trifft, explodiert in der Batterie und tötet eine ganze Geschützbedienung. Die Dänen konzentrieren ihr Feuer auf den stets vorauseilenden „Schwarzenberg“, so daß dessen Lage mehr und mehr gefährdet wird. Ruhig steht Tegetthoff auf der Kommandobrücke und überschaut den Fortgang des Gefechtes, da stürzt ein Mann die Treppe herauf und meldet „die Segelkjoje brennt“, also Feuer im Schiff, dicht über der Pulverkammer.

„Man lösche“, antwortet Tegetthoff ruhig und wendet sich wieder ab. Und in der Tat, der Brand wurde trotz der furchtbaren Gefahr, in der sich die Pulvermänner befanden, in kurzer Zeit gelöscht. Aber wieder und wieder zündeten dänische Granaten auf dem „Schwarzenberg“, und die Übermacht der dänischen Artillerie räumte in der Batterie so auf, daß bald das Feuern mit mehreren Geschützen aufhörte. Um das Unglück voll zu machen, schlug ein Geschloß durch das festgemachte Vormarssegel, bald stand das Segel in Flammen, diese leckten hinauf und hinunter in der Takelage des Fockmastes und feurige Lohe fiel auf das Schiff herunter. Vergebens waren die Arbeiten der Matrosen und Offiziere, immer weiter griff das verheerende Element um sich, der Mast glich einer einzigen mächtigen Feuersäule. Die Pumpenschläuche langten nicht mehr hinauf oder waren zerschossen, und immer stärker fielen die wohlgezielten dänischen Kugeln in diese grausige Höllearbeit hinein, während naturgemäß die Gegenwehr des „Schwarzenberg“ nach und nach dahinstarb.

„Vor den Wind halten und nach Helgoland“ war die einzige rettende Möglichkeit, um Rauch und Feuer nach vorne zu treiben und dann



Zeitungsöff.

Die österreichische Fregatte „Schwargenberg“ nach dem Seegefechte bei Belgoland.
Nach einer Originalphotographie, aufgenommen am Tage des Gefechtes.

wenn irgend angängig sich auf neutrales Gebiet unter Helgoland zu flüchten; aber Jeremiaſch, der tapfere Kapitän des „Radeſki“, führte dieſen Befehl zunächſt nicht aus, er legte ſich zwiſchen das Schiff ſeines Chefs und die Dänen und hielt deren ganzes Feuer aus, während der „Schwarzenberg“ nur noch mit den Kanonen des Heck (Hinterschiſſ) kämpfend auf Helgoland zu dampfte. In dieſen Momenten, wo die Entſcheidung ſehr zugunſten der Dänen lag, traf eine gutgezielte Granate eines Kanonenbootes die „Sylland“, Ruder und Steuerborrichtung wurden beſchädigt und das Schiff war außer Gefecht geſetzt; noch eine Breitſeite feuerten „Niels Juel“ und „Heimdal“ auf „Radeſki“ ab, dann ſetzten ſie ihren Lauf wieder nach Norden fort, die „Sylland“ mit ſich nehmend, deren Beſchädigung wohl bedeutend geweſen ſein muß.

Das Gefecht hatte gut zwei Stunden gedauert. Es war nun 4 Uhr des Nachmittags, aber erſt um 10 Uhr wurde man auf dem „Schwarzenberg“ vollends des Feuers Herr und konnte den Fockmaſt kappen, dann dampfte die Flottille nach der Elbe; die Dänen aber verſchwanden aus der Nordſee, und der deutſche Handel war wieder frei. In dem Gefechte hatten 102 dänische Kanonen gegen 79 der Öſterreicher geſtanden, die preußiſchen Kanonenboote zählten zuſammen nur 7. Jede Partei ſchrieb ſich den Sieg zu, die Dänen, weil die Öſterreicher gewichen waren, die Öſterreicher, weil die Dänen an eine Wiederaufnahme des Kampfes nicht mehr dachten. Aber die Größe des Verluſtes war auf ſeiten der Öſterreicher, auf „Schwarzenberg“ waren 23 Mann tot und 69 Mann verwundet, auf „Radeſki“ 5 Mann tot und 24 verwundet. Die Dänen gaben ihren Geſamtverluſt mit 68 Mann an. Der Kaiſer von Öſterreich machte Tegetthoff inſolge des ruhmreichen Gefechtes bei Helgoland zum Konteradmiral und ſein früherer Chef, der Admiral der Marine, nun Kaiſer Maximilian von Mexiko, ernannte ihn zum Großoffizier des Guadeloupeordens.

Durch das Gefecht von Helgoland und die vielen Ehrungen, die der zurückkehrende Admiral überall empfing, begann ſich die biſherige ſparſame Zurückhaltung, die man ſolange in Öſterreich allgemein für die Flotte gehegt, in eine etwas freudigere Bewegung umzuwandeln; man fing an eine Anzahl mehr den Anforderungen der Zeit entſprechende Schiffe zu entwerfen und zu bauen, aber nur zu bald verfiel man wieder in die alte Gleichgültigkeit. Trotz der Bemühungen Tegetthoffs war in kurzem wieder alles im früheren Schlendrian, und als im Anfang des Jahres 1866 der Krieg zwiſchen Italien und Öſterreich zur Gewißheit wurde, war die öſterreichiſche Flotte in vieler Beziehung in einem traurigen Zuſtande.

2. Die Schlacht bei Lissa.

(20. Juli 1866.)

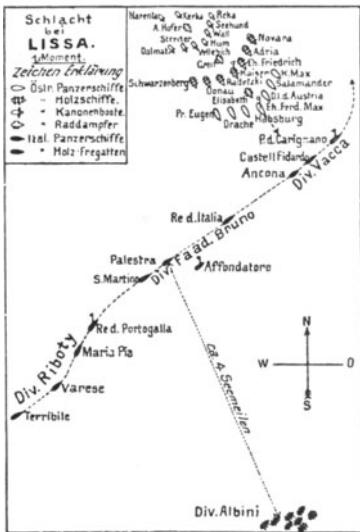
Während im Frühjahr sich die kaiserlichen Heere schon im Süden gegen Italien, im Norden gegen Preußen sammelten, geschah für die österreichische Marine nichts, und in den Kriegshäfen lag alles im friedlichen Schlummer, nur wenige alte Korvetten und Fregatten schaukelten träge vor ihren Ankern, die zum Teil nur fertigen Panzerschiffe gingen ohne besondere Eile ihrer Vollendung entgegen. Tegetthoff drängte und drängte, aber erst als der Ausbruch der Feindseligkeiten vor der Türe stand, kam der Befehl zur Ausrüstung der Flotte, um mit ihr die Häfen der Adria gegen die Italiener zu halten. Nun war guter Rat teuer, denn eine Ausrüstung halbfertiger Schiffe schien ein Umding; aber Tegetthoff ging unverdrossen an diese Herkulesarbeit. Von den sieben Panzerschiffen waren die zwei größten „Erzherzog Ferdinand Max“ und „Habsburg“ noch nicht einmal gepanzert, und allen anderen fehlten die schweren Kanonen, die wohl bestellt, aber von Preußen nicht mehr ausgeliefert wurden. Eilends wurde nun mit der Panzerung begonnen und sämtliche Schiffe mit alten glatten Kanonen bewaffnet, Tegetthoff wollte um jeden Preis mit seinen 7 Panzerschiffen den Italienern entgegen gehen; und wenn er von den unfertigen Schiffen sich auch nur des Spornes als Waffe bedienen könnte, so wollte er dennoch diese Schiffe, so schrieb er, mit eigener Person in den Kampf führen.

Ein großes Glück für die Österreicher war es, daß die Italiener mit ihrem Angriffe zögerten, und als sie endlich von Ancona aus aufbrachen, daß Unentschlossenheit und unklarer Wille alle ihre Unternehmungen hemmte, daß endlich, als sie loszschlugen, nicht die österreichische Flotte, sondern die besetzte Insel Lissa ihr Ziel war.

Die Flotte, die sich unter Tegetthoff bei Fasana unweit von Pola gesammelt hatte, bestand aus 7 Panzerschiffen, die zweite Division von 7 Holzschiffen wurde von Kapitän v. Béz auf dem Linienschiffe „Kaiser“ geführt. Die dritte Abteilung enthielt nur kleine Schiffe von sehr geringer Gefechtsstärke. Alle zusammen hatten gegen 8200 Mann Besatzung und 544 Kanonen, von denen die 116 glatten 48-pfünder die besten waren. Um die Holzschiffe einigermaßen gefechtsmäßig zu machen, hatte man die Kessel und Batteriewände mit Kettenpanzern und Eisenschienen umgeben und alle überflüssigen brennbaren Gegenstände im Hafen gelassen; die wenige Zeit, die verblieben, wurde eifrig dazu benutzt, die Schiffe schießen und manövrieren zu lassen, denn unter Be-

rücksichtigung der Mittel war es von Tegetthoff von vornherein festgesetzt worden, daß nur mit konzentrierten Lagen der Artillerie deren Schwäche ersetzt werden könne, und daß nur im entschiedensten und schärfsten Nahkampfe der Panzerschiffe ein Erfolg über den Gegner zu erzielen sei, der an Zahl und Stärke der Schiffe, der Besatzungen und der Kanonen den Österreichern weit überlegen war. In Tegetthoffs Flotte fehlte sozusagen alles, selbst die Kohlen waren nicht genügend vorhanden, aber was vorhanden war, das war der unternehmende, alles überwindende Geist des Führers, der andererseits bei den Italienern vollkommen mangelte, und als am

20. Juli 1866 die Signale Tegetthoffs auf dem „Erzherzog Ferdinand Max“ hoch gingen: „Alar Schiff“, „Distanzen schließen“, „Mit ganzer Kraft fahren“, „Den Feind anlaufen und zum Sinken bringen“, da wußte man, daß der Tag von Lissa nur ein Sieg von Lissa werden durfte. Auf der Seite der Italiener kommandierte der Admiral Perjano und unter ihm die Admirale Vacca und Albini, der kommandierende Admiral befand sich auf dem „Re d'Italia“; kurz vor dem Zusammentreffen der Gegner verließ er jedoch dieses Panzerschiff, um auf ein anderes den „Affondatore“ zu gehen, ein Umstand, der den meisten italie-



nischen Schiffen unbekannt geblieben, nachher viel zu Mißverständnissen bei der Ausführung der Signale Veranlassung gab.

Als Tegetthoff mit seinen keilförmig hintereinander herdampfenden Divisionen heranzog, Moment 1, waren die Italiener keineswegs in geschlossener Ordnung, und die ermüdende, auflösende Wirkung der vergeblich gewesenem Angriffe auf die Insel Lissa machten sich allenthalben geltend. Unter schnellem und anhaltendem Feuern, das bald alles in dichte Rauchwolken hüllte, brach Tegetthoff in die Linie der 12 feindlichen Panzerschiffe ein, aber alle Kommandanten verfehlten ihr Ziel, nirgends kam es zu einer ernsthaften Kollision. Rechts und links drehen die Panzerschiffe Tegetthoffs wieder um und stürzen sich von neuem in das



Gaffel Fährbo.

Gurignano.

Isaburg. Erzherzog Ferdinand Max.

Don Juan d'Austria.

Die Seeflacht bei Lissa: Beginn der Schlacht. Zeichnung von Wilhelm Strömer.

dichte Gewühl, in dem jetzt die Italiener mit den österreichischen Holzschiffen sich bekämpfen, während Albini sich mit den leichten italienischen Schiffen in sicherer Entfernung aufhält. Moment 2. Freund und Feind sind manchmal erst im letzten Augenblick zu erkennen, denn die Flaggen und Signale verschwinden im Pulverdampf, nur die grauen Leiber der Italiener treten hie und da etwas heller aus dem Rauch hervor und kennzeichnen den Feind. Die schweren Geschosse der Italiener wirken verheerend in den österreichischen Schiffswänden, während die Kugeln der glatten Kanonen der Österreicher zumeist ohne viele Spuren zu hinterlassen an den grauen Panzerwänden abprallen. In diesem Chaos von Schiffen späht das Auge des Frh. von Sterneck, des Flagkapitäns an Bord des „Erzherzog Ferdinand Max“ suchend umher, zweimal seht er mit seinem Schiffe zum Stoße an, einmal gegen den „San Martino“, das andere Mal gegen den „Palestro“, beide Male stürzen die Menschen an Bord des Flaggschiffs vor der Wucht des Stoßes nieder, aber die Schiffe gleiten aneinander vorbei, der Winkel ist zu spitz gewesen; beim „Palestro“ wird das Hinterteil getroffen, die Gaffel mit der italienischen Tricolore stürzt herab, sie legt sich, vom Winde getrieben über das Vorschiff von Tegetthoffs Schiff. Hestiges Gewehrfeuer dringt von drüben herüber, da plötzlich Tegetthoffs Stimme!

„Wer holt mir die Flagge“?

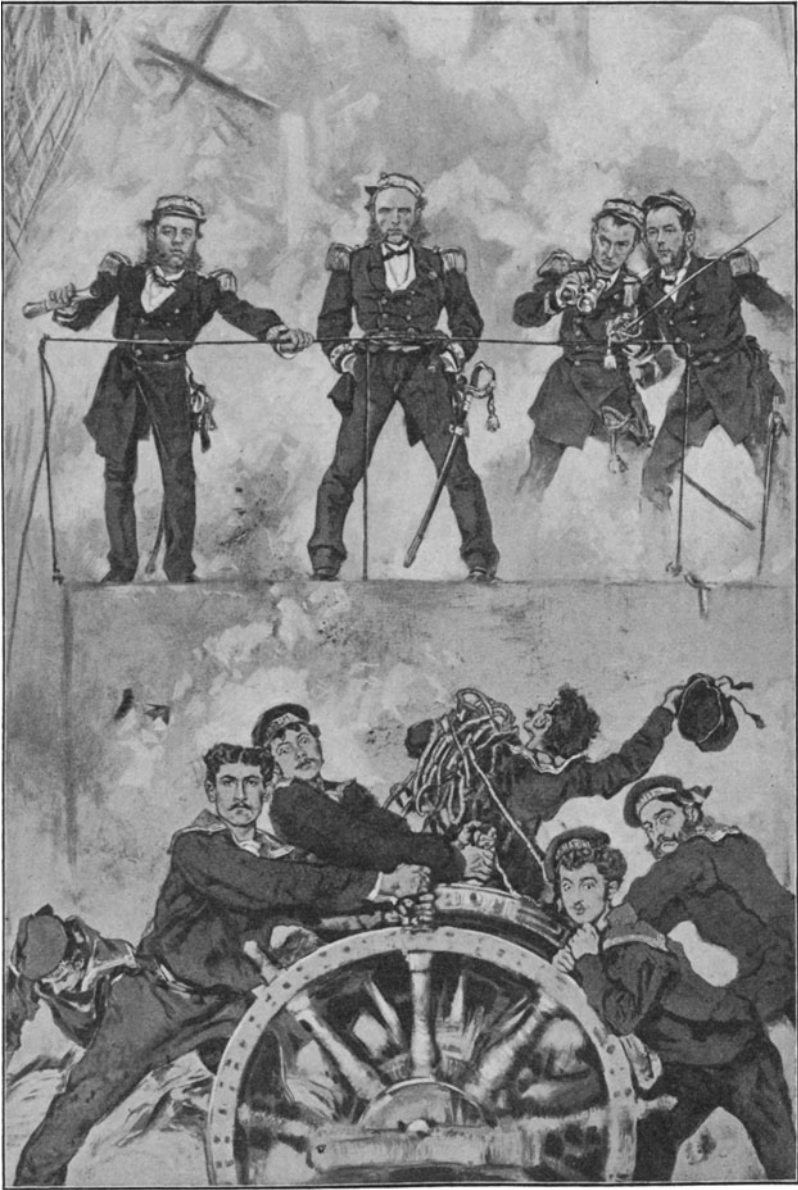
Da eilt der Steuermann Karowicz mit mehreren anderen herbei, sie halten die Flagge fest und bemächtigen sich dieser prächtigen Trophäe. v. Sterneck ist in das Backbordwant gesprungen, er erblickt einen Grauen vor dem Bug. Der Entschluß ist gefaßt, er wird ihn in der Höhe des Schornsteins rammen. Mit voller Geschwindigkeit nähert sich „Erzherzog Ferdinand Max“, die Berechnung war kurz und klar, das Ziel erreicht, mit gewaltigem Krachen bohrt sich der Sporn in die Backbordseite des unseligen Opfers, „Stopp die Maschine!“ „Boll dampf zurück“, der



Sporn zieht sich aus der weiten Wunde, die klaffend sich den Todesfluten öffnet, 150 Quadratfuß sagen die Berichte und nachträglichen Messungen — die Größe eines anständigen Scheunentores. Das Schiff erst nach der einen Seite, dann nach der andern Seite überschwankend, ist verloren, noch einmal feuern die Italiener ihre Breitseite ab, es ist ein tapferer Todesfalut — *morituri te salutant* —, dann versinken Schiff und Menschen im rauschenden Meeresstrudel.

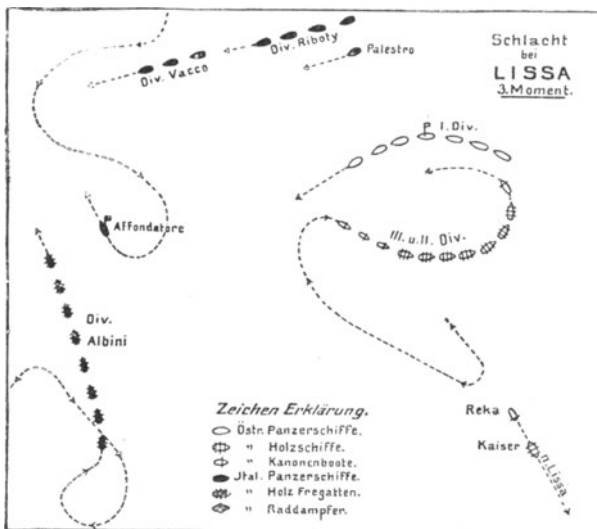
„Boote zu Wasser und retten.“

Fast alle Boote sind zerschossen und aus dem bleifarbenen Dunst, der auf der See lagert, tauchen neue Gegner auf, die Rettungsarbeiten müssen unterbleiben. Unterdessen hatten sich überall auf anderen Stellen des Schlachtfeldes ähnliche nicht minder aufregende Szenen abgespielt. Die italienischen Panzerschiffe, vor allem aber „*Affondatore*“ unter Persano, hatten es auf das große hölzerne Linien Schiff den „*Kaiser*“ abgesehen und bedrängten dies Schiff oftmals von mehreren Seiten, so daß wiederum von den Österreichern andere ihm helfend zur Seite stehen mußten. Am gefährlichsten wurde die Lage des „*Kaiser*“, als „*Affondatore*“ zum Rammen überging. Nur das konzentrierte Feuer einer ganzen Anzahl von Holzschiffen, das sich über den „*Affondatore*“ ergoß, konnte den „*Kaiser*“ aus seiner größten Gefahr retten, jedoch schwer havariert ging er aus derselben hervor. Aber damit war es nicht zu Ende, denn vor ihm erschien der „*Re di Portugallo*“; bog der „*Kaiser*“ aus dem Wege, dann fuhr jener in die anderen ihm folgenden Holzschiffe hinein. Dies durfte nicht geschehen, und Kommodore Pez rannte jetzt selbst auf den Italiener los, um mit der großen Masse seines Schiffes jenen niederzurammen. Er traf den „*Re di Portugallo*“ beinahe unter rechtem Winkel, von der Gewalt des Stoßes brach das Bugspriet, der Fockmast krachte zusammen und fiel auf den Schornstein, und um das Unglück zu vermehren, nahte sich wiederum ein neuer Feind, die „*Maria Pia*“. Trotz des traurigen Zustandes seines Schiffes sah Kommodore Pez kein anderes Mittel, als seinen einmaligen Versuch zu wiederholen. Ein heftiges und wohlgezieltes Feuer empfing ihn, Kanonen wurden demontiert, das Ruder beschädigt, Feuer brach an verschiedenen Stellen aus, die Takelage des gefallen Mastes entzündete sich, der Zug in den Feuern, vermindert durch den gebrochenen Schornstein, gestattete keine schnelle Bewegung mehr, und der „*Kaiser*“, der so heldenmütig gestritten wie nur je einer, war außer Gefecht gesetzt und dampfte, von einigen Holzschiffen geleitet, langsam nach dem Hafen St. Giorgio auf Vissa. Moment 3. Auch von den anderen Schiffen, waren manche,



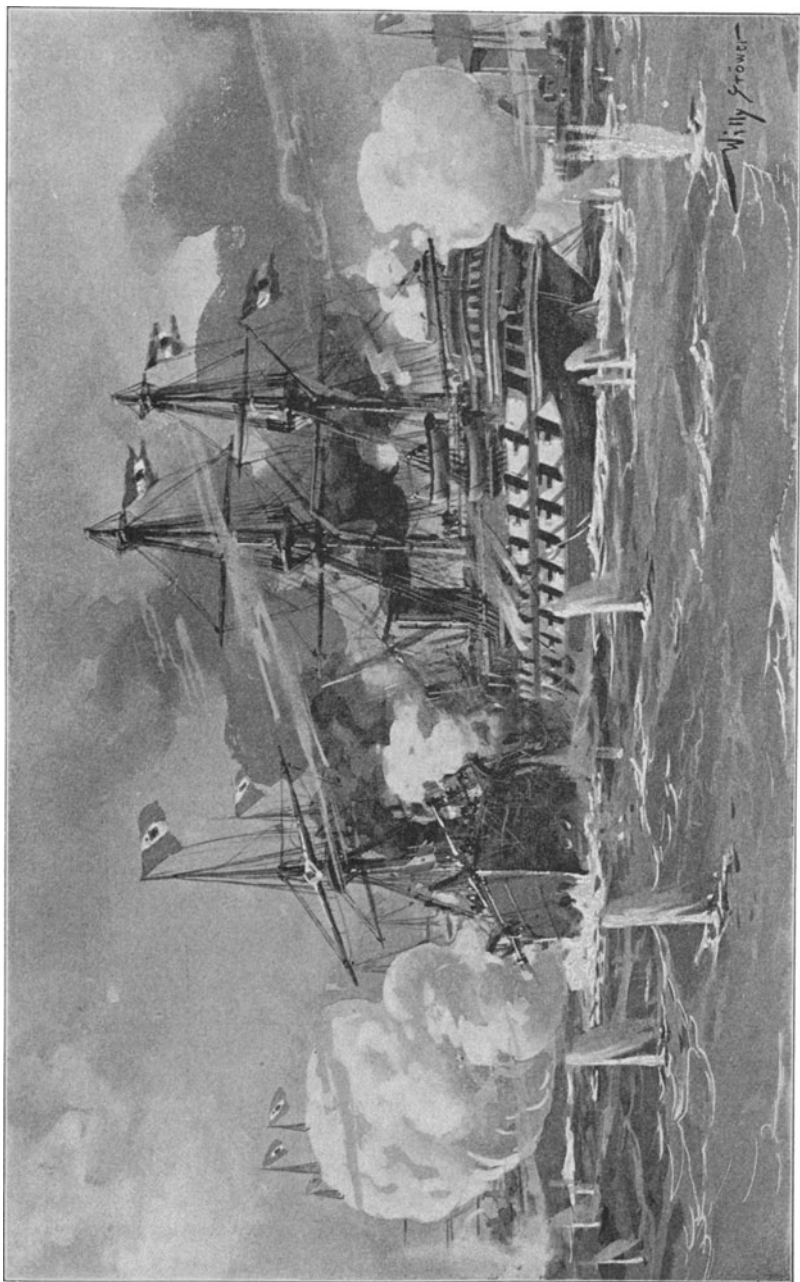
Admiral Tegethoff bei Lissa. Nach dem Gemälde von A. Romako.

die „Adria“, „Novarra“ und „Schwarzenberg“ schwer beschädigt. Nachdem die Schlacht 1½ Stunde gewüthet, gab Tegetthoff das Signal zum Sammeln, aber nun lag er mit seinen sämtlichen Schiffen zwischen dem gefährdeten Lissa und den Italienern, während jene sich westwärts rangierten und der „Palestro“ abseits liegend in Flammen stand. Ein Verhängniß wollte es, daß dort im Zwischendeck unbeobachtet noch Munition umherstand, die von den Flammen ergriffen wurde und plötzlich erschütterte eine gewaltige Explosion die Atmosphäre, das italienische Panzerschiff war in die Luft geflogen. Das war das Finale



des erbitterten Kampfes. Die Österreicher behaupteten das Feld und waren die unbeschränkten Sieger, die Italiener verloren am Tage von Lissa 42 Offiziere und 606 Mann, die Österreicher 18 Offiziere und 158 Mann, von diesen der „Kaiser“ aber allein 4 Offiziere und 95 Mann. Am 21. waren alle Schiffe bis auf „Kaiser“ wieder bereit zum Kampfe, und am 22. auch der „Kaiser“, aber die Italiener verzichteten auf einen zweiten Versuch, obgleich sie auch nach dem Verluste von 2 Panzerschiffen noch bei weitem die Stärkeren waren.

Schon am 21. abends hißte Tegetthoff auf ein Telegramm seines Kaisers unter dem donnernden Salute der Kanonen und dem Hurraruf Tausender die Vizeadmiralflagge. Aber noch in demselben Jahre fiel



Linienfchiff „Kaiser“ und „Ré di Portugallo“ bei Ciffa. Zeichnung von Willy Stöwer.

Tegetthoff in Ungnade und weshalb? Die Italiener hatten behauptet, das Linienschiff „Kaiser“ sei in der Schlacht gesunken, und lange nachdem der Friede geschlossen, bei dem die Schlacht von Lissa dem Kaiserreiche eine Provinz erhalten hatte, traten diese Behauptungen noch mit Bestimmtheit auf. Um derartige Gerüchte mit einem Schlage zum Schweigen zu bringen, griff er zu einem allerdings sonderbaren, aber entschiedenen Mittel. Er lud die sämtlichen fremden Vertreter an Bord des Linienschiffes „Kaiser“ zu einem großen Festmahle ein. Die Kosten des Festes aber stellte er dem Fiskus in Rechnung. Was kommen mußte, kam. Die Erstattung der Kosten wurde ihm selbst zur Last gelegt, ein heftiger Briefwechsel folgte, und das Ende war, daß Tegetthoff seinen Abschied erbat und erhielt.

Der eben noch von aller Welt gefeierte Mann ging ins Ausland, wo er allenthalben zuvorkommend aufgenommen wurde, als man ihm aber angesehene Stellen anzubieten anfing, lehnte er solche ab mit den Worten: „Wohl habe ich aufgehört österreichischer Admiral zu sein, aber nicht österreichischer Patriot.“ Als im Jahre 1867 der Erzherzog Ferdinand Max, Kaiser von Mexiko, von den Insurgenten in Puebla am 19. Juni erschossen worden, rief man Tegetthoff nach Wien zurück und betraute ihn mit der schwierigen Sendung, die Leiche des ehemaligen österreichischen Prinzen, seines Freundes, nach Europa zurück zu holen. Erst nach monatelangen Verhandlungen erwirkte er die Herausgabe des Körpers des Gemordeten, der dann mit der Fregatte „Novarra“ nach Europa gebracht wurde. Nun wurde Tegetthoff Oberbefehlshaber der Flotte und begann eine Reorganisation, vor allem wollte er die Verwaltung, die überall das entscheidende Wort sprach, zugunsten der Fachleute etwas einschränken, aber all seine Mühen wurden nicht von sonderlichem Erfolge gekrönt. Im Frühjahr 1871 erkrankte er ernstlich. Am 6. April ergriff ihn ein heftiges Fieber, verbunden mit Bewußtlosigkeiten. In einem hellen Momente sagte er noch: „Nun legen wir uns nieder, um zu schlafen und stehen nicht mehr auf.“ Das waren seine letzten Worte. Tegetthoff starb am 7. April 1871.

In Tegetthoff war frühzeitig ein großer Held und ein unermüdlicher Arbeiter dahingegangen, ein Mann, dem die Großen und Kleinen der Welt, Freund und Feind Ehre und Achtung gezollt hatten. Wien und Marburg stellten ihm Denkmäler auf, in Pola aber, dem österreichischen Kriegshafen, befahl der Kaiser selbst die Errichtung eines Denkmals, das im Juli 1877 enthüllt wurde, es trägt die kurze Inschrift:

Dem Vizeadmiral Wilhelm v. Tegetthoff. Kaiser Franz Josef. 1877.

Der spanisch-amerikanische Krieg.

1. Die Seeschlacht vor Cavite.

(1. Mai 1898.)

Das Gold war es, das die spanischen Entdecker an der Insel Cuba reizte und das Gold war es, das ihr Verderben wurde. Die Insel einst, vor 400 Jahren durch Kolumbus an Spanien gewissermaßen geschenkt, sie könnte heute ein Paradies sein, diese Perle der Antillen, aber Gold- und Geldgier der Spanier haben das Gegenteil daraus gemacht. Eine Mißwirtschaft sondergleichen hat es fertig gebracht, daß von der so wunderbar durch die Natur begabten Insel, die bis an die Bergespitzen den fruchtbarsten Boden hat und die dreimal so groß ist als Schlesien, nur ein geringer Teil, nur ein Zehntel kultiviert ist, und daß Eisenbahnen und Wege nur in solch vernachlässigtem Zustande sich befinden, wie man es bei einer reichen Provinz eines Kulturstaates kaum glauben kann.

Das ganze Heer der Beamten, das nur danach trachtete, sich in Cuba zu bereichern, bestand aus geborenen Spaniern, und die eingeborenen Cubaner, Mißlinge, Schwarze und Chinesen, letztere beiden als Abkommen der Sklaven und Arbeiter waren von jeher die Unterdrückten. So war es kein Wunder, daß das Innere der großen Insel wimmelte von zweifelhaften Elementen, Räubern und Aufständischen, die die eigentlichen Spanier ebenso grimmig haßten, wie sie von diesen mißachtet wurden. Die spanischen Truppen versuchten die Insurgenten durch Vernichtung ihrer Herden mürbe zu machen, die Insurgenten hingegen zerstörten alles, woraus die Spanier ihre Einkünfte beziehen konnten, die Plantagen wurden abgebrannt, die Ernten zerstört, ganze Gegenden verwüstet, und so war Vernichtung und Ruin die gegenseitige Lösung. Zahlreiche Soldaten sandte Spanien nach Cuba, um die Insurgenten niederzuzwingen, die schlechten Verbindungen, ungesunde

Niederungen, mangelhafte Verpflegung und noch schlechtere Befoldung, Habgier und Bestechlichkeit der Beamten taten das ihrige, um Krankheiten und Fieber vorzuarbeiten, die dann Tausende jener Armen dahintrasteten.

Die gräßliche Verwüstung des Landes verhinderte jeden Ackerbau, und dadurch wurde es notwendig, die Armeen von außerhalb zu ernähren, und wo solches nicht mehr möglich war, waren die Truppen dem Verhungern verfallen.

Nordamerika, die Vereinigten Staaten, hatten an diesen Zuständen schon lange Jahre das allergrößte Interesse, denn das Bestreben war in Amerika schon seit hundert Jahren vorhanden, alles das, was sich Amerika nannte, auch unter dem Sternenbanner zu sehen, zudem je mehr sich im Laufe der Zeit die Zustände auf Cuba verschlechterten, desto mehr war das Geldinteresse der Vereinigten Staaten als des großen Gläubigers von Cuba gewachsen. So brauchte die Kugel, die auf geneigter Ebene sich noch gerade hielt nur noch einen kleinen Anstoß, dann kam sie ins Rollen, und einmal im Rollen begriffen konnte sie nichts mehr hemmen. Die Leute, die Besitzungen auf Cuba hatten, und sie gern bearbeiteten, und viele davon waren Amerikaner, mußten sich schließlich, da sie von der Regierung keinen Schutz hatten, mit den Insurgenten vereinigen. Es entstanden Verbindungen, Juntas, die darauf hinzielten, das Land Spanien auf irgend eine Weise abzunehmen. Nordamerika bot sogar schon im Jahre 1845 gegen 200 Millionen Mark als Abstandsgeld, aber das stolze Spanien lehnte den Verkauf ab. Nun erfolgten schärfere Züge der Aufständischen, es geschahen Landungen ganzer Freiwilligenkorps, aber eine Zeitlang brachten es die Spanier fertig, all diese lose zusammengewürfelten, durchgehend schlecht bewaffneten Banden zu zerstreuen und wieder unschädlich zu machen. Der amerikanische Bürgerkrieg, der in den Anfang der sechziger Jahre des vorigen Jahrhunderts fiel (s. Farragut), brachte die Flibustierzüge nach Cuba ins Stocken, nach dem Kriege aber begannen sie wieder, und oft befand sich das ganze Innere in den Händen der Aufständischen, die manchmal von bedeutenden Männern, wie Quesada und Jordan geführt und von Nordamerika unterstützt, Heere von 20000 Mann aufstellten und zeitweise die Spanier in geschlossenen Massen bekämpften. — Das nordamerikanische Linienschiff „Maine“, ein damals mächtiges, und ganz modernes Panzerschiff von etwa 7000 Tonnen und einer mittelstarken Armierung war am 25. Januar 1898 in dem spanischen Hafen von Havana angekommen. Ein spanischer Regierungslotse hatte das

Schiff hineingebracht, und frühzeitig war das Schiff der Regierung selbst angemeldet worden. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika begünstigte man öffentlich nun schon seit langer Zeit all jene Elemente auf der reichen spanischen Insel Cuba, die darauf abzielten, Cuba den jehigen Besitzern zu entreißen, um eine Republik daraus zu machen, eine Absicht, die bei der verrotteten Wirtschaft, die dort andauernd herrschte, nicht aussichtslos war. Überall waren Aufständische, die sich bald zusammenscharten, bald wieder verließen, immer aber das Land in Unruhe hielten, ganz wie in allen anderen Besitzungen des einst so mächtigen Staates Spanien, dessen Flotten die Meere beherrschten und das im Morgen- und Abendlande gleich stark gewesen. An inneren Unruhen, an Schwachheit der Regierung und allgemeiner Mißwirtschaft in den Kolonien ging aber das Land, dessen Krone sich nach außen hin, immer noch eines gewissen Glanzes erfreute, mit schnellen Schritten dem Untergange entgegen. So stand es in dem Lande, in dem vor 500 Jahren man sagen konnte, es war so groß, daß in dem Reiche die Sonne nie unterging.

Schon als die „Maine“ von Key West, einem Hafen auf Florida, fort dampfte, befürchtete man unangenehme Überraschungen, oder man tat wenigstens so. Die Kohlen, die man in Key West an Bord nahm, wurden untersucht, ob nicht Höllemaschinen in ihnen enthalten seien, um das Schiff heimlich in die Luft zu sprengen. Unter Höllemaschinen verstand man aus der Zeit des amerikanischen Bürgerkrieges her eine Art von Sprengkörpern, die aus Büchsen und Kasten unregelmäßiger Form bestehend, mit Kohlengrus beklebt, ganz wie Kohlenstücken aussehen sollten. Diese wurden feindlichen Kohlenbeständen untergemischt und sollten dann entweder beim Zerchlagen oder sonst wie eine Explosion auf dem feindlichen Schiffe herbeiführen; natürlich konnte solche Tat nur durch ein Übereinkommen mehrerer Personen, oder durch besonders gedungene Männer geschehen. Eine andere Art von Höllemaschinen gab es, die ebenfalls in Büchsen oder Kisten einen Sprengstoff enthielt, der z. B. an Bord eines Schiffes gebracht, durch ein ablaufendes Uhrwerk in Tätigkeit gesetzt werden sollte. Ganz gemeine, verabscheuenswerte Subjekte, wie ein gewisser Thomas im Jahre 1875 in Bremerhaven, haben sich solcher Maschinen bedient, um einen Geldgewinn durch versicherte und mit dem unseligen Schiffe verschwindende Kisten zu erzielen. Dies sind aber so ziemlich die niedrigsten Kreaturen, die Gottes schöne Erde jemals hervorgebracht hat. Der Krieger kämpft für sein Vaterland und seine Heimat, der Verbrecher tötet vielleicht

durch Not, durch schlechte Gesellschaft auf Abwege geraten, jene aber, wie Thomas aus dem gemeinsten Sinn, der Geldgier!

In der Havana wurden an Bord der „Maine“ alle Vorsichtsmaßregeln jedem Besucher gegenüber streng innegehalten, und dennoch ereignete es sich, daß am 22. Tage des Aufenthaltes in diesem Hafen, also am 15. Februar, abends 9 Uhr 40 Minuten das Linienschiff plötzlich in die Luft flog. Ein großer Teil der Besatzung, 260 Mann, aber nur wenige Offiziere kamen um das Leben, und die Aufregung in Nordamerika wuchs mit jeder Stunde, die ganze Nation rief nach Genugtuung.

Kommissionen wurden zur Prüfung eingesetzt, aber je nachdem diese eine amerikanische, oder eine spanische war, waren auch die Ergebnisse der Untersuchung verschieden, man wollte an den Trümmern des Schiffes, die einzeln zerrissen tief im Schlamm lagen, entscheiden, ob die Explosion von oben, oder unten, durch Bosheit, Verräterei oder durch Unvorsichtigkeit entstanden war, die Amerikaner blieben bei der Behauptung: Es ist ein Verrat der Spanier mitten im Frieden und damit ist der Krieg gegen Spanien eine gerechte Sache. Heute neigt man mehrseitig sich einem anderen Urteile zu, aber Genaueres wird schwer nachzuweisen sein, und die Würfel sind gefallen. Spanien hat die Zehne zahlen müssen, und Amerika brüstet sich mit jedem Jahre mehr mit seiner Kraft, seinen unerschöpflichen Mitteln und seinem Stolze auf die Monroelehre, daß nämlich Amerika ganz den Amerikanern gehören müsse und außerdem noch manch anderes mehr.

Es lag für die Vereinigten Staaten keine Veranlassung vor, die Spanier in Europa anzugreifen, weil sie dadurch leicht mit anderen Staaten hätten in Konflikt geraten können. Sie konnten Spanien genügend in seinen Kolonien schädigen, also in den Philippinen und in Westindien, die für die Amerikaner ganz andere Werte darstellten als das Mutterland selbst. Die Frucht war überreif und harnte nur des Schnitter's.

Die Kriegserklärung kam den in Hongkong sich sammelnden Amerikanern am 23. April zu. Alle Schiffe des Admirals Dewey waren kampfbereit, die Maschinen repariert, Kohlenvorräte und Munition ergänzt. Am 25. dampfte das Geschwader von Hongkong ab, am 27. April 1898 trat es die Fahrt nach Manila, der Hauptstadt der Inseln an. Und Spaniens Flotte? Von dem ewigen Lichtreiche eines Philipps II., eines Karls V. waren nur noch die Schatten übrig geblieben, von den schnellen Galeeren und starken Galeonen alter Zeiten war fast nichts der Neu-

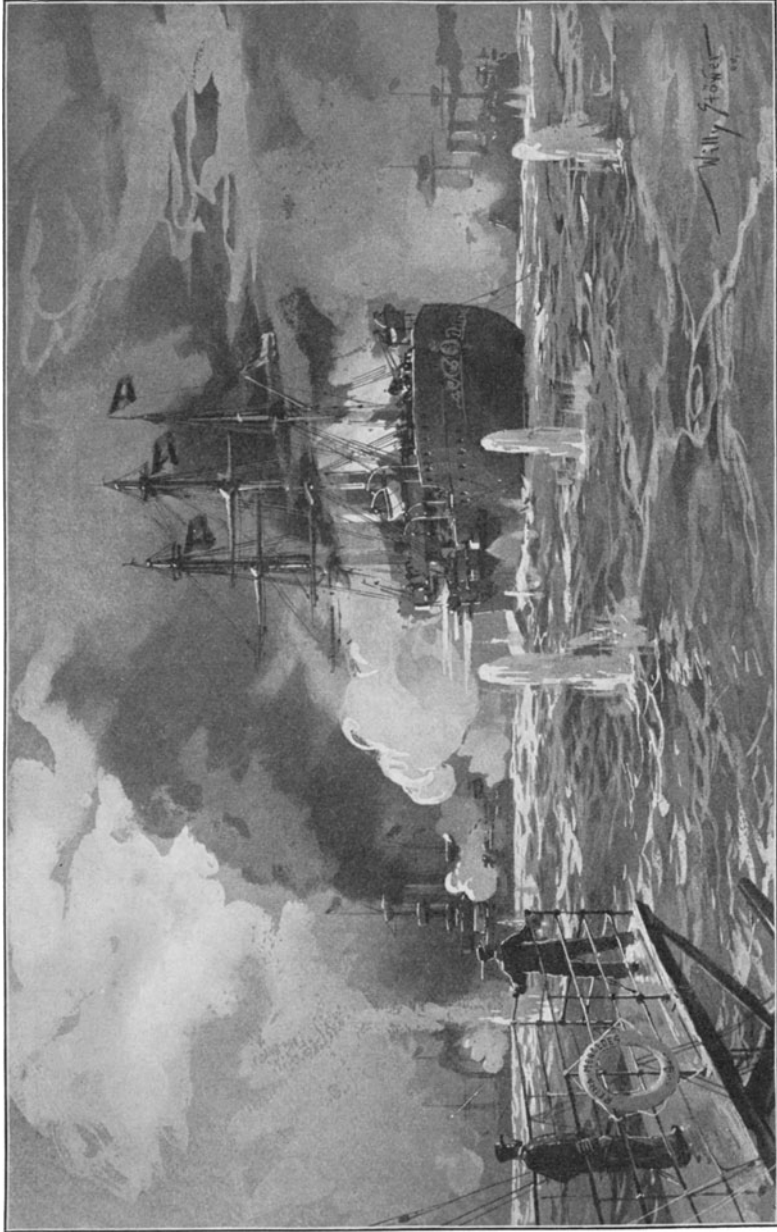
zeit überkommen als die Legende, der Kampf der Spanier gegen die Amerikaner war nur ein Trauerspiel.

Nur ein einziges Schlachtschiff, der „Pelajo“, man nannte es *Acorazado* I. Klasse, Panzerschiff erster Klasse, war vorhanden, aber lag stets unvollendet, Jahre um Jahre auf Stapel und wurde an Land stehend alt. Zwei andere lahme, veraltete Panzerschiffe, „Numancia“ und „Bittoria“, die schon vor 30 Jahren gegen Peru und Chile nur zweifelhafte Dienste hatten leisten können, befanden sich in ewiger Reparatur, drei moderne aber nicht starke Panzerkreuzer waren in spanischen Häfen, während einem vierten noch schwächeren die Kanonen fehlten. In den Kolonien war so gut wie nichts vorhanden, antikes Gerümpel, das noch halbwegs auf dem Wasser schwamm und ein ehrwürdiges Alter besaß — manchmal waren die Schiffe an Jahren älter als die Kommandanten — fristete dort ein nicht gerade beneidenswertes Dasein. Es waren alles zusammen genommen vor Manila 11 spanische Schiffe mit 37 mittelschweren Kanonen, die alle ungepanzert dastanden.

Montejo, der spanische Admiral, hatte noch einige der stärksten Kanonen an Land gegeben, um den dortigen Batterien damit auszuweichen, weil es diesen auch am notwendigsten fehlte. In der Nähe von Cavite, also außerhalb von Manila, war Montejo mit seinen Schiffen, die nur teilweise bewegungsfähig waren, vor Anker gegangen, als der Admiral Dewey mit seinen vier Panzerkreuzern und zwei ungeschützten Schiffen vor der Bucht eintraf, dies geschah am Abend des 30. April. Die Amerikaner passierten die äußeren spanischen Forts, ohne einen Schuß zu erhalten, und frühmorgens am 1. Mai waren sie in Sicht von Cavite. Sie eröffneten mit ihren schweren Kanonen auf 5000 Yards (4600 m) das Feuer und kamen feuernd langsam bis auf 2000 Yards näher. Die Spanier wehrten sich nach Möglichkeit, sie schickten zwei Torpedobaracken vor, diese wurden in den Grund geholt. Um 7 Uhr versuchte Montejo mit der „Reina Christina“ einen Vorstoß, um zum Nahkampfe zu gelangen, eine der ersten feindlichen Granaten riß vier Schnellfeuerkanonen mit der Bedienung nieder, der Mann am Dampftruder fiel, Leutnant José Munez ersetzte ihn, der Mast wurde zerplittert, dann wurde das Dampftruder zertrümmert. Eine Granate zündete im Zwischendeck, eine andere plagte auf einer der vorderen 16cm Kanonen und tötete die ganze Geschützbedienung. Ein neuer Brand entstand im Vorschiffe, und Montejo mußte seinen tapfern Versuch aufgeben; er drehte um. Da erhielt sein Schiff

einen Schuß in die Maschine, 13 Mann wurden verbrüht, eine Granate explodierte in der Offiziersmesse mitten unter Sterbenden und Verwundeten, die Gaffel mit der spanischen Flagge fiel durch einen Schuß getroffen von oben, schnell hißte man sie an einer anderen Stelle, dann zerstörte ein weiterer Schuß die Reservesteuerung und damit war das Schiff, das sich so heldenmütig gewehrt hatte, ein Wrack, das auf dem Hafen trieb. Von allen Seiten schlugen nun die Flammen empor, das Schiff mußte unter Wasser gesetzt werden. Von den 400 Mann, mit denen es am Morgen in die Schlacht gegangen, waren am Mittag nur noch 70 am Leben. Auf den anderen Schiffen ging es ähnlich zu, die Amerikaner verschwendeten eine Unmasse von Munition, aus den schwereren Geschützen verschossen sie gegen 1400 Granaten, aus den leichteren etwa 4000, danach waren ihre Treffresultate verhältnismäßig sehr gering, wie dies später festgestellt worden ist. Die spanische Artillerie machte ihrerseits, wie dies nicht anders erwartet werden konnte, überhaupt keinen Eindruck auf die Amerikaner. Montojo hatte sich unterdessen auf den kleinen Kreuzer „Isla de Cuba“ begeben und leitete von dort das Gefecht. Der spanische Kreuzer „Castilla“ hatte fast dasselbe Schicksal wie die „Reina Christina“. Um 7 Uhr 30 Minuten, also kaum eine halbe Stunde hatte das Blutbad gedauert, zogen sich die spanischen Schiffe, die noch schwimmen konnten, nach der inneren Bucht zurück, während die Amerikaner sich ebenfalls vom Kampfplatze hinweg begeben hatten, und Dewey seinen Leuten eine Pause gewährte.

Aber einen Vorfall kann man nicht unerwähnt lassen. Als Admiral Montojo, übrigens ebenfalls verwundet, das Signal zum Abbrechen des Gefechtes gab, verzichtete der Kommandant des „Alloa“ darauf, sondern erwartete kaltblütig die Wiederaufnahme des Kampfes durch die Amerikaner. „Baltimore“, „Olympia“ und „Raleigh“ überschütteten das kleine Schifflein, das nur zwei Kanonen besaß, nun mit ihren Geschossen, und bald ging das wackere Fahrzeug, durchlöchert wie ein Sieb mit der wehenden Flagge unter. Der eigentliche Kampf hatte nicht länger als 40 Minuten gedauert, die spanische Flotte im Osten war total vernichtet, der Verlust auf derselben betrug 680 Mann tot und verwundet. Die Amerikaner hatten keine bemerkenswerte Beschädigung an ihren Schiffen, nur zwei Offiziere und fünf Mann waren leicht verwundet. Der Held von Cavite, Admiral Dewey, hatte einen leichten Sieg errungen, und die Spanier haben nichts zeigen können, als den persönlichen Mut der Nation, und daß sie für ihre Flagge ebenso sterben können, wie ihre



Seeflacht bei Cavite am 1. Mai 1898. Zeichnung von Willy Förster.

Väter, aber das Land hat bewiesen, daß es seit St. Vincent und Trafalgar nicht nur nichts gelernt, sondern nur verlernt hat.

Wie ein Lauffeuer ging die Nachricht von der so schnellen Zerstörung der spanischen Flotte durch die Inseln, und die Eingeborenen, die mit wenig Mitteln und Waffen schon immer den spanischen Garnisonen viel zu schaffen gemacht hatten, waren mit einem Male wieder im hellen Aufstande. Ganze aus Indiern formierte Regimenter gingen mit klingendem Spiele zu den Eingeborenen über, die nun anfangen, sich unter Leitung eines Häuptlings Aguinaldo fürchterlich für bisherige Unterdrückung zu rächen. Zunächst ermordete man oft unter grausamen Qualen alle Mönche, deren man habhaft werden konnte, dann belagerte man die kleineren Garnisonen und hungerte sie aus. Schließlich zogen die Aufständischen, mit Geld und Waffen von den Amerikanern versehen, nach Manila. Von See und Land eingeschlossen, mangelhaft ausgerüstet und verproviantiert, fiel Manila am 13. August den unterdessen eingetroffenen Landungstruppen der Amerikaner unter General Merrit in die Hände. Und seitdem weht über der Stadt Manila und dem ganzen Archipel der Philippinen das nordamerikanische Sternbanner.

Seitdem erfreuen sich die Philippinen wieder eines stetig zunehmenden Wohlstandes, der sich in Zahlen ausdrücken läßt: Seit dem Jahre der Annexion 1899 ist die Einfuhr und Ausfuhr von 13 und 12, auf 33 und 30 Millionen Dollar im Jahre 1904 gestiegen!

2. Santiago de Cuba.

(3. Juli 1898.)

Noch einmal schien es, als wolle in Spanien ein Funke früherer Tatkraft aufglimmen. Man wollte Manila entsetzen, von dem man wußte, daß es sich noch halte. Unter Admiral Camara wurde aus allem, was man bis dahin zusammen bringen konnte, ein Entsatzgeschwader gebildet. Die Panzerschiffe „Pelayo“ und „Karl V.“, der geschützte Kreuzer „Alfonso XIII.“, vier Torpedobootszerstörer, drei Torpedoboote und fünf Transporter verließen am 16. Juni den Hafen von Cadix, um nach Osten zu steuern. Am 26. kamen sie in Suez an und nun begann wieder der Anfang vom Ende. Es mangelte an Kohlen, und die Engländer verhinderten das Kohlennehmen im Kanal, dann nahm Camara außerhalb des Kanals am 1. Juli Kohlen, er brauchte dazu

fünf Tage, und dabei stellte sich heraus, daß es nicht gut möglich sei, die Torpedoboote auf die lange Fahrt genügend zu versehen. In Spanien fing man zu derselben Zeit an, das Erscheinen einer amerikanischen Flotte zu befürchten, man rief das unglückselige Geschwader zurück und die Expeditionskomödie Amaras hatte damit ausgespielt.

Der Admiral „Cervera“ war mit dem kleinen Geschwader Spaniens, den Kreuzern „Infanta Maria Teresa“, „Quendo“, „Biscaya“ und



Admiral Cervera.

„Cristobal Colon“ nebst drei größeren Torpedoboote, also so ziemlich mit allem, was die Spanier besaßen, in der Mitte des Monats April, als der Krieg unabwendbar schien, bei den Kap Verdeschen Inseln. Die wenigen geeigneten Maschinisten, meistens Engländer, verließen sofort die spanischen Schiffe, und als Cervera den Befehl erhielt, nach Westindien zu gehen, da lehnte er sich, so viel es anging, gegen diesen Befehl auf, angebend, daß seine Schiffe nicht ordentlich gedockt seien, nicht bodenrein seien, und deshalb nicht laufen könnten, daß Maschinen-

personal wäre nicht komplett, die Kanonen hätten nicht genügend Munition, der „Cristobal Colon“ hätte seine schweren Kanonen überhaupt noch nicht, und anderes mehr. Es half ihm kein Telegraphieren, die spanische Regierung hatte den Kopf verloren, oder überhaupt nie ein solches Ding besessen. Die Amerikaner sammelten indessen im Norden und Süden von Cuba ihre Landungsmannschaften und Flotten, schnitten alle Telegraphenkabel, die Cervera und Cuba mit Spanien verbinden konnten, und Cervera mit seinen vier Kreuzern, denen alles fehlte, die noch nicht einmal eine Schießübung abgehalten hatten, weil dazu die Mittel mangelten, wurde hinüber gehehrt, Cuba zu entsetzen, einem sicheren Untergange entgegen. Unterdessen rüstete man in Spanien in bekannter Weise, man hämmerte eine Weile an den auf Stapel stehenden Schiffen umher, um bald wieder damit aufzuhören, man armierte die Häfen zu Hause, so gut man es eben konnte, kaufte auch zwei Dampfer in Deutschland und legte diese zu den anderen Schiffen in die Häfen, ohne jemals von diesen schnellen Dampfern zu Kundschaftsdiensten oder dergleichen Gebrauch zu machen. Die Kundschaftsschiffe oder Avisos sind aber die Augen der Flotte und der Schiffe. Und was sollen Augen auch tun, wenn der Kopf fehlt?

Das ganze spanische Westindien, die Perle der Antillen Cuba und die Insel Portorico waren von brauchbaren Schiffen vollkommen entblößt. Hatten die Spanier vor Cavite und auf den Philippinen wenig gehabt, hier hatten sie in den verschiedenen Häfen Havana, Cienfuegos, San Juan de Portorico und Santiago de Cuba noch weniger als dies, also sozusagen überhaupt nichts Kennenswertes; die Inseln erhofften alles von Spanien, und Spanien alles von Cervera, der als „Schild von Spanien“ über den Ocean fliegen sollte, um die Amerikaner zu zerstreuen. Armer Cervera! Seine vier Schiffe und drei Torpedobootszerstörer flogen nicht, sie krochen langsam über das Meer, ohne Nachricht, ohne Verbindung. Mit einem Reste schlechter Kohlen kamen sie am 14. Mai in Curaçao an, das, den Holländern gehörig, ihnen nur wenig Kohlen abgab. Dann gingen sie wieder in See. Der Zerstörer „Terror“ war vorher wegen Maschinenbeschädigung in Fort de France zurückgeblieben. Während so der spanische Admiral in Ungewißheit über seine Zukunft schwebte, ging es den Amerikanern auch in bezug auf das Nachrichtenwesen nicht viel besser. Überall lauerten ihre schnellen Dampfer, von denen sie Duzende in Dienst gestellt hatten, den spanischen Kreuzern auf, und die Flotte des Admirals Schley, die Truppen auf Cuba landen sollte, konnte nicht abfahren, ehe man nicht wußte, wo

Cervera sei; da brachte ein amerikanisches Schiff der „St. Paul“ am 25. Mai vor „Santiago de Cuba“ an der Südküste der Insel einen Kohlendampfer auf, der für die Spanier bestimmt war. Seit dem 19. lagen die spanischen Schiffe in diesem Hafen, und nichts war ihrerseits geschehen, um die Einfahrt dieses Kohlendampfers zu ermöglichen.

Santiago de Cuba hat einen großen, weiten Hafen mit enger, von Felsen eingeschlossener Einfahrt und ist leicht zu verteidigen, aber deshalb auch leicht von der Seite des Feindes zu beobachten und zu verschließen.

In diesem Pláze fand Cervera nichts vor, als eine Armierung, die zum Teil aus dem vorigen Jahrhundert stammte, und eine von zahlreichen Insurgenten von Land aus drangsalirte Bevölkerung, ferner eine halb verhungerte Garnison, die seit 13 Monaten keinen Sold mehr erhalten



Der Hafen von Santiago de Cuba.

hatte. Im Hafen lag eine dienstunfähige Korvette, deren Kanonen man an Land geschleppt hatte, um den verfallenen Festungswerken an der Hafeneinfahrt dem Namen nach wenigstens eine Armierung zu geben. Die stärksten Kanonen hatten das Kaliber von 15 cm, einzelne datierten vom Jahre 1724 und waren der Hauptsache nach nur noch als Merkwürdigkeiten für Museen zu verwenden. Eins dieser Geschütze trug sogar die Jahreszahl 1668, war also 230 Jahre alt. Als die Amerikaner die Werke von Santiago besetzten und die Batterien auf dem Felsen genau untersuchten, fand man auch diese Kanone. Sie war noch geladen, und als man sie abfeuerte, konnte man feststellen, daß sie im günstigsten Falle 750 Meter weit trug. Mit einem solchen Geschütz sollten Panzerschiffe beschossen werden. Der Feldzeugmeister Sparr, der inmitten des 17. Jahrhunderts die Artillerie des Großen Kurfürsten organisierte, würde sich einer solchen Kanone kaum mehr bedient haben.

Vor diesem Hafen sammelte sich nun die amerikanische Flotte, ein fliegendes Geschwader unter Admiral Schley und das ganze Kriegsschiffsgeschwader unter Admiral Sampson, der allerdings erst am 28. vor Santiago erschien, die Anwesenheit Cerveras feststellte und die Blockade begann. Gleichzeitig wurden 25000 Mann in Key West eingeschifft, um den Platz vom Land zu stürmen. Zur Blockierung der Spanier hatte Admiral Sampson nun außer den Dampfjachten und Torpedoboote drei schwere Linienschiffe, die „Indiana“, „Oregon“ und „Towa“, drei Panzerkreuzer „New York“, „Texas“ und „Brooklyn“ und zwei Hilfskreuzer „Vixen“ und „Gloucester“, den Dynamitkreuzer „Besubius“ und andere mehr zur Verfügung.

Jedes einzelne dieser Schiffe war den spanischen Schiffen an Schnelligkeit um eine bis acht Seemeilen in der Stunde überlegen. An Kanonen standen bei den Amerikanern die 52 schweren und 44 mittleren Kanonen hinter Panzer. Bei den Spaniern nur sechs schwere und zehn leichte Geschütze. So standen die Aussichten, und Admiral Cervera sowie jeder Matrose wußten, daß sie verlorene Männer waren, die nur als Märtyrer für eine verlorene Sache sterben konnten.

Von den Amerikanern wurde sowohl die Festung als auch die Flotte der Spanier zu hoch eingeschätzt, anstatt einfach mit Gewalt in den Hafen zu dringen und Santiago de Cuba binnen einer halben Stunde zu nehmen, begann man eine förmliche Belagerung mit furchtbaren Bombardements der Hafenwerke. Diese bestanden aus ganz veralteten, armseligen gemauerten Türmen von mehreren Stock-

werfen, von denen allerdings die oberen ziemlich weggefegt wurden durch den Sturm von Geschossen, der über sie hinwegging. Die anderen Batterien aber, die in die Erde hineingearbeitet waren, haben unter der gewaltigen Beschießung so gut wie gar nicht gelitten, und nur zwei oder drei der alten Kanonen waren demontiert worden.

Ganz hervorragenden Eindruck erwartete man durch die Beschießung mit dem Dynamitkreuzer „Vesuvius“ zu erzielen. Mit diesem Schiffe hatte es aber seine ganz besondere Bewandtnis. In den Vereinigten Staaten hielt man nicht viel von den Torpedos, wie man sie allgemein in anderen Marinen eingeführt hat. Man wollte mit einfacheren Mitteln Gewaltigeres erreichen und kam dadurch auf die Dynamitkreuzer. Während die Torpedos der anderen Nationen anfänglich mit 20 kg Schießbaumwolle geladen waren und auf etwa 300 Meter unter Wasser auf den Feind losgefeuert (lanciert) wurden, wollten die Amerikaner gleich ganz andere Massen Sprengstoff und auf größere Entfernung verschießen. Damit kamen sie auf eine altmodische, raketenartige Geschosart zurück, die nun allerdings bis 1000 Meter und weiter geschossen wurde und gleich 100 bis 200 kg Dynamit und später Schießwolle aufnahm. Mit diesen Geschossen wollte man dann nicht nur Batterien und Schiffe, sondern auch Minenfelder beschießen und alles Erreichbare in Atome zer Sprengen. Nur eines fehlte diesen Riesengeschossen, und das war die Treffsicherheit.

Vor Santiago de Cuba legte der „Vesuvius“ mit seinen großen Geschossen die Ernstprobe ab, aber da kam ein anderer Mangel zu Tage. Selbst die kleinen Kanonen der spanischen Batterien schossen so weit, daß es für den „Vesuvius“ nicht ratsam schien, mit seinen explosiven Raketen auf wenige Tausend Meter am hellen Tage heranzugehen, denn ein feindlicher Treffer konnte leicht dem „Vesuvius“ verhängnisvoll werden, so wurde dann beschlossen, daß er sein Vernichtungswerk sich für die Mächte aufbewahrte. In der Tat ist der „Vesuvius“ auch mehrere Male gegen Santiago vorgegangen und hat seine berühmten Schießbaumwollbomben geworfen, ganze Werke sollen verschüttet worden sein, und die Berge sollen gebebt haben, aber als man später den Schaden bei Licht besah, war von alledem nichts mehr zu finden. Wahrscheinlich sind die unheimlichen Bomben in das Wasser gefallen, oder dorthin, wo keine Spanier standen. Von dem Dynamitkreuzer, oder Schießbaumwollkreuzer ist es aber seitdem ziemlich still geworden.

Mit den großen Kanonen, die am weitesten trugen, feuerten die Amerikaner über die Berge hinweg nach der Stadt, um die Einwohner

in steter Angst zu halten, aber nur wenige dieser Geschosse zündeten. Wenn die Nacht hereinbrach, gingen die blockierenden Schiffe bis auf einzelne Postenschiffe weiter von Land ab. Diejenigen aber, die vor dem Hafen lagen, beleuchteten die Einfahrt mit ihren Scheinwerfern, um vor jedem Ausfall oder vor dem Angriffe der Torpedoboote sicher zu sein. Aber bei den Spaniern dachte niemand an derartiges, jeder Unternehmungsgeist schien aus der Flottille gewichen zu sein, nicht einmal standen ihnen Apparate zur Verfügung, mit denen sie ihrerseits die Hafeneinfahrt des Nachts ableuchten konnten.

Weil die Einfahrt in den Hafen von Santiago an einer Stelle nur ein Fahrwasser von 150 Meter Breite hatte, wollte Admiral Sampson, um seiner Sache sicher zu sein, den Hafen ganz verschließen. Zu diesem gefährvollen Unternehmen erbot sich der Ingenieur-Leutnant Hobson; er wollte den Kohlendampfer „Merrimac“, der nahezu 120 Meter lang war, in einer dunklen Nacht in die Fahrrinne hineinbringen und ihn dort in diesem schmalen Kanal versenken, damit Cerveras Schiffe unter keinen Umständen mehr aus der Enge herauskommen konnten. Am 3. Juni vor Tagesanbruch ging Hobson mit acht Mann an Bord ans Werk und erreichte ohne Hindernis die Einfahrt. Dann traten die Batterien an Land in Tätigkeit, Minen explodierten unter dem Kiel, und Torpedos krepitierten an den Wänden des „Merrimac“, aber trotz alledem kamen die tapferen Amerikaner unverwundet in ein geschlepptes Boot und wurden in diesem von den Spaniern zu Gefangenen gemacht. Der „Merrimac“ aber sank an der für ihn ausgesuchten Stelle, nur lag er mit der Richtung des Kiels nicht quer, sondern längs des Fahrwassers. Nach anderer Lesart haben die Spanier weder ordentliche Minen noch Torpedos gehabt, und der Dampfer „Merrimac“ ist durch Öffnen von Ventilen und vorbereiteten Seitenlufen langsam weggesackt.

Die spanische Flotte hatte, anstatt daß sie Hilfe in Santiago fand, Kanonen und Munition und schließlich sogar ihr Landungskorps für die Festung abgeben müssen. Einer der Kapitäne war bereits in einem Gefechte an Land gefallen, der Ring der Belagerer schloß sich immer enger um die Stadt, der Hunger und Krankheiten nahmen überhand, und auf einen Ersatz war nicht zu hoffen. Die einzige Nachricht, die in die Stadt gelangte, war der Befehl für Cervera, auszulaufen. Das Trauerspiel ging seinem Ende entgegen. Cervera wollte als Held untergehen. Er selbst wollte mit der „Maria Teresa“ die Leitung übernehmen und die „Brooklyn“ rammend angreifen, die anderen Kreuzer

unter Führung der „Biscaya“ sollten, ohne ihn zu unterstützen, westwärts längs der Küste dampfen, die Torpedoboote sollten dank ihrer Geschwindigkeit zu entkommen versuchen.

Am 3. Juli morgens 9 Uhr gingen die Spanier in See. Vorne der Admiral mit Vollampf gegen die „Brooklyn“, der alsbald „Texas“ und „Towa“ zu Hilfe eilten. Das ganze Feuer der Amerikaner konzentrierte sich auf die „Maria Teresa“, während die anderen Spanier sich nur langsam aus der beengten Hafennmündung herauswanden.

„Maria Teresa“ hart beschossen und verfolgt, konnte ihr Vorhaben nicht ausführen und wurde nach der Küste hin gedrängt. Zwei zwölfzöllige Granaten trafen sie gleich im Anfange und zündeten hinten im Schiff, zerstörten die dortigen Löschvorrichtungen und sprengten ein Dampfrohr, andere Granaten töteten den Kommandanten, und einige Offiziere. Cervera selbst nahm das Kommando. Der Dampf, der ausströmte, konnte nicht gehemmt werden und verbrühte die Geschützbedienungen in der Nähe, je näher die Feinde kamen, desto mehr wirkte deren kleine Artillerie, 6 Seemeilen von der Einfahrt angelangt, sah Cervera keine andere Rettung mehr, als das Schiff, dessen Maschinen anfangen zu versagen, auf den Strand laufen zu lassen, damit es nicht in Feindes Hand falle. Während auf dem Hinterschiff die Flammen die spanische Flagge in Asche verbrannten und der Wind sie verwehte, ging vorne auf dem gestrandeten Kreuzer die weiße Parlamentärflagge in die Höhe.

Sobald der Kreuzer „Quendo“ den Molo passiert hatte, stürzten sich drei Amerikaner; „Towa“, „Oregon“ und „Indiana“ auf ihn und jagten ihn; nur eine Seemeile weiter kam der „Quendo“ als der tapfere Cervera, dann ereilte auch ihn das gleiche Schicksal. Der Kommandant war gefallen, die Türme unbrauchbar, das Feuer brach an mehreren Stellen hervor und fort und fort verstärkte sich die Anstrengung der aufkommenden Verfolger.

Der erste Offizier jagte das brennende Wrack auf die felsigen Ufer. Die beiden Torpedoboote „Furor“ und „Pluton“ hatten sich anfänglich bei der „Maria Teresa“ gehalten, nun kamen sie in das Feuerbereich von der „Gloucester“ und „Indiana“, die ihnen auf 600 Meter Entfernung mit ihren zahlreichen kleinen Kanonen so zusetzten, daß sie bald vollständig zerfetzt waren. Auf „Furor“ entstanden einige Explosionen, und er versank, mit einem Teil seiner Besatzung, während der „Pluton“ nur vier Seemeilen vom Hafen entfernt, in die Luft flog.

Dann machten sich „Gloucester“ mit seinen Booten daran, Cervera

mit seinem Stabe und die Mannschaften der gestrandeten Schiffe zu retten, denn diese standen vor der Wahl zu verbrennen oder zu ertrinken, denn eine Bergung an Land war ausgeschlossen, dort standen die Cubaner, die jeden Spanier, der hilflos an Land gelangte, massakrierten. Das Glend der Spanier war so groß, daß die „Gloucester“ alles, was sie entbehren konnte, opferte, um die Hungernden zu befriedigen. Der Zustand an Bord der gestrandeten Schiffe spottete jeder Beschreibung, zerfetzte und halbverbrannte Leichen lagen überall zwischen den Trümmern und einzelne abgerissene Körperteile, geronnenes Blut, Haufen von Splintern und verbogenen Schiffsteilen hinderten jegliche freie Bewegung der nur noch auf kleine Räume beschränkten Überlebenden. Einzelne hatten sich selbst den Tod gegeben, weil sie nicht stark genug waren, solche Fülle von grausamen Bildern anschauen zu können. Und weiter ging die wütende Jagd hinter der „Viscaya“ und dem etwas schnelleren „Cristobal Colon“ her. Auch für diese gab es kein Entrinnen mehr, ein Viertel nach 11 Uhr lag auch die „Viscaya“ brennend und zerflossen am felsigen Strande; an Deck hatten die Spanier eine Menge Munition aufgespeichert, diese fing jetzt an von selbst zu explodieren und fürchterliches Verderben um sich her zu verbreiten. See und Brandung gingen hoch und heldenmütig trugen die Amerikaner die Spanier rettend in die Boote, während jeden Augenblick eine Welle sie wegwaschen, oder eine Pulverkammerexplosion sie alle zusammen in ein nasses Grab schleudern konnte.

Nun war noch der „Cristobal Colon“ übrig, der keine schwere Artillerie an Bord hatte. Schien es zuerst auch, als wenn dieser Kreuzer entkommen könnte, so sank nach einer halben Stunde auch diese einzige Hoffnung dahin; die Leute an der Maschine waren nicht imstande, für Stunden den nötigen hohen Dampfdruck zu halten, die „New York“ und andere kamen näher, einige schwere Granaten sausten über das Deck und „Cristobal Colon“ gab, 48 Seemeilen von Santiago angelangt, das Todesrennen auf, öffnete die Ventile und ging auf den Strand, an dem er, trotz der schnellen Bemühungen der „New York“, den „Cristobal Colon“ auf eine geeignete Stelle zu schieben, sich schnell füllte, auf die Seite legte und unterging.

Es ist ein wunderbares Spiel des Schicksals, das uns mit dem Untergange dieses Schiffes vor Augen tritt. „Cristobal Colon“ so heißt auf spanisch der Italiener oder Genuese Cristoforo Colombo, der Entdecker der Neuen Welt. Der Name des großen Mannes, der vor 400 Jahren meteorartig aufging und seinem Vaterland Reichthum und Ehren ver-

sprach, war auch der Name des letzten spanischen Panzerkreuzers, den seine Offiziere, an der Rettung des Schiffes verzweifelnd, bei Rio Tarquino auf den Strand setzten.

Admiral Sampson, der Held des Tages, konnte nach Washington telegraphieren, daß er am Jahrestage der Unabhängigkeitserklärung von Nordamerika die spanische Flotte unter Cervera nach einem Ge-



Admiral Sampson.

sechte von keiner ganzen Stunde vernichtet habe, daß er in diesem Ge- sechte nur einen Mann tot und einen verwundet gehabt habe, die Spanier aber bis zum Momente der Strandung fürchterlich gelitten hätten. Vom „Furor“ wurden nur 19 Mann, vom „Pluton“ 26 Mann gerettet, die Besatzungen waren je 64 Mann stark gewesen. Die Verluste der anderen, größeren Schiffe bewegten sich in ähnlichen Verhältnissen. Von den amerikanischen war kein einziges ernstlich beschädigt, sie waren von den schweren Geschossen der ungeübten Spanier überhaupt gar nicht getroffen worden.

Und die Folge der Seeschlachten von Cavite und Santiago?

Die reiche Inselgruppe der Philippinen, von denen Luzon allein so groß ist wie England, Cuba und Portorico, von denen Cuba so groß ist wie drei preußische Provinzen, kurzum Länder mit unermesslichen Schätzen und mit zehn bis zwölf Millionen Einwohnern sind verloren gegangen in Gefechten oder Schlachten, die keine Stunde dauerten und von denen man sagen kann, Cavite war ein Schlachten und Santiago war eine Todesheze der Spanier und Ruhm und Größe Spaniens seine ganze Großmachtstellung, alles in Staub und Asche, und weshalb? Weil Spanien versäumt hatte, sich eine Flotte zu schaffen, die seiner Großmachtstellung entsprach.

Die stolze Antwort, die Schiller seinem Philipp II., nach dem übrigens die Philippinen ihren Namen haben, in den Mund legte, als ihm Sidonia, der Befehlshaber der großen gegen England gesendeten Flotte, der Armada, meldet:

„Das großer König,

„Ist alles, was ich von der spanischen Jugend

„Und der Armada wiederbringe

nämlich die Worte:

„Gott ist über mir — ich habe gegen Menschen,

„Nicht gegen Sturm und Klippen Sie gesendet,

„Seid mir willkommen in Madrid.“

hat die Königin Marie Christine von Spanien ihren unglücklichen Admiralen Montojo und Cervera nicht zurufen dürfen.

Der deutsche „Iltis“.

1. Der Untergang des ersten „Iltis“.

(24. Juli 1890.)

Ein Jahrhundert ist verraucht, seitdem Gerhard von Scharnhorst dem preußischen Volke ein stehendes Heer gegeben hat. An Stelle der ausländischen Anwerbung, die bisher in allen Heeren gegolten hatte, ist in ganz Deutschland und nach ihm sich bildend, in vielen anderen Ländern ein Heer entstanden, das nur aus Landeskindern bestehend, ein stehendes Heer bildete. In diesem Heere bildete sich dann nach und nach, vom Vater auf den Sohn, von Regiment auf Regiment sich vererbend, manche Gewohnheit, manche Sitte, manche militärische Tugend und mancher Stolz auf früher Errungenes aus.

Zu denselben Fahnen, unter denen sich die Väter einst Ruhm und Sieg erwarben, blickten in Bewunderung die Söhne auf, und zu eben denselben Feldzeichen strömte die Jugend desselben Gaues, derselben Stadt, wenn wiederum die Grenzen des Landes vor dem Übermute fremder Eroberer verteidigt werden mußten. Und wie überall das Alter eine heiligende Kraft in sich trägt, so auch hier. Aus der anfänglichen Überlieferung und Vererbung wurde eine veredelnde, höhere Eigenschaft, die Tradition, und die Tradition, großgezogen in unseren Regimentern und in unserem Heere, in dem Generationen sich daran gewöhnten, jeder in die Fußstapfen seines Vaters zu treten, hat Großes entstehen und werden lassen, um das uns die meisten anderen Völker beneiden.

Auf eine solche, lange Zeit hindurch gepflegte Tradition, wie sie in vielen alten Regimentern herrscht, kann die deutsche Marine noch nicht zurücksehen, denn es ist in etwa sechzig Jahren erst die zweite Generation von Marineoffizieren in ihr herangewachsen. Die Tradition gestaltet sich in der Flotte auch wesentlich anders als im Landheere; während in diesem sich die Überlieferungen an einer Regimentsnummer, oder einem besonderen Namen z. B. Sächsisches Leibregiment oder Regiment Königin Augusta festhält, eine Nummer und ein Name,

der ewig sich wieder verjüngt, so knüpfen sich die Erinnerungen und ihre Fäden in der Flotte an Schiffsnamen. Schiffe aber haben nur eine kurze Jugend, nur eine kurze Zeit der vollen Kraft, dann fangen sie an zu altern, zu modern und zu rosten und dann sind sie den Rest ihres Lebens „altes Eisen“, erst dann erwachen sie wieder neu, wenn der alte Schiffsrumpf zerschlagen, wenn der alte Name getilgt und einem neuen Schiffe dann der alte Namen wieder gegeben wird. Und so kommt es denn, daß man in der Marine spricht von einer alten, ja „sehr alten Niobe“ und einer „neuen Niobe“, von einem „alten Itis“ und einem „neuen Itis“, und so soll hier erzählt werden von dem „alten Itis“ etwas, von dem „neuen Itis“ aber etwas mehr.

Als der deutsche Michel endlich anfing sich auf seinem Lager zu recken, und merkte, daß er gewachsen, das Lager aber nicht, fing er an in der Welt sich umzuschauen, allerdings anfänglich mit bescheidenen und vom Schläfe getrüben Augen. Diese Zeit benutzten die anderen bösen Menschen, ihre Hand auf alles das zu legen, was einigermaßen brauchbar war. Der arme Michel mußte sich mit dem Reste begnügen, aber als er ihn aufzuheben sich anschickte, da nahmen ihm die anderen davon wieder das Beste weg, und er ließ es sich gefallen, weil er doch noch nicht ganz ausgeschlafen hatte. Dieses scheinbare Erwachen des deutschen Michel geschah unter dem großen Kanzler Bismarck in den 80er Jahren.

Der „Itis“ war aber damals, im August 1885 unter dem Kapitänleutnant Hofmeyer in Ostasien stationiert und erhielt den Befehl, die Gruppe der Carolinen, über der noch keine Flagge wehte, für Deutschland zu beanspruchen. Der „Itis“ war ein eisernes Kanonenboot mit drei Kanonen und etwa 70 Mann Besatzung. Das Ziel der Reise, die Kapitänleutnant Hofmeyer von Honkong aus antrat, war die Insel Yap. Eile war notwendig, denn gleichzeitig hieß es, machten sich die Spanier auf, um die Inseln zu nehmen. Der kleine „Itis“ kam am 24. trotz Sturm und Unwetter noch gerade früh genug vor Yap an, nur mit Verlust eines Schraubensflügels, den man auf einem Korallenriff zerschlagen, war die gefährliche Fahrt vollendet worden. Im Hafen lagen schon zwei Schiffe, die den Spaniern gehörten, und auf denen man Vorbereitungen traf, unter großer kirchlicher Feier die stolze Flagge von Ostasien am 25. auf Yap zu hissen; Kapitänleutnant Hofmeyer wartete diese Feier indessen nicht ab, sondern ging an Land, hisste 30 Minuten, nachdem der „Itis“ geankert, die schwarz-weiß-rote Flagge. Damals hatten die Inseln zusammen 1450,9 qkm und etwa 36000 Bewohner.

Die Schnelligkeit des „Altis“ und seines Kommandanten ließ aber den Spaniern keine Ruhe. Diplomatische Sendschreiben kamen und gingen, der Papst, dem eigentlich solch weltliche Sachen ziemlich fern liegen, wurde zum Schiedsrichter erkoren, und bald war der deutsche Michel seine Karolinen sein Nap und Bonape wieder los. Der „Altis“ hatte umsonst zugebissen. Das war im Oktober 1885, als Papst Leo XIII. also gesprochen. Dann kamen blutige Aufstände der Eingeborenen gegen die Spanier, der Kampf der Union gegen Spanien, der Verlust von Cuba und den Philippinen, und im Jahre 1899 waren die Spanier froh, eine Summe Geldes, 16½ Millionen Mark, das sie so sehr gebrauchten, von Deutschland für die Karolinen zu erhalten.

Der „Altis“ war indessen nach Deutschland zurückgekehrt, war innen- und außenbords von Grund auf neugemacht worden, dann ging es wiederum hinaus auf die chinesische Station, von der er dann aber nicht wieder zurückkehren sollte.

In der ersten Hälfte der 90er Jahre, also während des Beginnes der chinesischen Unruhen, während des chinesisch-japanischen Krieges und anderen Gelegenheiten mehr, bald in den Häfen von Korea und Formosa, bald in China, bald in Japan, mußte der kleine „Altis“, aus dem aber alle Neuerungen an Masten und Booten, an Segeln und Kanonen immer noch kein großes starkes Schiff machen konnten, oft Dinge leisten, denen im Grunde genommen nur viel größere Schiffe gewachsen waren. Im Beginne des Jahres 1895 war Kapitänleutnant Jngenohl der Kommandant des Kanonenbootes.

Die Chinesen waren von den Japanern gründlich aufs Haupt geschlagen worden und hatten ihnen Formosa, eine Insel in der Größe von Sardinien abtreten müssen. Formosa „die Schöne“ genannt, war wohl abgetreten, aber, wie dies bei Chinesen eben Sitte, nicht abgegeben worden, und die Japaner mußten um ihr neues Inselland blutig kämpfen. Sie machten jedoch mit dem zusammengetriebenen chinesischen Heere wenig Federlesens und jagten es zu Paaren. Nun war aber allda ein chinesischer Feldherr, der wie es dort eine alte Sitte ist, den sogenannten Staatschatz sein Eigen nannte und mehr für sich, als für seine bunten Krieger besorgt war. Deshalb trennten sie sich in Tamsui, die Beamten gingen, aber das Geld war mit ihnen gegangen, auf einen deutschen Dampfer, und die Geld heischende Soldateska besetzte die Kanonen des Forts und beschloß den Dampfer, der sich nun als kleines Stück von Deutschland an den „Altis“ um Hilfe wandte. Zuerst wurden die Chinesen nun ersucht, ihre Soldaten abzulöhnen, und als der Vorrat

an Silber hierzu nicht reichte und die Zopfmänner wieder auf den Dampfer „Arthur“ schossen, sogar einen Mann in der Kajüte töteten, ließ Kapitänleutnant Ingenohl am 6. Juni auf die betreffende Batterie nach jedem Schuß, den sie selbst abgab, einmal feuern. Der erste Schuß des „Itis“, auf 2500 m abgegeben, ging fehl, der zweite warf eine Geschützbedienung von 13 Mann nieder, und damit hatten die Chinesen genug, und der „Arthur“ ging unbelästigt aus dem Hafen.

Im Jahre 1898 wurde Kapitänleutnant Braun Kommandant. Der „Itis“ gehörte zum Geschwader und sollte eine Fahrt unternehmen. Am 23. Juli ging der „Itis“ aus Tschifu aus. Bald wurde das Wetter unsichtiger, es trat Nebel und Regen ein, und die Ortsbestimmung wurde erschwert. Das Schiff konnte gegen Abend aber nicht weit von der Küste sein, denn auf dem Schantungleuchtturme hat man es noch um 4 Uhr 30 Minuten gesehen. Der Wind, der nun gegen Abend immer noch an Stärke zunahm, zwang den Kommandanten, die Segel zur Stütze des stark schlingernenden kleinen Schiffes zu setzen, aber sehr zu verkleinern, denn es wehte schon hart, dann steuerte das Schiff südlich, heftig im hohen Seegange stampfend. Um fünf Uhr haben die Leuchtturmwärter es nicht mehr ausmachen können. Und nun an Bord!

Der Himmel im Osten hatte sich bleifarben, grau bis weiß angesehen, und der Wind war bei einer Stärke 7—8 (die Stärken zählen von 1—12) ziemlich stetig. Gegen Abend wird der Wind unregelmäßig, das Schiff beginnt stärker zu stoßen und zu stampfen und nimmt viel Wasser über, der Wind nimmt zu; die Seen laufen hohler und höher und die stärksten Sturmsegel müssen gesetzt werden. Das Pfeifen in der Takelage wird schriller, und die kleinen Segelflächen stehen gespannt in der Wucht des einfallenden Windes. Ein Gaffelsegel zerreißt und wird durch ein anderes ersetzt, die Maschine arbeitet mit voller Kraft. Die Heizer fangen an matt zu werden, neue Kräfte, Matrosen, werden hinunter geschickt, um den benötigten Dampfdruck zu erzielen, 120 Umdrehungen werden wieder gemacht, und das Schiff arbeitet tapfer gegen See und Wind an. Um 10 Uhr überschlägt der Kommandant seine Lage, die Richtung, die nun dem „Itis“ gegeben, der gute Gang der Maschine, alles spricht dafür, daß keine Gefahr mehr vorhanden, und beruhigt wird eine Hälfte der Mannschaften in die Hängematten geschickt; er selbst bleibt auf der Brücke. Da, o Schreck! kaum eine halbe Stunde später stößt das Schiff auf. „Alle Mann aus dem Zwischendeck!“ Das Schiff sitzt fest. Der Boden ist im ersten Aufprall durchgestoßen, und das Wasser ergießt sich in den Raum. Es strömt in die

Maschine, es erreicht den Heizraum, zischend stürzt es in die Feuerungen, alles ist voll von Dampf und Rauch, die Feuer erlöschen, die Lampen stürzen, es ist mitten im Schiffe Nacht und Wogenschwall. „Die Kranken an Deck und mit Rettungsgürteln versehen!“ Die Gefahr, in der sich das Schiff befindet, ist jedem klar.

Nacht und Grausen ringsumher, der Sturm nimmt an Gewalt zu, die Seen bäumen sich hoch an dem verlorenen Schiff, überstürzen es mit gräulichem Losen und klatschen an Bordwände und Riffe, die manchmal in geisterhaft blendendem Aufleuchten nur rings um das dem Verderben geweihte Fahrzeug aus den Fluten auftauchen. Weiße, zackige Korallenfelsen, die mit ihren gräßlichen Armen nach den Unglücklichen zu greifen scheinen, die sich noch immer fest an ihr Schiff, ihre Heimat, ihr alles anklammern. Regen und Hagel prasseln nieder und das Getöse der Wogen, die immer tiefer hineinwühlen in das Schiff, übertönt jeden Befehl, und was sollte er auch nützen, Rieten und Planken brechen ihnen unter den Füßen, das Deck zerplittert und berstet auseinander — jetzt — jetzt reißt das Schiff selbst in Stücken! Das Vorschiff und das Achterschiff, zwei getrennte Teile! Nun rollt eine See heran, mächtiger als die anderen, die Gischt der Krone leuchtet wie in fahlem elektrischen Lichte, und unter ihr öffnet sich schwarz der Schlund des Meeres, der nimmerhatte. Jetzt ist sie da, sie erfaßt das Hinterschiff, hebt es, wie ein Kind einen Ball erhebt, und wirft es mit donnerndem Krachen neben dem Vorschiff nieder.

Alles ist gehüllt in Wasserstaub und Schlamm und wilde offene See. Kapitänleutnant Braun überschaut noch auf der Brücke stehend die Lage. Menschliche Kraft ist zu Ende. Die Elemente sind entfesselt. Das Schiff ist zerrissen, der Himmel hat den Untergang beschlossen, hier gibt es nur noch eins, den Blick hinauf zu Gott, und Gott befohlen Weib und Kind und Schiff und Mannschaft, nur nicht jammernd sterben, nein als Männer, als Seeleute mit dem letzten Atemzuge dem Kaiser treu. Ein letztes ernstes Seemannswort, „ein Hoch unserem Kaiser“, und kaum ist jener Klang verhallt, dann naht sie wieder die gewaltige Woge, den Grund aufwühlend, sie trifft das Schiff, Balken und Trümmer ringsum — die Brücke ist fortgerissen, der brave Kommandant in der See begraben. Vom Hinterschiffe aber erhebt sich und klingt die mächtige Stimme eines Unteroffiziers, des Oberfeuerwerksmaaten Raehm, die Stimme, die oft in besseren Stunden die ganze Mannschaft erfreut hat, und sie singt das deutsche Flaggenlied, das Lied von der Flagge schwarz-weiß-rot und der Seemannstreue zum Vaterlande, die nur

mit dem Tode endet, und als das Lied verklungen, da wuschen auch seine Leiche die Wogen in das weite Meer hinab. Elf Mann der Besatzung sind nach zwei Tagen furchtbarer Todesangst noch aus dem Wrack heraus von den Chinesen gerettet worden. 77 Mann mit den Offizieren sind umgekommen.

Die Toten, die das Meer wieder gegeben hat, ruhen heute auf einem kleinen Friedhofe in der Nähe des Leuchtturmes von Schantung und ein Denkmal, das die Kameraden setzten — ein abgebrochener Mast — ziert die Stätte, an der ihre Gebeine bestattet sind.

2. Vor Taku.

(17. Juni 1900.)

Am 6. Februar 1899 verließ der „neue Itis“ unter dem Korvettenkapitän Lans den Hafen von Kiel. Das neue Schiff war etwas größer und etwas stärker als sein Vorgänger. Vier Stück 8,8 cm Schnellfeuerkanonen und einige 3,7 cm Revolverkanonen schauten aus den Pforten seiner Bordwände hervor, die Maschinenkraft war größer und die Besatzung um 40 Mann zahlreicher geworden. Und wohin mit dem neuen Schiffchen? Nach China, dorthin gerade, wo die Geister der Verstorbenen Schiff und Besatzung gewissermaßen täglich daran ermahnen und erinnern konnten, was es in der Tat heißt, wenn Horaz singt:

Dulce et decorum est pro patria mori.

Glorreich und süß ist sterben für's Vaterland.

In China ist der Weiße, der Europäer oder nach seinen Vätern oft der rote Barbar oder rote Teufel benannt, durchaus nicht beliebt, weil er schon manches Unheil über China gebracht hat und schon manch schönes Stück immer an der besten Kante, an der Seeante anbeißend von dem Riesenreiche abgebröckelt hat. Ein Wunder ist es nicht, daß deshalb, so oft Wassers- oder Hungersnot, oder sonst irgend ein Unglück dem Lande sich naht, daß dann gesagt wird — „Seht das sind wieder die Barbaren und nur die Barbaren schuld, schlägt die roten Teufel tot, werft sie in's Meer, aus dem sie gekommen sind“, dann werden die Pioniere der Kultur, die Kaufleute, die Priester und Missionare ergriffen, grausam gemordet, und der Tanz beginnt, bei dem China sich jedesmal wehrt, aber bis heute regelmäßig mehr oder weniger bluten mußte. China ist ein Land, in dem geheime Bündnisse, ge-

heime Gesellschaften zur nationalen Eigentümlichkeit gehören. So auch die Gesellschaft der Boxer, die der Unterstützung der Kaiserin, der bösen Kaiserin Tante und einiger Vizekönige sich erfreuend, im Jahre 1898 anfang, das Kriegsbeil gegen die Europäer auszugraben. Die Gesandten in Peking wurden belästigt und verlangten Schutzwachen einzelne Missionare wurden angegriffen und schändlich geschlachtet, und schließlich brach im Jahre 1900 infolge einer Heuschreckenplage der Aufstand der Boxer mit Mord und Brand, geschürt durch die Priester, die auf den Aberglauben der Menge bauten, los. Alle Seemächte hatten zwar Truppen und Schiffe nach China geschickt, aber dennoch wurde man durch den Ausbruch der Unruhen und die bald darauf folgende Ermordung des deutschen Gesandten, des Herrn von Kettler, überrascht.

Peking, wo alle Gesandtschaften in größter Gefahr schwebten, sollte entsezt oder genommen werden, und eine Expedition unter dem englischen Admiral Seymour machte sich dahin auf. Unterdessen aber galt es für die Schiffe und noch übrigen Landungskorps, den starken Hafen von Peking, die Takuforts, zu erobern. Diese liegen am Einflusse des Peiho in das Meer an einer Stelle, die, meilenweit ver- sandet, ein Herankommen der großen Schiffe nicht erlaubt. Es waren also nur Kanonenboote, die sich in den Peiho gelegt hatten, um wenigstens diesen Zugang nach Peking und Tientjin offen zu halten. Diese Kanonenboote waren „Iltis“ (deutsch), „Algerine“ (englisch), „Lion“ (französisch), „Bobr“, „Korejets“ und „Gillat“ (russisch), „Atago“ (japanisch). Nur „Bobr“ und „Korejets“ hatten einigermaßen schwere Kanonen.

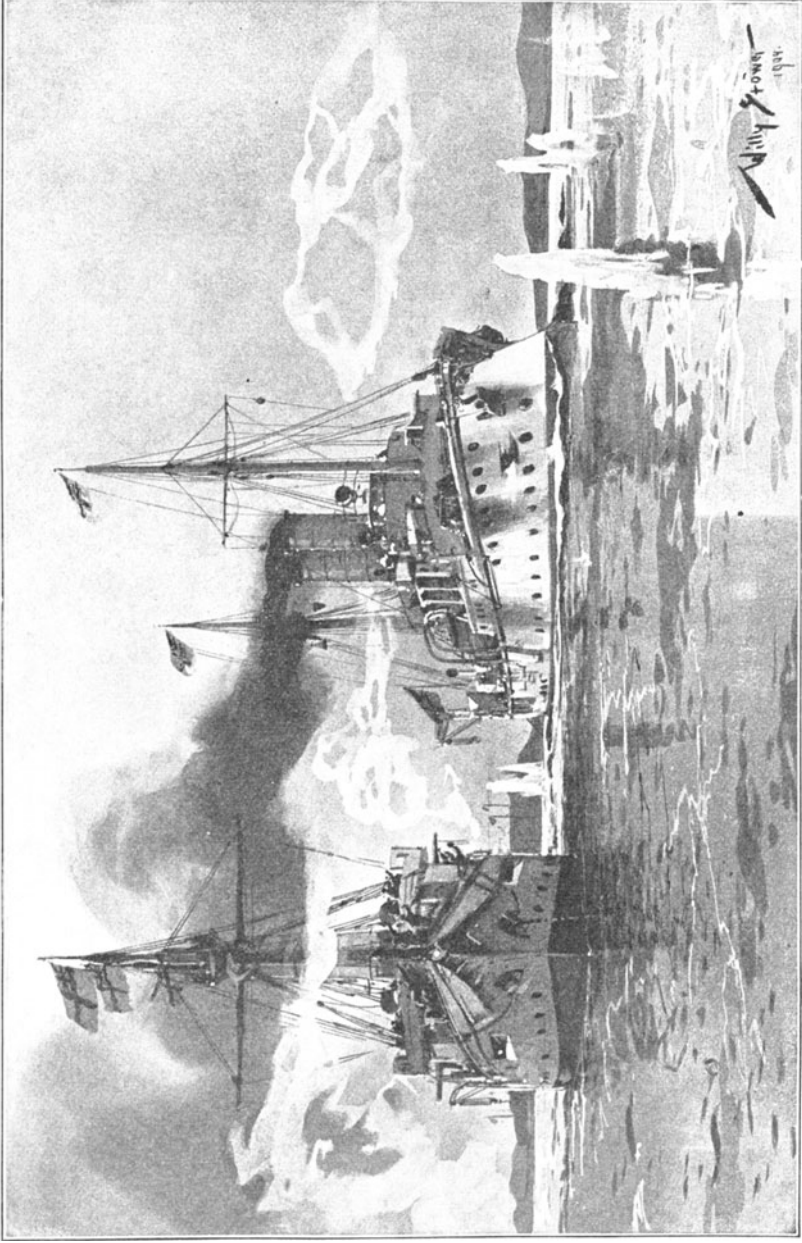
Man hatte die Chinesen wissen lassen, daß sie am 17. Juni morgens die Forts räumen sollten. Anderenfalls sollte von Land aus unter



Korvettenkapitän Hans.

Führung des deutschen Kapitäns zur See Pohl und vom Peiho aus der Angriff gleichzeitig erfolgen. Diesem Ultimatum kamen die Chinesen zuvor. Sie wollten in ihren gut armierten Forts den Barbaren trotzen und um Mitternacht bei hellem Mondenschein, als die Kanonenboote wegen der Ebbe noch festlagen, eröffneten sie plötzlich das Feuer auf die Kanonenboote. Diese sämtlichen ersten Schüsse waren gut gerichtet und schlugen nur wenige Meter hinter den Kanonenbooten ins Wasser. Um 2 Uhr lagen die Schiffe, als das Wasser langsam gestiegen, in der verabredeten Gefechtsposition und begannen das Feuer der Chinesen zu erwidern. Der entstandene Pulverdampf erschwerte beiderseits das Treffen, aber 1½ Stunden lang wurde die Beschießung heftig fortgesetzt, nur das russische Kanonenboot der „Gillat“ hatte bis dahin einen ernstlichen Schuß bekommen und war nicht mehr zu manövrieren. Es schien, als wenn die Chinesen anfangen schlechter zu zielen, und als wenn die Granaten seltener platzten. Noch war das Nordwestfort der Chinesen nicht niedergekämpft und zwei andere, das Südfort und das Nordfort hatten noch gar nicht gelitten. Eine weitere Stunde lang wütete der Geschützkampf um das Nordwestfort, dann wurde dessen Feuer schwächer und das Landungskorps schritt zum Sturme. Der Kampf mit dem Südfort begann, aber nun mehrten sich auch schnell die Treffer auf den Kanonenbooten. Eine Revolverkanone des „Altis“ wird havariert, mehrere Granaten schlagen in die Deckskammern ein und zünden dort. Der Schornstein wird zerschossen, die Hängematten geraten in Brand, Oberleutnant Hellmann stürzt tot von der Kommandobrücke.

Der Maschinentelegraph ist zerrissen, Verwundete werden nach unten transportiert, der Kampf wird heiß, und der Tag bricht an. Lange können die Boote solche Beschießung nicht mehr aushalten, wenn auch drüben Treffer auf Treffer beobachtet wird und die Landungstruppen mit den eroberten Kanonen schon mit eingreifen, also näher heran! Kapitän Lans geht vor und unter Hurrarufen passiert er die englische „Algerine“. In diesem Augenblicke wird Kapitän Lans durch eine chinesische Granate schwer verwundet, aber erst muß dies angefangene Vorhaben durchgeführt werden. Er lehnt sich mit zerchmettertem Fuß an das Geländer der Brücke und führt sein Schiff bis auf 400 m an das Fort. Dann läßt er sich von den Verwundetenträgern nach unten bringen, da trifft wiederum eine Granate die Treppe, und alle stürzen zusammen an Deck. Der Oberleutnant Vommatsch Edler v. Wassenstein führt von nun ab das Kommando. „Algerine“, „Bobr“ und „Altis“ kämpfen jetzt allein mit dem Südfort, dessen genaues Schießen selbst



Kanonboot „Illis“ dampft zum Dakhkampf übergehend an „Algierine“ vorüber.

nach der Explosion eines Magazins nicht nachläßt; aber die Schiffe waren durch das Herandampfen in eine Lage gekommen, die sie vor vielen der höchstgelegenen Geschütze, die nicht so tief gerichtet werden konnten, schützte. Gegen 8 Uhr waren die Forts niederkämpft und von den Stürmenden nach tapferer Verteidigung genommen worden. Die Chinesen flohen nach allen Seiten auseinander. Der „Itis“ war vielfach getroffen und hatte sieben Tote und zwölf Schwerverwundete zu beklagen, durch Splitter und dergleichen war fast der ganze Rest der Besatzung beschädigt. Das russische Kanonenboot „Gillat“ hatte gleich im Beginne der Beschießung 43 Mann durch einen einzigen Granattreffer eingebüßt. Als der „Itis“ zum Geschwader hinausdampfte, um seine Verwundeten abzugeben, signalisierte der Admiral Bendemann: „Itis‘ nachzueifern wird unser Bestreben, es ihm gleich zu tun unser höchster Stolz sein.“ Kapitän Lans erhielt für diese Aktion den höchsten militärischen Orden, den Orden Pour le Mérite und das Kanonenboot selbst diesen Orden als Verzierung. Die drei Namen Braun, Itis und Lans bilden für ewige Zeiten ein hervorragendes Blatt in dem Ehrenkranze der deutschen Marine.

Admiral Heihachiro Togo.

1. Der chineſiſch-japaniſche Krieg und die Seefchlacht vor der Yalunmündung.

(17. September 1894.)

Von Jahr zu Jahr nahmen die kriegeriſchen Ereigniſſe im fernen Oſten, in China und Japan und in den angrenzenden Ländern die Völker Europas mehr in Anſpruch, weil die Handels- und die Intereſſen des kolonialen Beſizes von ihnen immer näher und tiefer betroffen wurden. Europäiſches Wiſſen, europäiſche Waffen und europäiſche Kriegsführung war den beiden Hauptvölkern den Chineſen und Japanern nichts Fremdes geblieben. Hauptſächlich waren es die Japaner, die ſich in den letzten 20 Jahren außerordentlich Mühe gegeben hatten, ihrem Volke alle Neuerungen, die weſtliche Kultur geſchaffen hatte, zugänglich und nicht zugänglich allein zu machen, ſondern einem jeden Manne in Fleiſch und Blut übergehen zu laſſen.

Wie eine große Schar kleiner emſiger Bienen flogen die Japaner aus nach aller Herren Ländern als Arbeiter und Schüler. Auf Hochſchulen und Univerſitäten, in Fabriken und ſtädtiſchen Anſtalten vorzugsweiſe aber in Arſenalen in den Heeren und den Flotten Europas tauchten ſie auf und überall waren ſie gern geſehen, oft in ihrer Bienenemſigkeit bewunderte Leute, die freundlich und artig ſich zu benehmen wußten, dabei aber nicht einen Augenblick vergaßen, was ihr Endzweck, ihr Befehl von Hauſe war. Von alters her iſt das japaniſche Volk ein kriegeriſches und ein ritterliches Volk geweſen, dem von Kindesbeinen an zwei Eigenſchaften eingepflicht ſind, ein ſich ſelbſtverleugnender Mut und ein unbegrenzter Patriotismus, alles gipfelnd in dem einen Begriff der Liebe zum Kaiſer, dem Mikado, dem jeder Japaner eine faſt göttliche Verehrung entgegenbringt. Dieſe göttliche Verehrung des Kaiſers iſt der ſich ſtets verjüngende Quell aller hohen militäriſchen Tugenden der Japaner und es iſt auch gleichzeitig ſo ziemlich ihre ganze Religion. Der erſte Kaiſer ſtammt von der Sonnengöttin ab, und jeder Kaiſer wird nach dem Tode ein Gott, deſhalb iſt auch der noch lebende Kaiſer,

weil er dereinst ein Gott sein wird, schon lebend ein Gegenstand allerhöchster Verehrung, ebenso wie alle seine Ahnen. So haben die Japaner auch einen Ahnenkultus, und der für das Vaterland oder sonst ehrenvoll Sterbende wird verehrt, ja im Tode noch in Rang und Namen erhöht.

Schon lange war es jedem Einsichtigen in Japan, und das ganze Volk ist klug und gelehrt und sozusagen gebildet, klar, daß das Vorgehen aller Europäer im Osten nur auf ihre und auf der Chinesen Rechnung ging. Diejenigen, die mit Landerverb, im Kriege durch Verträge, im Frieden durch Bruch von Verträgen und durch Nichtachtung gegebener Grenzen, am rücksichtslosesten vorgingen, das waren die Russen, und der Zankapfel, der zwischen beiden lag, nach dem sowohl Rußland wie Japan griffen, war die Halbinsel Korea, wo abwechselnd unter verschiedenem Einflusse eine Art von Schattenkaiser, der Kaiser von Korea, herrschte und noch heute dem Namen nach herrscht. Ferner aber hatten die Russen große chinesische Gebiete besetzt und sich darin häuslich eingerichtet und das war in der Mandschurei, mit den bedeutendsten Plätzen Port Arthur, Dalny und Mukden. Die Aufgabe aller japanischen Sendlinge, denn anders kann man sie nicht nennen, war nun, ohne daß es laut in die Winde gerufen wurde, nach Europa zu gehen und vor allem Rußland zu studieren, sein Heer, seine Flotte kennen zu lernen und dann in Erfahrung zu bringen, welche Mittel anzuwenden seien, besseres zu leisten, als es die Russen trotz ihres Selbstbewußtseins konnten.

Unterdessen war es den Chinesen gelungen, in Korea, nach dem China ebenfalls seit Jahrhunderten trachtete, in bezug auf die Handelsverbindungen festen Fuß zu fassen und sie hatten begonnen, die japanischen Pläne bedenklich zu durchkreuzen. Dies kam den Japanern mit ihrem berechnenden und schlaunen Wesen nicht ganz ungelegen, denn so wurde ihnen die Gelegenheit geboten, indem sie ohne schärfere Beobachtung von außen ihre Kräfte zu Lande und zu Wasser verstärkten, diese Kräfte gleichzeitig an ihren ostasiatischen, mongolischen Stammesgenossen zu erproben. Korea ein reiches Land, befindet sich noch heute auf einem Standpunkte niedriger Kultur, die Ausbeute der Schätze, die die Oberfläche und die Erde bergen ist erst in geringem Maßstabe in Angriff genommen, und die Verbindungen und Wege sind noch in einem verzweifelt schlechten Zustande. Das war den Beteiligten wohl bewußt. Eine Annäherung über die mandschurischen Gebiete war für größere Heere mit solchen Schwierigkeiten verbunden, daß man darauf fast ganz verzichtete, und deshalb waren auch hier wieder

die Flotten berufen, die Entscheidung herbeizuführen. Ehe es zum offenen Bruche zwischen jenen Völkern im Osten kam, versuchte jedes so viel wie möglich von seiner Macht nach Korea hinüber zu werfen, und so kam es auch, daß die Chinesen ein Transportschiff unter englischer Flagge den „Cowshing“ mieteten, um einen Transport von gegen 1200 Mann Infanterie nach Anan auf Korea zu bringen.

Japanische Kreuzer begegneten diesem Schiffe, und nach einigen Unterhandlungen zwischen den Schiffsoffizieren, wobei man zu keinem rechten Ziele kam, steuerte der eine japanische Kreuzer ziemlich unvermutet auf den Dampfer los, beschoß ihn mit Granaten und feuerte einen Torpedo auf ihn ab. Der Dampfer „Cowshing“, dessen Kapitän nachgewiesen hatte, daß er zu Recht die englische Flagge führte, wurde in der Mitte getroffen, wahrscheinlich bei den Kohlenbunkern, Kohlenstücke, Splinter, Wasser und Dampf erfüllten die Luft, der Tag wurde zur Nacht und das schwer getroffene Schiff begann zu sinken, hunderte sprangen und stürzten über Bord, darunter auch einige an Bord befindliche Europäer, die armen chinesischen Soldaten feuerten noch in verzweifelter Wut auf die Japaner, dann fingen die Wogen an ihre Opfer, zwischen denen noch von Zeit zu Zeit ein wohlgezielter Schuß der Japaner einschlug, zu verschlingen. Nach einer halben Stunde war alles vorbei und von dem „Cowshing“ nichts mehr zu sehen, als einige kleine Trümmer, die auf der ruhigen See trieben. Von den 1200 Mann des „Cowshing“ sind etwa 800 ertrunken, die übrigen retteten sich auf eine nahe Insel, von der sie durch das deutsche Kanonenboot „Altis“ unter dem Korvettenkapitän Graf Baudissin abgeholt wurden. Diese entsetzliche, durch nichts zu rechtfertigende Handlung des japanischen Kreuzers, sowie andere ähnliche Vorgänge beschleunigten den Ausbruch des Krieges, der seinen Höhepunkt, d. h. seine Entscheidung in der Schlacht fand, die die Japaner und Chinesen nicht weit von der Yaliumündung schlugen.

Die Hauptmacht der Japaner bestand aus acht größeren und drei kleineren Kreuzern, also Schiffen, die nicht so schwergepanzert sind wie die sogenannten Linienschiffe, immerhin einige Panzerwände und Panzerschilde tragen, im wesentlichen aber nur über den Maschinen und manchmal auch das ganze Schiff hindurch gewölbte Panzerdecke haben. Zwei von diesen elf Schiffen der „Agaki“ und der „Saiho“, letzteres ein Transporter, hatten gar keinen Panzer. Das Admiralschiff des japanischen Admirals Ito war der Kreuzer „Matsushima“, der eine sehr schwere Kanone, von 30,5 cm Kaliber führte, die anderen Schiffe hießen „Yoshino“, „Takashiho“, „Maniba“, „Akitsushima“,

„Chiyoda“, „Itsubuhshima“, „Fashidate“ und „Hihei“, fast alle diese Kreuzer hatten eine große Geschwindigkeit und konnten zu den besten der damaligen existierenden Panzerkreuzer gerechnet werden, und alle Kanonen, mit Ausnahme der allerschwersten waren Schnellladekanonen.

Die chinesische Flotte, geführt vom Admiral Ting, war der japanischen annähernd gleich. Ting befehligte dieselbe Schiffszahl, aber die Schiffe waren weniger untereinander ähnlich als die japanischen, auch waren sie durchschnittlich langsamer. Der Kern der chinesischen Flotte wurde gebildet durch zwei Linienschiffe mit starkem Panzer und guten Kanonen, dies waren die im Jahre 1884 in Stettin gebauten Panzerschiffe „Ting Yuen“ und „Chin-Yuen.“ Die Japaner waren den Chinesen in der Zahl der kleineren und mittleren Schnellladekanonen weit überlegen.

Admiral Ting hatte einige Truppentransporte nach der Mündung des Yaluflusses begleitet und befand sich auf der Rückfahrt nach China, als Admiral Ito ihn auf See fand, und sofort schritt die japanische Flotte zum Angriff, der für alle Seemächte um so interessanter war, als seit etwa 30 Jahren kein Kampf zur See stattgefunden hatte, der für die vielen Neukonstruktionen maßgebend sein konnte. Man tappte überall im Dunkeln; man baute und baute und wußte so recht nicht, wie man damit dran war. Als am 17. September 1894 die Flotten sich begegneten, hatten die Chinesen außer den genannten Schiffen noch drei Torpedoboote bei der Flotte. Bald zeigte es sich, daß die Chinesen es mit den Japanern kaum aufnehmen konnten, denn als diese letzteren vor den Chinesen vorüberdampften und zwei Abteilungen bildeten, wollte Admiral Ting ebenfalls zwei Linien formieren lassen, um ihnen entsprechend zu begegnen. Die Schiffskommandanten waren aber dazu nicht imstande, und so kamen die Chinesen in Form eines stumpfen Keiles an, die beiden starken Panzerschiffe bildeten von diesem Keil die Spitze. Nun liefen die Japaner an diesem Keil entlang. Das letzte, schwache Schiff der „Hihei“ kam nicht mehr mit vorüber und mußte abschwenken, dadurch kam er sehr in das Feuer der Chinesen; die Japaner liefen nun um die Chinesen rechts herum, schon war ein Kreuzer der „Yang Wei“ in Brand geschossen und lief nach Land zu, um sich auf den Strand zu setzen. „Chao Yang“ wurde in den Grund gebohrt. Während zwei große chinesische Schiffe dem kleinen Kreuzer „Hihei“ hart zusetzten, versuchten die chinesischen Torpedoboote heranzukommen, was ihnen aber nicht gelang. Zwei chinesische Schiffe ergriffen gleich im Beginne der Schlacht die Flucht, dies waren die Kreuzer „Tsi Yuen“

und „Kwang-Kai“, der letztere strandete am Abend bei Ta-lien-wan. Nun konzentrierte sich der Kampf in einem Angriffe auf die beiden Linienschiffe, bei diesen hielten sich die Kreuzer „Ting Yuen“ und „Chin Yuen“; Admiral Ting versuchte wieder und wieder mit seinen Panzerschiffen zum Nahkampfe zu kommen, aber die schnelleren Japaner ließen ihn nicht heran, seine Schiffe fortwährend unter einem Schauer von Granaten haltend. Unentwegt antworteten die schweren Kanonen der Chinesen auf das mehrseitige Feuern der Japaner, aber der Eindruck war nicht der erhoffte, bald hatten die Chinesen ihre wenigen Granaten, in denen zum Teil Zünder und Pulver fehlten, verschossen und nun mußten sie den Kampf mit Panzergeschossen fortsetzen, die durch die dünnen Aufbauten der Japaner hindurchgingen, ohne großen Schaden anzurichten. Die Chinesen schossen schlecht, auf große Entfernung trafen sie niemals, und auf kleinere nur selten. Eine Granate aber, die das japanische Admiralschiff zufällig traf, zeugte von der Macht eines solchen Geschosses. Sie demontierte das schwere Buggeschütz des „Matsushima“, warf eine 18 cm Kanone über Bord und tötete 49 Mann. Furchtbar wurden dagegen die Kreuzer „Chin Yuen“ und „Ting Yuen“ mitgenommen. Eine Detonation japanischer Granaten folgte der anderen, die Geschützstände wurden den Kreuzern weggeschossen, Masten und Schornsteine fielen durchlöchert zusammen, und feurige Lohe schlug aus den unteren Decks empor. Die beiden Schiffe wurden leckgeschossen. Maschinen und Steuerungen versagten, und bald teilten auch sie das Loß des „Chao Yang“. Nur mit zwei übrig gebliebenen Kreuzern im Geleit seiner Panzerschiffe langt Admiral Ting in Port Arthur an. Die Japaner haben kein Schiff verloren. Nur das Admiralschiff, ferner der „Hiyei“ und „Agaki“ sind schwer beschädigt. Der „Matsushima“ hat 120 Mann eingebüßt.

Bei der Eroberung von Port Arthur und Wei-hai-wei, ging auch der Rest der chinesischen Flotte durch Torpedoangriffe der Japaner zu Grunde, oder wurde bei der Kapitulation übergeben. Der chinesische Admiral Ting, ein durchaus tüchtiger und mutiger Mann, nahm sich in Gemeinschaft mit seinen Kapitänen, als er sah, daß die Rettung seiner Schiffe unmöglich sei, in landesüblicher Weise das Leben. Er vergiftete sich, nachdem er das Anerbieten Jtos, in Japan eine Zufluchtsstätte zu suchen, abgeschlagen hatte.

Unter den japanischen Schiffskommandanten machte sich in der Schlacht vor dem Yalu, als Kommandant des „Raniva“ ein Mann besonders bemerkbar, der berufen war, in der Geschichte der Völker

in nicht fernliegender Zeit eine hervorragende Rolle zu spielen, und das war der Kapitän Togo.

Als junger Offizier wurde Togo nach England geschickt, wo er vom Jahre 1871 bis 78 blieb und den Flottendienst von allen Seiten kennen lernte. In den Jahren 1873 und 74 befand er sich an Bord des „Worcester“, und als der Kreuzer „Hihei“ in England erbaut worden war, kehrte er mit diesem Schiffe nach Japan zurück.

Togo, den man die wichtigsten Stellen in der sich schnell entwickelnden Marine einnehmen sieht, 1898 war er Chef des Stabes der Marinestation in Kure, 1900 Führer des mobilen Geschwaders, 1901 Stationschef in Maijuru und 1903 Führer der ganzen mobilen Flotte, hatte man längst als den Mann der Zukunft erkannt; und als die Spannung mit Rußland eine immer stärkere wurde, da wußte man in allen Marinekreisen, daß man in dem freundlichen, liebenswürdigen Manne den richtigen entschlossenen Führer an die oberste Stelle der in Dienst befindlichen Seemacht gestellt hatte.

Heihachiro Togo ist am 22. Dezember 1847 in der Provinz Satsuma geboren, der Provinz, die von alters her berühmt ist als die Heimstätte eines besonders kriegerischen und ritterlichen Volksstammes, aber auch berühmt durch furchtbare Fehden und Bürgerkriege. Von den bekannt gewordenen großen Männern der Neuzeit stammen außer Togo noch Yamamoto und Kamimura aus derselben Gegend, Yamamoto war Marineminister und Kamimura führte das Kreuzergeschwader, dem die Blockade von Wladiwostok als Aufgabe zufiel. Der Satsumafürst Takamori erkannte in den genannten drei jungen Männern frühzeitig ihre Fähigkeiten und sendete sie zur Marineakademie; als richtige Samurai, Zweischwerterträger, waren sie, streng an alte japanische Sitte haltend, aufgewachsen, und als ihr Gönner im Jahre 1865 einen großen Aufstand erregte, wußten sie, was sie tun mußten. Entweder hatte er recht, dann mußten sie ihm helfen, oder er war im Unrecht, dann waren sie, wie alle seine Krieger dem Tode verfallen. Es ist dieser Gedankengang so ähnlich in der ergreifenden Sage der 47 Ronins geschildert worden.

Die 47 Ronins, die noch heute in Wort und Lied und Bild gefeiert werden. Es war im Jahre 1701. Ein hoher Krieger des Shogun mit Namen Manno sollte einen Abgesandten des Kaisers in seinem Palaste empfangen. Hierbei verstieß er gegen einige höfische Gebräuche und wurde deshalb von dem Gesandten Kira verlacht, dies empörte einen Freund Manno's, einen Prinzen von Aco, derselbe

zog vom Leder und wollte den Kaiserlichen Gesandten niederschlagen, aber er verwundete ihn nur und Kira entfloß. In dem Kaiserlichen Gesandten aber war die Person des Kaisers beleidigt, der Friede des Palaſtes war gebrochen, und die kaiserliche Strafe folgte auf dem Fuße. Aco, seine ganze Familie und seine sämtlichen Vasallen erhielten das Todesurteil. Seine Güter wurden eingezogen, und alle Offiziere Acos wurden am selben Tage Ronins „Wogenmänner“, sie waren geächtet, vogelfrei und besitzlos. Und solche Wogenmänner sind es, die geächtet und ziellos umherschweifend, in der Geschichte Japans eine große Rolle spielen, den kriegerischen Geist aber stets weiter fortgepflanzt haben. Von diesen Ronins waren es 47, die beschlossen hatten, ihr Leben für ihren Herrn d. h. in der Rache ihres Herrn zu opfern, aber Kira war mächtig und auf seiner

Hut. Zwei Jahre warteten die Verschworenen und hielten sich verborgen, dann aber benutzten sie einen geeigneten Moment, brachen in Kiras Palaſt ein, nahmen ihn gefangen, und da er

sich nicht selbst töten wollte, enthaupteten sie ihn und sein ganzes Gefolge. Dann gingen sie zum Tempel, in dem Aco begraben lag, und legten Kiras Haupt dort als Opfer nieder, dann begingen sie alle am



Admiral Togo auf der Kommandobrücke.

Grabe ihres Herrn Harakiri. Dort wurden sie neben ihrem Fürsten bestattet, die Anführer dicht neben Ico, hochgeehrt von jedem Japaner in dem Tempel von Senkafuji. In einem Seitengemache des Tempels werden ihre Schwerter und Gewänder als geheiligte Reliquien aufbewahrt. An einem Baume vorbei kommt man in einen Hain von mächtigen Cypressen und Kampferbäumen und unter diesen zu den von Immergrün umwucherten Grabdenkmälern der 47 Ronins. In dem dort befindlichen Brunnen wuschen die Ronins das blutige Haupt ihres Opfers und heute stehen auf einer Gedenktafel die Worte: Dies ist der Brunnen, in dem sie sein Haupt wuschen, mit diesem heiligen Wasser wage niemand Hände und Füße zu benehen. (Nach Kettler).

Die senkrechten Steinplatten der Reihengräber sind heute verwittert, aber täglich noch kommen von nah und fern fromme Wallfahrer, um Weihrauch, Wasser und Reis zu opfern. Ist das nicht ein Bild von Vasallentreue, von Volkstreue, das tief in die Seele greift?

Als Togo und seine Freunde von dem Aufstande erfuhren, entfernten sie sich heimlich aus der Marineakademie, um zu ihrem Fürsten zu eilen, aber sie waren mittellos und liefen Gefahr, jeden Augenblick erkannt und als Aufständische abgeurteilt zu werden. Ein Kaufmann, dem sie sich zu erkennen gaben, und der ebenfalls ein Satsumamann war, verschaffte ihnen die notwendigen Reijemittel, und so erreichten sie Kagojima, die Residenz von Saigo Takamori; dieser aber dankte ihnen wohl für ihre gute Gesinnung, sendete sie indessen nach der Akademie zurück, ihnen einprägend, daß sie ihre Kräfte zu anderen Werken aufzusparen hätten. Allen wurde ihre heimliche Entfernung verziehen, und Saigo Takamori hatte durch seine große Einsicht Japan die Männer gerettet, die des Vaterlandes Größe befestigen sollten.

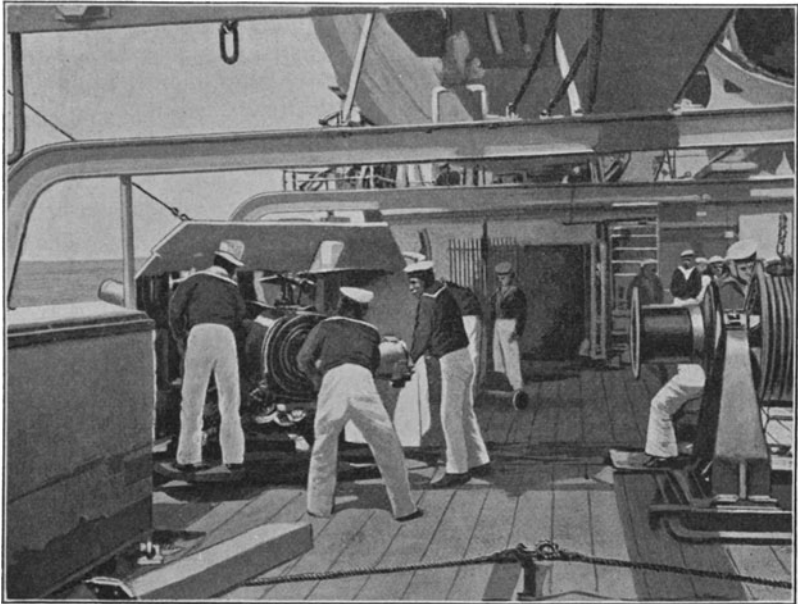
2. Port Arthur und Tschemulpo.

(9. und 10. Februar 1904.)

Die Ereignisse des chinesischen Krieges waren an den Japanern nicht spurlos vorübergegangen, wiewohl die Gegner nur recht minderwertige gewesen. Die traurigen Erfahrungen, die die Spanier mit ihren wenigen Kreuzern, starken Linien Schiffen gegenüber an eigenem Leibe auf so grausame Weise machen mußten, die neuesten Errungenschaften auf dem Gebiete der Panzer, der Kanonen, der Torpedos,

der Minen, der Kabel, der Telegraphie, alles war von den Japanern gründlich erfaßt und ausgenutzt worden.

Zunächst hatten sie sich das Brauchbare von Schiffen, was sie den Chinesen abgenommen, so weit es sich benutzen ließ, wieder zurecht gemacht, darunter das ehemalige chinesische Panzerschiff, den „Chin-Yuen“, der aber nun mit seiner geringen Geschwindigkeit nur noch in zweiter Linie auftreten konnte. Dann aber hatten die Japaner, vor-



Geschützexercieren an Bord eines japanischen Panzerkreuzers.

zugswise in England sechs große Linienschiffe und sechs große Panzerkreuzer bauen lassen, kurz vor Ausbruch des Krieges noch zwei weitere von Italien für Chile erbaute gekauft und dazu noch eine Menge von größeren und mittleren Schiffen, so daß sie für alle Vorkommnisse eines größeren Krieges vollends gerüstet dastanden. Ihre Torpedoboote waren zahlreich und prachtvoll eingeschult, und überdies hatten sie bis Beginn des Krieges nicht weniger als 20 Torpedobootszerstörer beschafft, also große Torpedoboote mit zahlreicher Artillerie und höchster Schnelligkeit, die den Zweck verfolgten, feindliche Torpedoboote aufzuspüren

und zu vernichten, dabei aber auch ihren ersten Zweck, als Torpedoboote zu dienen, nicht außer acht lassen sollten. Vier von den japanischen Linienschiffen, „Mikasa“, „Asahi“, „Hatsuse“ und „Shikishima“ hatten 15000 Tonnen Größe, und waren damit die größten der sämtlichen Panzerschiffe, die es zurzeit gab, und speziell das Schiff „Mikasa“, auf dem nun unser Held, der Admiral Togo, sein Kommandozeichen hißte, galt im Jahre 1904 für das stärkste Panzerschiff aller Flotten. Die sechs und mit den zwei gekauften, acht Panzerkreuzer, die nun folgten, waren natürlich etwas geringer an Gehalt und Panzer und Kanonen als die eigentlichen Linienschiffe, aber sie waren doch noch immer so stark, daß sie mit Erfolg mit nicht allzustarken Linienschiffen kämpfen konnten. Solche Panzerkreuzer unterscheiden sich wesentlich von den sogenannten geschützten Kreuzern. Ein geschützter Kreuzer ist ein Schiff mit einem gewölbten Panzerdeck, das fast überall unter der Wasserlinie liegt, ein Panzerkreuzer hat aber auch Panzerseitenschutz und steht somit weit über dem geschützten Kreuzer, der nur mit einzelnen Schilden Kanonen und Mannschaften notdürftig deckt, durch dessen ganze Aufbauten aber feindliche Geschosse wie durch ungepanzerte Schiffe ungehindert ihre blutigen Bahnen reißen.

Alle diese Schiffe hatten gute Maschinen und in diesen ein volles, vertrauenswürdiges Personal und deshalb eine Geschwindigkeit, die nicht nur genannt, sondern, die wirklich im Ernstfalle erzielt werden konnte. In wenig Worten, die Japaner hatten es verstanden, in der Zeit der Vorbereitung eine Flotte zu schaffen, in der alles vom Neuesten, vom Besten, vom Stärksten und vielleicht auch vom Teuersten war; aber damit konnten sie getrost ihre Landeskinder in den Krieg senden und nur den Sieg erwarten. Diese japanische Flotte, auf der allenthalben ein gesundes, frisches Leben pulsierte, stützte sich auf die schöne von tiefen Inlandseen geschiedene Inselwelt, mit hunderten von Buchten, mit vielen großen, guten und sicheren Häfen, mit Werften und Arsenalen und Docks, die alle kriegsbereit seit Monaten wie die Flotte selbst, nur des Signals harrten, um aus dem scheinbaren Frieden herauszutreten und in voller Kriegsrüstung zu erscheinen. Über alle dem aber wehte in Jugendstolz und Schöne die Flagge des Landes, die aufgehende strahlende Sonne.

Welch ein anderes Bild entrollt sich den Blicken, wenn man das russische Heerlager zu mustern beginnt. Auch hier hatte sich die Überzeugung eingebürgert, daß ein Krieg unvermeidlich sei, die Flottenstation im Osten war verstärkt worden, und große Geldsummen wurden

für die Häfen Port Arthur und Wladiwostok herausgab. Die Flotte im fernen Osten sollte, als die Kriegswolke sich mehr und mehr verdichtete, noch weitere Unterstützungen zugeführt erhalten, und der russische Admiral Wrenius war mit einem neuen Linienschiffe der „Osslabja“ drei Kreuzern und vier Torpedozerstörern unterwegs nach dem Osten. In dem Hauptkriegshafen in Port Arthur kommandierte Admiral Starck und dieser hatte eine ansehnliche Flotte zur Verfügung, nämlich sieben Linienschiffe, drei große und zwei kleine Kreuzer, nebst einer Anzahl von Torpedobooten und Zerstörern. Die russischen Linienschiffe standen den japanischen so ziemlich in jeder Beziehung nach, sie waren kleiner, älter, langsamer und geringer bestückt und bei den Kreuzern war der Unterschied noch wesentlicher. Das Allerschlimmste für die russische Flotte aber war, daß sie nur zwei Häfen für die vielen Schiffe hatte, und in beiden Häfen war, wie sich bald zeigen sollte, alles im Rückstande; es waren kaum die notdürftigsten Anlagen vorhanden, die mittleren Schiffe zu docken, und der russische Schlendrian früherer Jahrhunderte, der sich in dem Worte ausdrückt „nichewo“ oder „das schadet nichts“, machte sich an allen Ecken und Ranten bemerkbar, ohne daß man es einsehen und abstellen wollte, oder konnte. Das einzige, was nun den Ausschlag geben konnte und worauf man baute, war das lebende Material, die Offiziere und die Mannschaften und deren Leistungen. Man sprach von den Japanern verächtlich, was sollten diese kleinen Kerle gegen sie wollen. „Ach diese Kosoglasije sheltjetroshy“ (schiefsägigen, gelben Fraßen). Sehr unangenehm war es ferner, daß alle Hilfsmittel der Russen in beiden Häfen Port Arthur und Wladiwostok getrennt von einander lagen, mit über tausend Seemeilen dazwischen, und daß hier mitten hinein sich die japanische Inselwelt wie eine trennende Klammer zwängte. Eine lange Eisenbahn, von 8000 km, nur konnte den Osten Rußlands mit den Hilfsquellen des Westens verbinden. Die Ausichten für die Russen waren von Anfang an recht schlechte, und nur die Vereinigung der Festungsstärken und der Flottenstärken konnte Ersprießliches leisten. War die Kraft von einer derselben gebrochen, dann war die andere nicht mehr zu halten.

Am Abend des 8. Februar 1904 hatten die Russen ihre Hauptmacht in Port Arthur, vier große Kreuzer in Wladiwostok, zwei Kreuzer in Tschumulpo und mehrere kleine Schiffe lagen in anderen Häfen an der chinesischen Küste. Admiral Togo lag mit der japanischen Flotte am 7. Februar noch in Sasebo bei Nagasaki, also in der Mitte zwischen den russischen Häfen. Die Diplomaten in Seoul, der Hauptstadt Koreas,

in Petersburg und in Tokio, der Hauptstadt Japans, flochten ihre Fäden noch immer in die Länge, der Telegraph arbeitete unermüdlich von einem Ende der Welt nach dem anderen, um festzustellen, ob Rußland, ob Japan in seinen Ansprüchen nachgeben würde. Das Ränkespiel auf beiden Seiten wurde schärfer, die Forderungen Japans energischer und auf der anderen Seite begann man hinhaltend, verzögernd zu antworten. Die ganze Welt sah diesem Spiele hinter den Kulissen des großen Völkertheatres mit Sorge und Spannung zu, denn man wußte, England und Amerika neigten zu Japan, Frankreich aber nach Rußland hin. Es stand ein Kampf in Aussicht, in dem gleichzeitig fünf Mächte verwickelt waren und in den alle anderen mit hineingezogen werden konnten. Da plötzlich, Japan glaubte genügend lange nachgiebig gewesen zu sein, riß der Vorhang, die Geduld der Japaner war zu Ende, und sie riefen ihren Vertreter aus Petersburg ab, und eröffneten die Feindseligkeiten ohne Kriegserklärung aber gleich so, daß die ganze Welt, eben noch in ein tiefes Sinnen versunken vor einer Tatsache stand, die sich niemand hatte träumen lassen.

Soviel war klar, Japan, die Inselwelt mit gegen 45 Millionen Menschen, vermochte nichts gegen Rußland, sofern es nicht hunderttausende von Kriegern über das Meer führen konnte, und Rußland mit seinen 120 Millionen konnte das Land der aufgehenden Sonne nicht erreichen ohne über das Wasser zu gehen.

Das Meer war die Brücke, um die zuerst gekämpft werden mußte, und wer das Meer mit all seinen Zugängen in Besitz hatte, der mußte aller Berechnung nach der Sieger sein; also Linienschiffe zum Schlagen der Schlachten, gepanzerte Kreuzer zum Unterstützen der Linienschiffe, kleine Kreuzer zum Vorpostendienst, Torpedozerstörer, Torpedoboote und Minenschiffe! Jetzt kamen sie alle zur Geltung, jedes nach seiner Art. Hier Togo! Hier Stark! Wer ist der tüchtigere Admiral?

Am 8. Februar des Abends hatten die Russen, besonders beunruhigende Nachrichten lagen nicht vor oder waren aufgefangen worden, mit ihren Schiffen „Retwisan“, „Tessarewitsch“ und „Ballada“ vor Port Arthur eine Übungsfahrt gemacht, die Torpedoboote hatten Angriffe markiert, und waren dann nach Dalny zurückgedampft. Die Offiziere des russischen Geschwaders sind in unfassbarer Sorglosigkeit zum Teil an Land gefahren, wo in Port Arthur ein großer Zirkus seine Vorstellungen gibt, da plötzlich zwischen 10 und 11 Uhr werden Lichter sichtbar, die Laternen-signale können nicht erkannt werden, aber sie kommen näher, und man merkt, es ist eine, zwei, es sind drei Torpedo-

bootdivisionen, russische? Natürlich, was soll es anders sein. Niemand schenkt ihnen besondere Beachtung, denn sie werden wohl Befehl erhalten haben nochmals von Dalny nach Port Arthur zurückzudampfen, nun sind sie nur noch einige fünfhundert Meter entfernt, sie teilen sich, ob sie nun in den Hafen dampfen, oder umkehren, nein, nichts von beiden, in rasender Geschwindigkeit kommen sie recht auf die Russen los. Laute, wilde Schreie, die wie Hohn klingen, werden an Bord der Torpedoboote vernehmbar. Tschert wosmi, tschto snatschit eta comedia? (Zum Teufel, was bedeutet diese Komödie?) ruft ein russischer Leutnant an Bord des „Cessarewitsch“, dem eine Ahnung der Wirklichkeit aufzudämmern beginnt.

„Schiff ahoi!“ gellt seine Stimme so laut die gepreßte Brust es hervorbringen kann, nach den Booten hinüber.

„Banzai! Banzai!“ tönt hundertfältig die Antwort wider, und heran jagen die finsternen Gesellen der Nacht und der Furien, die pfeilschnellen Torpedoboote. Es sind Japaner! Es sind Feinde! „An die Kanonen! Generalmarsch! Feuer auf die Kerls!“ Kommandorufe erschallen, ein wirres Durcheinander, ziellos, planlos stürzen die Leute aus den Schiffen an Deck, niemand weiß, wo man dran ist, keiner kann in den Sekunden, die noch bleiben, fassen, worum es sich handelt, nun sind sie da, alle Geister der Hölle scheinen entfesselt, außerhalb der Panzerschiffe passieren sie, innerhalb, vorne sind sie, hinten! Überall. Eine furchtbare Detonation erfolgt, die sternlose Nacht erhellt sich, eine helle strahlende Wassersäule steigt brausend gegen den Nachthimmel empor, herzerreißende Aufschreie ertönen, in den blendenden Gasstrahlen sieht man dunkle Körper, Splitter, Trümmer, menschliche Leiber klatschen nah und fern auf die Decke der Schiffe, in die wild aufgerissenen Wogen nieder! Das war ein Dampfboot, es hatte am Heck des „Cessarewitsch“ gelegen, jetzt ist es in Atome zerstäubt. Wieder erbebt das Meer, nun ist ein Torpedo durch das Sicherheitsnetz der „Pallada“ gegangen, und zerreißt einen Teil desselben, jetzt aber mit einem dumpfen Knall erschüttert der „Cessarewitsch“ in allen Fugen, Panzer und Balken brechen, Holz und Eisen und Kohlenteile vermischt mit zischenden heißen Fluten und umgeben von vernichtenden, gelblichen, giftigen Gasen stürzen aus dem aufkochenden Meere, alles tot und lebendig in ein wildes Chaos stürzend, Vernichtung! Angst, Wut, Verzweiflung allenthalben, wohin das Auge nur blickt. Die Hölle ist aufgewühlt, die mächtigen Schiffsleiber beben und zittern und bersten unter furchtbaren Schlägen. Bei jedem Ausleuchten der feurigen Garben zuckt es durch

Tausende von Herzen in Wut und Haß hier, in Triumph und graufiger Wonne drüben. Bange, lange Minuten sind verflogen, endlich kommt Fassung und eine Art von Ordnung in die Mannschaft, mit übermenschlicher Energie wird die Verteidigung geordnet, die Scheinwerfer beginnen die Torpedoboote zu entdecken, deren lange, schlanke, dunkle Leiber die See durchfurchen, so daß man nur vorne die Bugwelle und hinten gespensterhaft das hell aufschäumende Kielwasser erblicken kann. Nun beginnt das Geknatter und regelmäßigeres Feuern der Schnellladekanonen, noch einige Minuten und die unheimlichen Kobolde sind aus dem Feuerbereiche der Russen, unbeschädigt, die Meldung ihres kühnen Überfalls dem Admiral Togo zu machen.

Und die Russen! Sie sind erwacht aus ihrer Lethargie, schrecklich erwacht zur Wirklichkeit, sie sind mitten drin im Kriege, der Krieg hat ihnen gleich sein furchtbarstes Gesicht gezeigt und sie geschlagen, geschlagen auf eine entsetzliche Weise. Viele Menschen sind verbrüht, andere von den Gasen verbrannt, vergiftet, aber was sind diese Verluste gegen den moralischen Effekt dieser Niederlage und den praktischen Erfolg, den die Japaner an der russischen Flotte erzielt haben. 29 Torpedos haben die Japaner verfeuert, von diesen hatten allerdings nur drei wirklich getroffen, wenig im Verhältnis zur Zahl und bei der geringen Entfernung und dem ungestörten Anlaufe der Torpedoboote. Aber diese drei Torpedos mit ihren großen Ladungen von stärkstem Sprengstoffe, die mindestens 40 kg betragen, hatten ihre volle Wirkung ausgeübt.

Der „Retwisan“ hatte vorne ein Loch von 5 × 5 m, einige der großen Räume liefen voll Wasser, das Schiff senkte sich nach vorne, immer mehr Wasser drang nach und schließlich waren 1000 cbm vollgelaufen, das Schiff ging nun 1,5 m tiefer als vorher und mußte auf den Strand gesetzt werden.

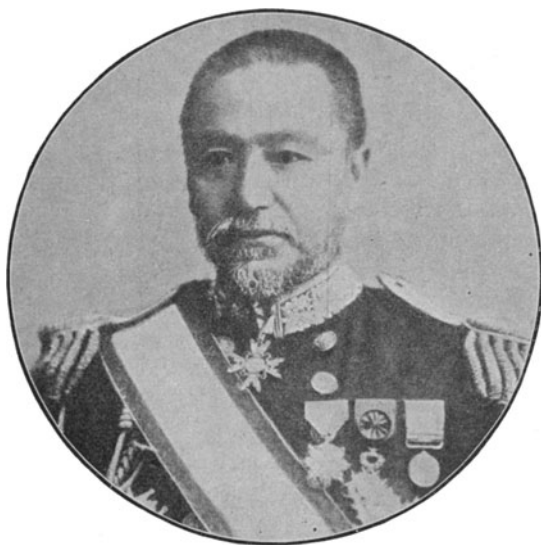
Der „Gessarewitsch“ hatte eine ähnlich große Bresche wie der „Retwisan“, das Schiff legte sich über und konnte nur mit Mühe in den Hafen gebracht werden, wo überhaupt kein Dock bereit war, das groß genug, dies Schiff aufzunehmen.

Die Beschädigung des Kreuzers „Pallada“ war nicht so gefährlich. Das war der erste Schlag Togos, der wilde Panther, mit dem man den Japaner vergleicht, hatte dem russischen Bären eine Wunde beigebracht, die nicht mehr geheilt werden konnte, mit einem Biß hatte er drei große Schiffe unschädlich gemacht und in dem „Retwisan“ und „Gessarewitsch“ die allerbesten der Russen getroffen. — Monate hinaus

war die russische Flotte gelähmt, und im Juni erst konnten die notdürftig reparierten Schiffe wieder gebraucht werden. Freilich es war jener Überfall eine Tat, die nicht zu rechtfertigen ist, denn es war noch Frieden, aber wer fragt nach Jahresfrist hiernach, wenn Japan der Sieger blieb? Niemand.

Und machen es andere nicht vielleicht ebenso? Man soll nicht schlafen, wenn die Zeichen der Zeit drohend sind, die Wachsamkeit erheischen, und wenn der Blitz jeden Augenblick aus den Wolken niederfahren kann. In unseren deutschen Häfen will man ja auch sein, mit Brand und Zerstörung für die Kriegs- und Handelsflotte Deutschlands, so hat noch jüngst ein hoher Herr einer befreundeten Macht gesagt, und dieser Herr war kein Mongole.

Togo hatte aber noch mehr getan, als dies, er schickte den großen Panzerkreuzer „Asama“, sein früheres Schiff den „Maniba“, dann die Kreuzer „Chihoka“, „Takachihō“, „Akashi“ und „Mitsuta“ unter dem Konter-



Admiral Heihachiro Togo.

admiral Uriu nach Korea, nach Tschemulpo, um dort die russischen Kreuzer den „Warjak“ und „Korejets“ zu nehmen, die daselbst ebenso sorglos wie jene zur Verfügung des russischen Gesandten lagen und nichts Böses ahnten. Der „Warjak“ mit seinen 15 cm Kanonen war ein ausgezeichnet schneller Kreuzer, im günstigsten Falle konnte er entfliehen, im übrigen war er machtlos gegen die Artillerie der Japaner, die aus vielen 21, 26 und 28 cm Kanonen bestand. „Korejets“ war eigentlich nur ein Kanonenboot und für den „Warjak“ nichts als ein Hemmnis. Solche Schiffe im Bereich der feindlichen Flotte liegen zu lassen war ein unbegreiflicher Leichtsinn.

Ein anderes Geschwader großer Kreuzer ging nach der Koreastraße und trennte so Wladiwostok von Port Arthur.

Kleinere Kreuzer suchten die russischen Kanonenboote und Transporter auf, jagten sie in neutrale Häfen, oder nahmen sie weg und verhinderten, daß irgendwo Telegraphen oder andere Verbindungsmittel, die von den Japanern gebraucht werden sollten, zerstört wurden. Ehe der Krieg erklärt war, war Togo somit Herr der Lage, die russische Flotte zerstückelt und so beschädigt, daß sie kaum mehr als kampffähig galt.

Doch nun zurück nach Tchemulpo auf Korea. Admiral Uriu sendete ein Boot in diese vielverschlungene Einfahrt von Tchemulpo hinein und ließ dem Kapitän Kudnew vom Kreuzer „Warjak“ sagen, er möchte bis Mittag sich entschließen und aus dem neutralen Gebiete auslaufen, oder er würde in demselben angegriffen; es sei Kriegszustand! Um 7 Uhr des Morgens am 9. ging der russische Kommandant an Bord der Schiffe der europäischen Nationen, um sich dort Rat und vielleicht Schutz zu holen, aber viel tröstliches brachte er sich von da nicht mit, nach kurzer Besprechung war er wieder an Bord seiner Schiffe und nun begann man dort in aller Eile Vorbereitungen zu treffen für einen aussichtslosen Kampf, an den man bislang gar nicht gedacht, dessen Ausgang aber nicht zweifelhaft sein konnte. Tauwerk und Holzwerk, alles was überflüssig und gefährlich schien, wurde über Bord geworfen, dann traten die Besatzungen an Deck ihrer Schiffe an und sangen die Nationalhymne (Hoch lebe Rußland!), die Musik fiel ein, die Mannschaften riefen *sdrawstivouiet Rossia, urra*, und die Schiffe setzten sich zu ihrer letzten Fahrt in Bewegung, laut begrüßt von den Matrosen der dort liegenden Schiffe der Engländer, Franzosen und Italiener. Zehn Minuten vor 12 Uhr feuerte das japanische Panzerschiff „Asama“ auf etwa 7000 m seine ersten 21 cm Granaten ab, bald folgten die anderen Kreuzer mit ihren noch stärkeren Geschossen. Schwer und ohne Pause dauerte die Beschießung des dem Untergang geweihten „Warjak“ an, der auf diese Entfernung kaum antworten konnte, und unter dessen Schutz der „Korejets“ sich bewegt. Die einzigen gepanzerten Teile des „Warjak“ waren der Kommandoturm, das Deck des Schiffes und nur die Hälfte der Kanonen war mit schwachen Panzerschilden versehen. Japanische Schrapnells und Granaten fegten über das Deck des „Warjak“ hin, ein Geschöß plagte um das andere, ganze Geschützbedienungen wurden weggerafft und wieder neu ersetzt, eins der sechs Geschütze wurde gänzlich zerstört über Bord geschleudert. Das Schiff in der Wasserlinie mehrere Male durchschlagen, der eine der vier Schote

kam zerfchossen von oben, Masten und Kommandobrücken lagen in Splintern an Deck, und die Trümmer gerieten in Brand, der „Warjak“ mußte das Feuern einstellen; der Brand mußte gelöscht werden. Das Schauspiel dieses Scheibenschießens war unbeschreiblich, der „Warjak“ war fortwährend in eine Wolke platzender Geschosse gehüllt, durch die nur manchmal die Flammen der Brände hindurchleuchteten. Der Aufenthalt an Bord wurde zur Hölle. Die Leute teils verwundet, teils verbrannt, lagen hilflos in ihrem Blute, und immer neue Opfer stürzten zu den Gefallenen, das Deck glich einer Schlachtfstätte, auf der abgerissene und zerstörte Glieder noch zuckend umherlagen. Immer noch lief der „Warjak“ den „Korejets“ schützend im Kreise umher, versuchend, die feindlichen Geschosse abzulenken, aber der Kampf war zu ungleich. Da schlug ein Geschöß in den Steuerapparat des „Warjak“, das war das Ende. Stark nach der Seite neigend dampfte der russische Kreuzer in den Hafen zurück, noch bis zum letzten Augenblick in Gemeinschaft mit dem „Korejets“, die Heckkanonen bedienend. Alle Schiffe der Europäer machten klar zum Gefecht und sandeten Ärzte mit Booten zu den Russen, um die Verwundeten, deren Anblick Jammer erregend war, von Bord zu schaffen. Aber die Russen waren gefaßt und zeigten ausgezeichnete Disziplin trotz des betäubenden und zerfchmetternden Eindruckes der Niederlage, die sie soeben erlebt. Viele der Verwundeten waren so verstümmelt, daß selbst die erfahrenen Ärzte Mühe hatten, sie in die Boote zu transportieren. 40 Mann und 10 Offiziere waren tot, 64 Mann und zwei Offiziere an Bord des „Warjak“, der fast allein das Feuer ausgehalten hatte, verwundet; die Japaner folgten nicht in den Hafen, und die Russen machten sich daran, ihre Schiffe zu versenken. Um 4 Uhr wurde der „Korejets“ in die Luft gesprengt. Man vernahm zwei schwere Detonationen, eine vorn, eine hinten im Schiff, eine Flammensäule, wohl 300 Meter hoch schoß aus dem Schiff hervor, und als Rauch und Qualm sich verzogen, war auch nichts mehr von demselben zu sehen. Nach der Unterbringung der Mannschaft des „Warjak“ auf anderen Schiffen, wurden alle Ventile im Schiff geöffnet, dann stiegen auch dort die Flammen empor, und einzelne Detonationen fanden statt, endlich neigte sich der Kreuzer zur Seite, und bei heller Beleuchtung eines schönen Sonnenunterganges sank erst das Heck, dann der Rest des tapferen Schiffes unter. Die Schornsteine ragten noch aus der Flut hervor. Die russische Flotte war um weitere zwei Schiffe ärmer, und unter diesen war der „Warjak“ einer der schnellsten geschützten Kreuzer, mit das beste der russischen Schiffe,

das den Nachrichtendienst hätte versehen und das die japanischen Torpedoboote hätte bekämpfen können. Jetzt, freilich etwas zu spät war erkannt, daß man in Admiral Starck einen Befehlshaber der Flotte erkoren hatte, der seiner Stellung nicht gewachsen war. Der Stern der Russen im Osten war im Sinken, und die Flagge der Japaner wehte auf dem Gelben Meere.

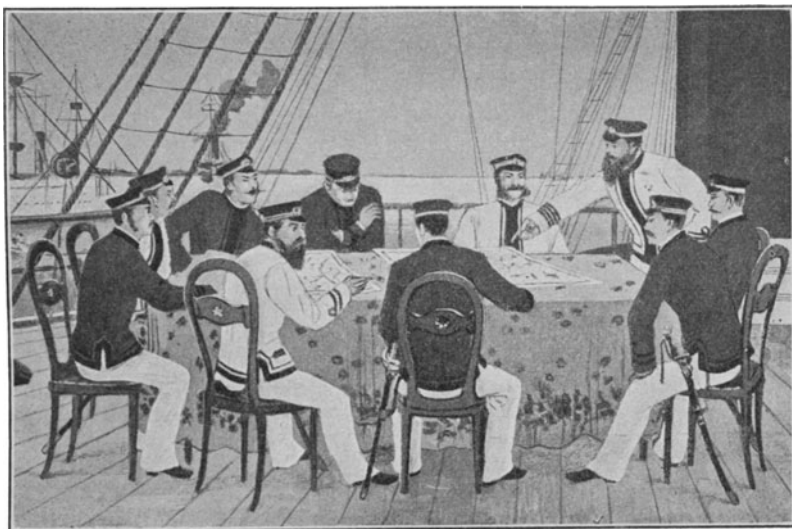
3. Seeflacht vor Port Arthur.

(10. August 1904.)

Die Nachricht von dem maßlosen Unglück, das über die russische Flotte hereingebrochen war, erreichte den Admiral Birenus mit seinem Verstärkungsgeschwader im Roten Meere, wohin dies Geschwader, nach verschiedenen nicht in das Reiseprogramm gehörigen Unterbrechungen, mit vieler Mühe gelangt war. Ohne Aussicht, mit seinen langsamen Schiffen gesund nach Ostasien zu kommen, kehrte jetzt diese Abteilung wieder nach Europa zurück, um sich dort zu einem nochmaligen, aber noch weniger ruhmvoll endenden Zuge nach dem Osten zu stärken. Admiral Togo aber, der nun keine Überraschung mehr im Rücken zu befürchten hatte, nahm all seine Schiffe zusammen in der Absicht, durch ein starkes, anhaltendes Bombardement aus seinen vielen Kanonen die Felsenfeste Port Arthur entweder mit einem Male gewaltsam niederzuzwingen, oder wenn es nicht anders ging, eng zu blockieren. Wenn er Port Arthur nach allen Regeln der Kunst von See aus blockieren konnte, dann durfte er hoffen, daß alle Bewegungen der Japaner un beobachtet und unbelästigt vor sich gingen, daß bald genügend Truppen irgendwo gelandet würden, und waren diese erst da, dann wollte man mit diesem Port Arthur, das bei den Russen für uneinnehmbar galt, bald fertig werden.

Admiral Starck hatte unterdessen seine Rolle ausgespielt, ein anderer trat an seine Stelle, aber damit war der offenen Wunde keine Heilung gebracht, die Flotte nicht repariert. In Port Arthur war kein Dock, waren keine hinreichenden Mittel, die großen kampfunfähigen Schiffe in Ordnung zu bringen. Und Admiral Togo, der wohl orientiert war über alle Vorgänge in der Festung, machte die Verwirrung vollkommen dadurch, daß er bereits am 10. Februar mit seiner ganzen Flotte vor dem Hafen erschien. Zuerst erblickten die Russen eine Anzahl Kreuzer, die im Halbkreise den Hafen abschloß, als aber die russischen Schiffe, soweit sie nicht beschädigt waren, an-

fingen auszulaufen, kam auch die japanische Flotte heran, und eine gegenseitige Kanonade begann, bei der auf beiden Seiten mehrere Schiffe beschädigt wurden, aber wobei Admiral Togo die Überzeugung gewann, daß er mit den Panzerschiffen nicht zu nahe an die Festung herankommen dürfe, weil die Batterien mit schweren Mörsern versehen waren und mehrere von diesen Geschossen hatten die Schiffe von oben getroffen. Gegen solches Mörserfeuer, auch Steilfeuer schützten die horizontalen Stahlpanzer, die nur 3 bis 4 cm stark sind, nicht ge-



Kriegsrat auf einem japanischen Kriegsschiff.
Nach einem japanischen Farbenbilde von Yosikita.

nügend, denn dafür sind sie nicht berechnet, vielmehr schlugen die von oben im steilen Bogen ankommenden Mörsergranaten glatt durch, krepieren im Innern und zerstören die Maschinen. Seit jenem ersten gewaltigen Bombardement hielt Admiral Togo seine Schiffe vorsichtiger zurück. Aber auch die russischen Schiffe hatten stark gelitten und die Arbeitskräfte in Port Arthur wurden auf das äußerste in Anspruch genommen. Um die von Torpedos getroffenen Schiffe zu reparieren, und weil man sie nicht in ein Dock bringen konnte, konstruierten die russischen Ingenieure große eiserne Kästen, die auf einer Seite der Schiffsform angepaßt wurden, diese legte man dann über

die eingeschlagenen Stellen, brachte starke Pumpwerke an und pumpte sie leer, nachdem man die Berührungsflächen mit allen vorhandenen Mitteln abgedichtet. Einmal leergepumpt hielt der äußere Wasserdruck diese großen Kästen von selbst an ihrer Stelle fest. Diese ganze Einrichtung war aber immer nur ein Notbehelf, und die einmal schwer beschädigten russischen Schiffe konnten niemals ihre normale Tüchtigkeit wieder erlangen.

Wenn auch Admiral Togo eingesehen hatte, daß eine Einnahme von Port Arthur durch die Flotte allein und durch Beschießungen nicht möglich sei, auch die jetzt oftmals wiederholten Torpedoangriffe stets abgewiesen wurden, so ruhte er dennoch nicht und erneuerte, wenn auch unter Vorsichtsmaßregeln die Beschießungen von Zeit zu Zeit, um die Russen auch im Hafen nicht zur Ruhe kommen zu lassen. Im übrigen aber begann nun auch für die japanische Flotte eine schwere, anstrengende Zeit, denn es war einmal Togos fester Wille, der alle seine Operationen leitete, diese Port Arthur-Flotte der Russen ohne allzugroße Einbuße an Schiffen in seinen Besitz zu bekommen. Er kannte zur Genüge die elenden Zustände in der russischen Feste, bei der so vieles auf dem Papier stand, und nur so wenig vorhanden war. Seit Jahren waren japanische Offiziere und Beamte in Port Arthur in mannigfacher Anstellung ein- und ausgegangen, und man erzählt sich, daß die Bedienten in den hauptsächlichsten Bureaus des russischen Statthalters und des Kommandanten überhaupt keine Chinesen, sondern Japaner gewesen seien, die man leicht vertwechseln kann, und daß diese Japaner japanische Ingenieure und Offiziere gewesen seien.

Nun lagen die Japaner draußen auf der Keede von Port Arthur und stützten ihre Unternehmungen auf die Elliotinseln. Dort errichteten sie schnell Magazine und Kohlenlager, Signalstationen für Telefunken, teilweise an Land, teilweise an Bord von Schiffen, verbanden alle Geschwader miteinander. Unterdessen schwanden die Wochen dahin, aus dem schneidenden Winter, der in dem kontinentalen Klima, das dort herrschte, doppelt hart empfunden wird, wurde Frühling, Regen und Stürme, Nebel und Teifune wechselten ab, aber Tag und Nacht und Woche um Woche, dann Monat um Monat mußte Togos Flotte ausharren, jeden Augenblick gewärtig, daß die russische Flotte, oder Minen, oder Torpedoboote ausbrächen und sie überraschen könnten.

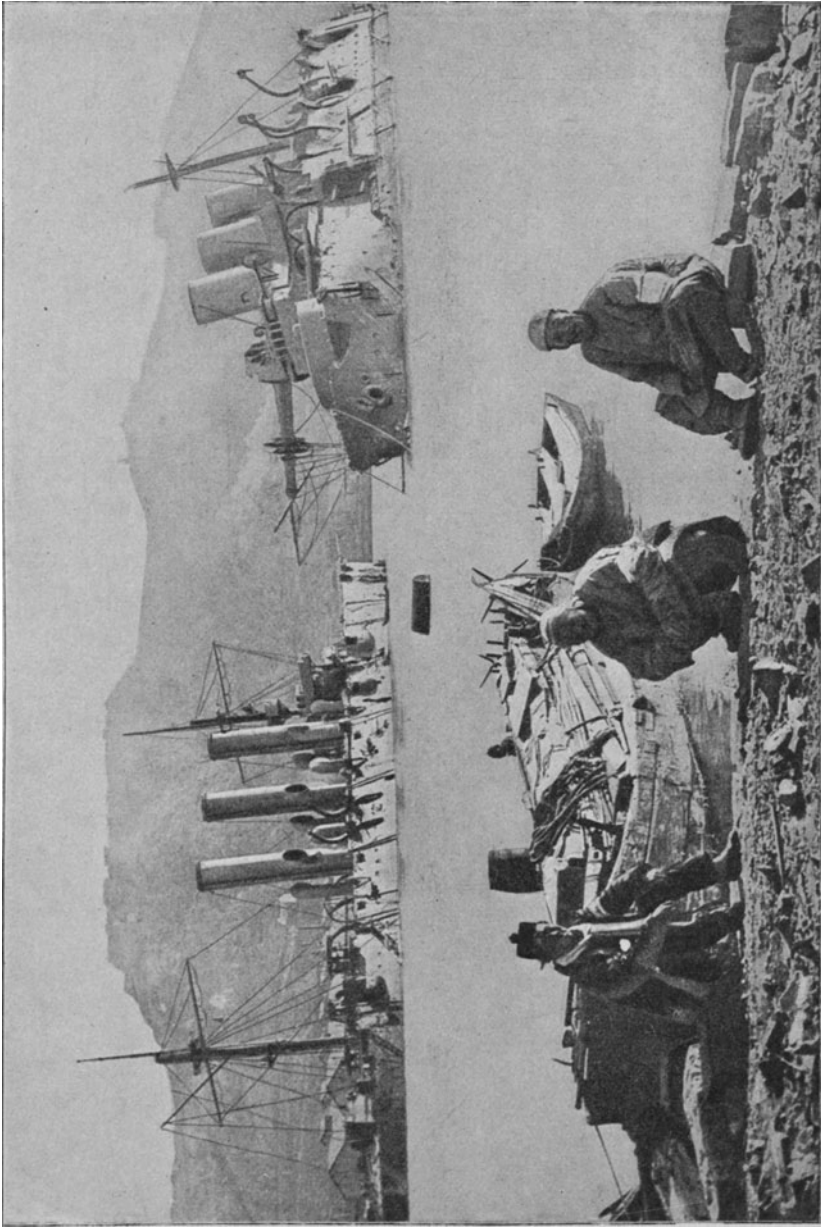
Nach Admiral Starck war der russische Admiral Makaroff der Befehlshaber der Flotte geworden, ein energischer und unternehmender Mann, der wieder Leben in die Flotte brachte. Um die Russen nun

immer enger festzuhalten und ungestörter die Truppentransporte nach dem Festlande zu geleiten, entwarf Togo ein kühnes Projekt, das Ähnlichkeit hatte mit dem von Admiral Sampson vor Santiago de Cuba durchgeführten, er ließ Schiffe ausrüsten, um mit ihnen die schmale Hafeneinfahrt zu schließen und die Russen wie in einer Mausefalle festzuhalten. Der erste Versuch wurde am 25. Februar gemacht. Frühmorgens am 25. Februar setzten sich die ausgerüsteten Dampfer in Bewegung, sie waren mit Steinen und Ballast, einige auch mit Spreng- und Brennstoffen stark beladen, unter dem Schutze der Dunkelheit gingen diese fünf Dampfer vor, aber bald wurden sie von den elektrischen Scheinwerfern der Russen, die geschützt in den Batterien standen, entdeckt. Alle Batterien eröffneten das Feuer, und die Besatzungen der Dampfer, meistens geblendet durch das helle Licht, in das sie hineinsteuerten, umheult von tausenden Granaten und eingehüllt in den Dampf der von Geschossen durchfurchten See, verfehlten den Weg, die Dampfer fingen bald an voll zu laufen, legten sich über und versanken an Stellen, wo sie nicht versinken sollten. Der erste Versuch war mißglückt, die Dampfer verloren, und nur ein Teil der Besatzungen konnte gerettet werden. Im März liefen die Russen mehrere Male aus Port Arthur aus, und Togo entschloß sich deshalb zu einem neuen Sperrversuch. Wieder strömten die Freiwilligen von allen Seiten zum gefährvollen Unternehmen herzu; diesmal war die Expedition größer, die Schiffe waren stärker und besser ausgerüstet, sie führten Schnellladekanonen und kleinere Dampfer mit sich. Aber auch die Russen hatten sich vorgesehn, ein furchtbarer Hagel von Geschossen regnete auf die tapferen Japaner, die unentwegt vorwärts nach den ihnen zugewiesenen Positionen steuerten, indessen einer der Dampfer nach dem anderen mit aufgerissenen Bordwänden tiefer in die Fluten tauchte, um endlich ganz darin zu verschwinden. Kanonenboote und Torpedoboote lagen in der Einfahrt bereit, Minen waren gestreut worden, und wenn ein heller, gelber himmelansteigender Feuerstrahl glühende Gase und Wasserdampf in furchtbaren Massen aufwarf, dann wußte man, daß wieder ein Schiff vernichtet und wieder eine Anzahl Opfer von der See verschlungen waren. Einige der Dampfer gerieten auf den Strand und wurden angesteckt, andere wurden genommen und nach dem Hafen hineingeschleppt. Auch der zweite Versuch war mißlungen, und die Zahl der Opfer war ungleich größer.

Die Belagerung von Port Arthur hat einen Zweig der Seekriegführung sehr zur Entwicklung gebracht, der bisher nur erwähnt werden

konnte, das war der Krieg mit den Seeminen. Die Seeminen sind im Vergleich mit den Torpedos eine noch unheimlichere, noch mehr heimtückische Waffe als diese, denn während der Torpedo, jenes lange verderbliche Geschöß auf einem Boote oder einem Schiffe an den Feind herangebracht wird, und es eiserner Herzen und Nerven bedarf, mit Vollampf auf bebender, zitternder, ratternder Maschine stehend in Tod und Grausen bis auf wenige hundert Meter hineinzupreschen in das Unwetter von Granaten und Kugeln, um den Schuß mit dem Torpedo abzugeben, ist es mit der Seemine ganz anders. Da gehen am Tage oder bei Nacht Schiffe oder Boote mit Sprenggefäßen beladen in See und versenken dort, wo sie es für gut befinden, einzelne oder hunderte dieser Gefäße, ganze Linien, ganze Felder werden ausgestreut, dann kehren sie wieder zurück, und die Hafeneinfahrt, oder das Meer, sie liegen so still, so ruhig, so harmlos wie zuvor da. Die von der Sonne hell bestrahlte See atmet so still, aber in mächtigen weiten Zügen, kein Windhauch kräufelt die Bogen, und nur am Strande hebt der gewaltige Pulsschlag der See die Wellen über Sand und Felsen, daß sie perlend und rauschend wieder zurückströmen, bis der Ozean zu neuer Bewegung anhebt. Mitten in dieses friedliche Bild tritt dann eine Flotte, ein Schiff ein, Flaggen und Wimpel flattern im leisen Winde oder hängen schlaff in der Stille nieder, aber hunderte, vielleicht tausende von Augen verfolgen mit satanischer Freude den Kurs des Schiffes, warum?

Da, was ist es? Vergrößert das Schiff seine Geschwindigkeit? Es hebt sich vorne aus der Flut, eine, zwei, drei Meter und mehr, ein Schwall von Wasser, ein Aufkochen aus der Tiefe, ein Berg, ein Strahl von Wasser, dann Feuer und Flammen, Blitze zucken, und zerreißen die Dunstmassen, vom Schiff ist nur noch ein Stück Hinterschiff zu sehen, rasch hinter einander eine, zwei, drei gellende Explosionen. Eine erhabene mit dunklen Punkten untermischte Säule, die sich langsam wieder nach dem Meere hinuntersenkt, weithin klatschen Gegenstände auf Land und Meer, das nun aufgeregert hellen brandenden Schaum an das Gestade wirft; dann nach und nach stillt sich das aufgeregte Element wieder, das Meer beruhigt sich, einige Wirbel, dann hier noch etwas, das auf dem Wasser treibt, dort auch — Trümmer — Teile von Booten vielleicht, vielleicht sogar eine Mastspitze, aber das Schiff? Es ist weg, weggefegt vom Meere mit allem, was darin lebte und webte und strebte und sann, in wenigen kurzen Sekunden. Die Zuschauer aber zuerst selbst erstarrt über das furchtbare Schauspiel, brechen in frenetischen



Порт-Артур.

Фот. Я. Я. Я.

Blick auf den Hafen von Port Arthur mit den zerstörten russischen Kriegsschiffen.

Jubel aus. Denn es ist ihnen gelungen. Der Feind ist in die Minenfelder hineingeraten. Das ist der Minenkrieg.

Die Minen, auf die es hier ankam, waren meistens solche, die nur für den jedesmaligen Zweck geworfen wurden, gestreut, deshalb nennt man sie auch Streuminen, und Russen wie Japaner bedienten sich ihrer mit häufigem Erfolge. Während Admiral Togo vorzugsweise die feindliche Hafeneinfahrt bei Nacht zu versetzen bestrebt war, warfen die Russen ihre Streuminen dort, wo die Japaner während der Nächte, oder beim Sammeln des Morgens vermutet wurden. Diese Minen waren manchmal so beschaffen, daß ihre Empfindlichkeit gegen den Stoß erst nach einer gewissen Zeit eintrat, wenn der sie Legende sich erst entfernt hatte, oder aber sie waren sofort empfindlich und dann allerdings für Freund und Feind ganz gleich gefährlich. Geriet jemand auf eine solche Mine, so war er fast immer verloren und mußte dabei noch nicht einmal, ob die Mine von seinen eigenen Schiffen, oder vom Gegner gestreut war. Auf alle Fälle waren die Japaner besser vorbereitet und besser instruiert. Bei den Russen explodierte gleich im Anfang der Belagerung ihr eigener Minendampfer „Jenessei“ beim Legen von Minen. Von der ganzen Besatzung dieses Schiffes kam kein Mann mit dem Leben davon. Solche Minenfelder, nur den Russen bekannt, lagen auch vor der Hafeneinfahrt, dort wo die Sperrdampfer untergegangen, oder noch zu erwarten waren, aber das hinderte Togo nicht. Er machte einen neuen dritten Sperrversuch, diesmal mit zwölf großen Dampfern, die wiederum gegen die früheren besser und stärker ausgerüstet und von Torpedobooten begleitet waren.

Wieder standen ganze Schiffsbesatzungen ihrem Admiral zu dem kühnen Unternehmen zur Verfügung, und Togo wählte sich die geeignetsten heraus, um die Sperrflotte damit zu besetzen. Und wieder ging es vorwärts unter stets wachsender Begeisterung, dem Dröhnen der schweren Artillerie auf den Bergen und den Schiffen und dem Rasseln der leichten Kanonen. Schiff auf Schiff erreichte seine Station oder glaubte sie erreicht zu haben und machte seine Signale, daß es zur Stelle, daß es geankert, oder sinke. Inmitten eines furchtbaren Schauers von Geschossen aller Art verließ diese Helden keinen Moment die Ruhe und die Besonnenheit, ja ein Kommandant, dessen Schiff zu früh ledgeschossen war, der nicht auf die ihnen angewiesene Stelle gelangen konnte, weil das Wasser ihm die Feuer der Maschinen verlöscht hatte, enterte mit der Signallaterne in der Hand, er, der einzige der Besatzung, der noch nicht verwundet, in die Tafelage des sinken-

den Schiffes hinauf, um von dort den Nachkommenden durch Winksignal zu zeigen, welchen Kurs sie zu nehmen hätten. An zwanzig Schiffsleiber hatten die Japaner jetzt schon versenkt, Material und Arbeit und Menschen waren die Hülle und Fülle geopfert worden, und der Effekt all dieses Mutes, dieser heldenhaften Hingabe? Kein nennenswerter! Die Einfahrt war wohl schmaler geworden, sie genügte aber nach wie vor, in und aus dem Hafen von Port Arthur zu gelangen, die gesunkenen Schiffe waren sogar geeignet, die Belagerer vor unliebsamen nächtlichen Gästen mehr zu sichern als bisher, und die Russen vervollständigten diese Sperre überdies noch durch Ankerketten und Drahttaue, die sie zwischen den Schiffen spannten.

Admiral Makaroff hatte am 11. März wieder einen Vorstoß gegen Togos Flotte unternommen, war aber gegen Abend auf die Reede zurückgekehrt.

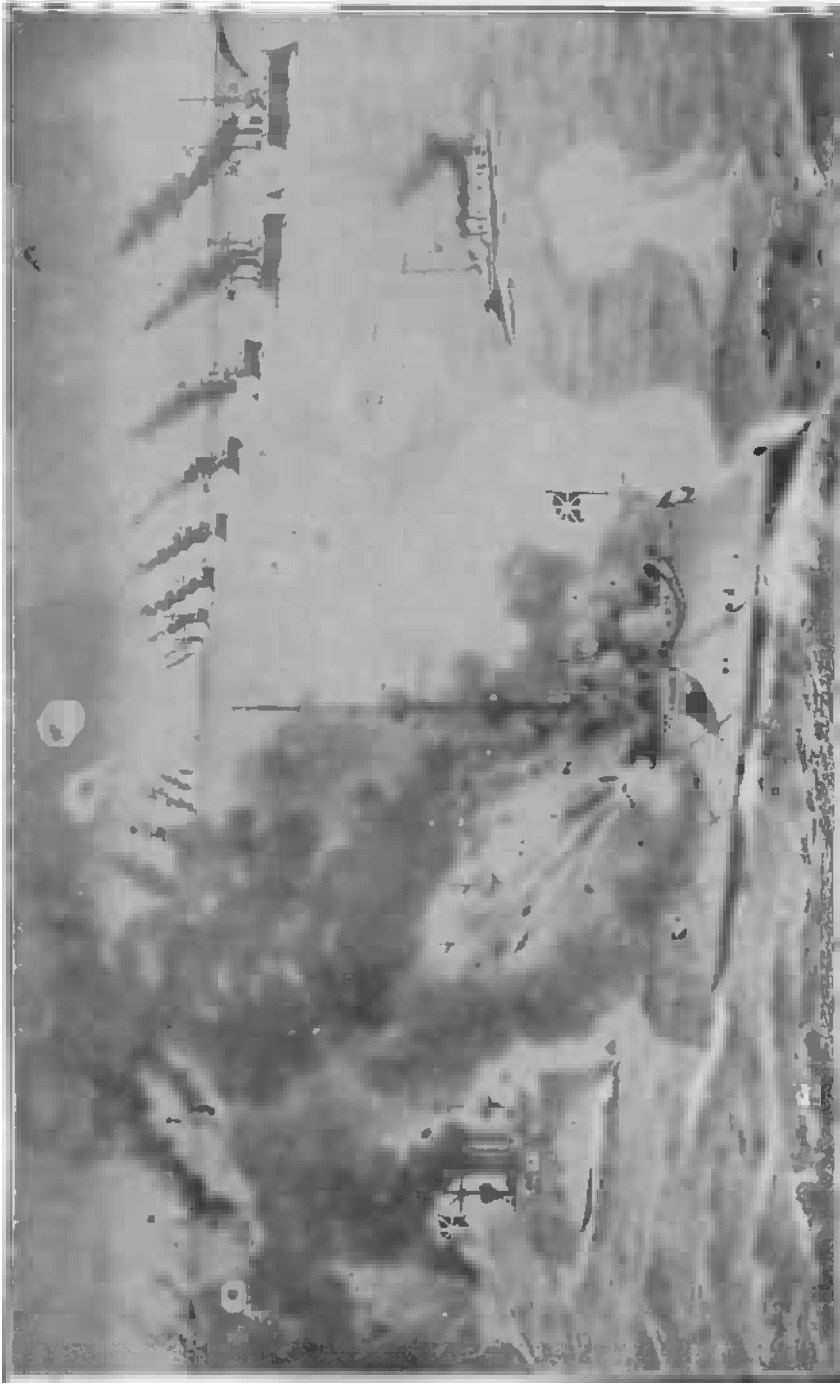
Die japanischen Torpedoboote hatten erste und Scheinangriffe auf die Russen gemacht, und während der Nacht zog Admiral Makaroff seine Schiffe, nachdem alle Angriffe der Japaner abgeschlagen waren, zurück. Die Japaner aber, denen die Kriegskisten zur Natur gehören, hatten Makaroff eine Falle gestellt, und der russische Admiral rannte mit offenen Augen hinein. Nicht vor ihm war die Gefahr gewesen, sondern hinter ihm. Die Boote und Schiffe, mit denen Togo ihn von vorne angriff, sollten ihn nur stellen, während hinter ihm Unheil sich vorbereitete. Einige kühne japanische Torpedobootkommandanten waren, sich unter dem Ufer haltend, im Dunkel, das dort herrschte, bis in die Nähe der Einfahrt gelaufen, sie kannten aus ihren Beobachtungen genau die Richtung und die Ordnung, in der die Russen in den Hafen zu gehen pflegten, und darauf bauten sie ihren Plan. Sie hatten Minen gelegt und zwar eine Art von Streuminen, die ebenfalls durch den Stoß sich entzündeten wie die übrigen, die aber insofern von der gewöhnlichen Art sich unterschieden, daß man stets mehrere mit einem Tau verbunden hatte, traf ein Schiff nun nicht die Minen sondern solches Tau, dann streckte es sich, schleppte die daran hängenden Minen und führte diese dann von selbst an beide Seiten des Schiffes, das in die Minen eingelaufen war. Das Manöver der Japaner gelang vollkommen, das Admiralschiff lief in die Minen. Mindestens zwei Minen mit großen Ladungen explodierten an der Schiffsseite, das Schiff wurde mächtig in die Höhe gehoben, dann durch Wasserwogen verdeckt, fühlten die Mannschaften noch mehrere schwere Erschütterungen, die wahr-

scheinlich von den Entzündungen der Magazine, oder der Zertrümmerung der Kessel herrührten, und in wenig Minuten war die Katastrophe vorüber, die Rußland ihres besten und vielleicht einzigen Admirals, des Linienschiffes „Petropawlowsk“ und einer Besatzung von 700 Mann beraubte. Nur wenige entkamen, alle aber ebenfalls stark verbrannt, verbrüht oder verwundet. Unter den Geretteten befand sich der verwundete Großfürst Nhrill, unter den Ertrunkenen der berühmte Maler Wafilij Wereschtschagin, der sich hier Stoff zu neuen Kriegsbildern sammeln wollte. Ein zweites Linienschiff die „Pobjeda“ stieß zur selben Zeit auf eine Mine, kam aber gelinder davon.

Der Anblick dieses schrecklichen Ereignisses, das Wimmern und Schreien der Verbrühten und Ertrinkenden wirkte wie ein wilder Zauber auf die anderen russischen Schiffe. Von den Werken der Feste, wie von den japanischen Schiffen aus sah man, wie die Schiffe auseinanderstoben, wie nach rechts und links alle Kanonen sich senkten und ein ungezieltes heftiges Feuern sämtlicher Geschütze in das Wasser hinein stattfand, wahrscheinlich mit der Absicht, noch etwa vorhandene Minen zu zerstören. Seitdem gingen den russischen Schiffen stets Minensucher d. h. Schiffe mit tiefliegenden Balkenkonstruktionen und ähnlichen Sicherheitsmaßregeln voraus — aber wieder zu spät.

Togo triumphierte. Nun hatten die Russen vier havarierte, bezw. verlorene Linienschiffe zu beklagen, mehrere kleine Schiffe waren zerstört oder genommen worden, und der schnelle Kreuzer „Bogatyř“, der nach Wladiwostok einlaufen wollte, war so auf die Felsen gekommen, daß er für lange Zeit aufgegeben werden mußte. Bei den Russen überall Unglück und Ungeschick, bei Togo kalte, ruhige Berechnung und ein geregelter Fortgang der Operationen. Regimenter, Brigaden, Divisionen, ganze Armeekorps mit dem umfassenden Material an Pferden und Kanonen, Pontons und allem, was zu großen Heeren gehört, wurden mit der Regelmäßigkeit eines Uhrwerks durch die japanische Flotte transportiert und ausgeschifft, während die Russen überall wichen und, wo sie standen, geschlagen wurden und so auch vor Port Arthur. Immer näher rückten die Belagerer vom Lande her auf die Festung los und endlich fingen sie an, vom Land her die Flotte, die im Hafen dicht gedrängt lag mit schweren Mörsern, die ihre Geschosse von oben durch die schwächer gepanzerten Decks schicken konnten, zu beschießen.

Täglich erwartete man deshalb einen verzweifelten Ausbruch der Russen, um die Flotte zu befreien, oder einen ebenso ungestümen Angriff Togos, um auf jeden Fall in den Hafen hineinzugelangen. Togo



Explosion auf einem russischen Panzerschiffe. Nach einem japanischen Farbenbilde.

war indessen weitsichtiger. Weshalb sollte er eine halbe Flotte hingeben, wenn es nicht notwendig war, er wußte, daß die Saat von selbst für ihn reifte und daß andererseits er sich seine Flotte schonen mußte, um einer zweiten russischen Flotte begegnen zu können, die man in der Ostsee auszurüsten angefangen hatte. Und Admiral Togo hatte Zeit, er konnte den Fall von Port Arthur abwarten, ohne mit einer raschen Tat die Zukunft des ganzen Feldzuges in Frage zu stellen.

Bis dahin war das Glück den Japanern in einer Weise hold gewesen, wie niemand es erwartet hatte. Die großen Linienschiffe begnügten sich, von Zeit zu Zeit sich einen geeigneten Punkt auszusuchen, von dem sie dann in großer Ruhe einige ihrer 385 kg schweren Granaten nach den russischen Werken schleuderten, allerdings ohne damit einen hervorragenden Eindruck zu machen. Am 15. Mai erschienen in gleicher Absicht die drei Linienschiffe „Hatsuse“, „Shikishima“ und „Yashima“, und zwar an derselben Stelle wie das letzte Mal, diesmal waren es aber ausnahmsweise die Russen, die acht gegeben hatten. Die Stelle, von wo aus die Japaner das Feuer eröffnen wollten, war mit Minen versehen und kurz hintereinander gerieten „Hatsuse“ und „Yashima“ auf Seeminen und flogen in die Luft; der Verlust an Menschenleben war ungeheuer, aber der Verlust der beiden Schiffe, die zu den größten und besten von Togos Flotte gehörten, war noch härter, denn er war nicht zu ersetzen, und zwang Togo von da ab, noch vorsichtiger zu handeln als bisher.

Für die Russen war nun bald die Zeit gekommen, wo sie sich entscheiden mußten, und Admiral Witthöft, der nunmehr das Kommando führte, gab am 10. August das Signal zum Angriffe auf die Flotte Togos um dann nach Wladiwostok durchzubrechen, und so wurde der 10. August 1904 der Tag, an dem sich die beiden Flotten die erste eigentliche Schlacht lieferten. Die japanische Flotte war die stärkere, und Togo hatte es verstanden, sie im gegebenen Momente zusammen zu haben. Langsam, ähnlich wie die spanische Kreuzerflotte aus Santiago de Cuba, entwickelten sich die Russen aus der engen Hafenumündung von Port Arthur, und als sie um 1 Uhr mittags in Schlachtordnung nach See hinausstanden, da zählten sie sechs Linienschiffe, drei große und einen kleinen Kreuzer, dazu noch einige Torpedoboote, die Japaner fünf Linienschiffe, vier Panzerkreuzer und acht mittlere Kreuzer, dazu eine große Anzahl von Torpedobooten.

Vornweg dampften in der russischen Linie die Panzerschiffe „Gessarewitsch“ und „Retwisan“ und bei den Japanern „Mikasa“ und „Mahi“, schon auf große Entfernung begann der Kampf mit den un-

geheuren Sprenggranaten der 12-zölligen Kanonen, und man konnte beobachten, wie die japanischen Kanoniere regelmäßiger und besser schossen. Furchtbares Dröhnen der Schüsse der schweren Kanonen mischte sich bald mit dem mächtigen Schall aufschlagender und springender Granaten, Berge von Wasser, hohen Fontänen gleich, erhoben sich auf der Wasserfläche, wo Schuß um Schuß jetzt in der Nähe der Linien- schiffe einschlug, näher rückten die Japaner, und um 2 Uhr zog ihre Linie vor dem Bug der Russen vorbei, wie ein Zeichen Togos, das er in sein Kielwasser schrieb — „durch lasse ich euch nicht“. — Mehrere Male weichen die Russen etwas aus ihrem Kurse und vermehren die Distanz, die Japaner folgen, und das Duell der Artillerie nimmt seinen Fortgang, die Russen müssen dabei verlieren, denn schon sieht man äußerlich die Folgen der Beschießung, einzelne Türme stellen das Feuer ganz oder teilweise ein, die Fahrordnung wird unregelmäßiger, und hier und da zeigen zererschossene Schornsteine, daß in den Maschinen der Dampf nur noch mit Mühe gehalten werden kann, die nicht gepanzerten russischen Kreuzer suchen Schutz hinter den Linien Schiffen, so zieht sich der Kampf hin bis gegen 5 Uhr. 6000 bis 3200 Meter weit sind die grimmen Gegner entfernt, und oft kommen die sämtlichen Schnellladekanonen in Tätigkeit, daß man glauben möchte, es ist nicht mehr der Donner einzelner Geschütze, sondern es ist ein Donnern ohne Ende und Anfang, ein Flammen und Blitzen und Toben und Erschüttern, das alle Herzen und Nerven auf das höchste in Anspruch nimmt. Die Russen bewegen sich jetzt mit ihrer größten Fahrt, es sind aber höchstens zwölf Seemeilen, die ihre Schiffe laufen können. Togo hat sich etwas zurückgezogen, aber es ist nur eine Täuschung, wenn Admiral Witthöft glaubt, daß er durchbrechen könne, Togo hat sich nur zurückgezogen, um den Rest seiner Panzerkreuzer, den er am Morgen durch Funkentelegraphie herangerufen, zu erwarten. Um 4 Uhr hat er mit seiner ganzen Macht, denn seine sämtlichen Schiffe laufen schneller als die Russen, jene eingeholt und nun folgt die Entscheidung. Furchtbar fallen die Geschosse auf den „Cessarewitsch“, er stoppt, er dreht, denn die Japaner versuchen eine Umfassung von vorn, da schlägt eine 30,5 cm Granate in den Kommandoturm, der Admiral sinkt getroffen nieder und stirbt, der ganze Stab wird zerrissen und von der Brücke hinuntergeschleudert; die Kommandoelemente sind zerstört, die Führung des Schiffes geht verloren. Die anderen müssen ausweichen, die Schlachtlinie ist aufgelöst, der nächstälteste Offizier, Admiral Uchtomski muß das Kommando übernehmen. Dieses Gefecht stellt ein japanisches Bild auf Seite 311 dar.

Jetzt hält es Admiral v. Keizenstein, der Befehlshaber der Kreuzer, für den gegebenen Moment durchzubrechen; mit dem „Ascold“, ein Produkt deutscher Industrie, dampft er voran, „Nowik“, „Pallada“ und „Diana“ folgen und mit vollem Dampf gehen diese schneller laufenden Kreuzer auf die sie hemmende Linie der Japaner „Matsushima“, „Itsumishima“, „Hashidate“ und „Yama“ los, alles Schiffe, die denen des Admirals v. Keizenstein überlegen sind, die aber wohl angesichts der anderen Ereignisse hier einen Durchbruch nicht geahnt haben.

Eine Division japanischer Torpedoboote bemerkt noch rechtzeitig diesen Durchbruchversuch und wirft sich den Russen entgegen, aber Keizenstein steuert rücksichtslos mitten in sie hinein, ein Boot wird zusammengeschossen, die anderen weichen aus, und der kühne und entschlossene russische Admiral bekommt mehr Bewegungsfreiheit für seine nur schwachen Schiffe.

Unterdessen tobt der Kampf der Linienchiffe weiter, die Geschwindigkeit der russischen Schiffe leidet zusehends, da gibt Fürst Uchtomski das Signal zur Umkehr, es ist 6 Uhr geworden. Um diese Zeit steht Togo auf seinem Panzerschiffe umgeben von seinen Offizieren, kein Zug in seinem Gesichte verrät eine Bewegung, nur stumm zeigt seine Hand auf den umdrehenden „Retwisan“, seine Leute, pulbergeschwärzt und schweißtriefend vor Anstrengung der langen blutigen Arbeit brechen aus in laute Rufe „Banzai! Banzai!“, da ein Schlag, ein Donner, ein Blitz, eine schwere Granate hat getroffen, alles was um ihn stand ist mit einem Male dahin, sieben Offiziere und eine Menge Menschen, eben noch in Siegesgewißheit, jetzt nur noch blutige zerfetzte Leiber; nur Togo allein, ist unverletzt und mit eiserner Ruhe gibt er seine Befehle nicht achtend dessen, was um ihn vorgegangen. Aber die Russen gehen zurück, stark zerschossen, der Ausfall ist mißlungen, Port Arthur wird fallen, und die erste russische Flotte wird nicht mehr sein. Am Abend arbeitet die Funkentelegraphie auf dem „Mikasa“ und meldet dem Kaiser, daß die russische Flotte geschlagen, zerstreut ist und verfolgt werde.

Das Linienchiff „Cesarewitsch“ und einige Torpedoboote waren bis nach dem deutschen Tsingtau gelangt. „Ascold“ lief nach Shanghai, „Diana“ nach Saigon, „Nowik“ nach Norden, strandete aber bei seiner Verfolgung durch japanische Kreuzer. Das mächtige Schiff Togos „Mikasa“ hatte in dieser Schlacht 14 Offiziere und 107 Mann verloren. Zur selben Stunde, als Togo sich aufmachte, um dem Admiral Witthöft den Weg nach dem Osten zu verlegen, lief bei dem Admiral Kamimura ein Funkentelegramm von Togo ein, welches hieß:

„Die russische Flotte macht einen Ausfall, halten Sie das dortige Geschwader fest.“ Und als die drei russischen Kreuzer „Kurik“, „Gromoboi“ und „Rossija“ schon eine große Strecke zurückgelegt hatten, um sich mit dem Port Arthur-Geschwader zu vereinigen, sahen sie sich in der Koreastraße am 14. August von den Admiralen Kamimura, Mifu und Uriu mit acht Kreuzern und mehreren Torpedobooten angegriffen. Nach kurzem Gefechte gegen eine mehr als dreifache Übermacht wendeten die Russen unter Jessen nach Wladiwostok zurück, aber der „Kurik“ erhielt alsbald einen Schuß in das Heck, die Rudereinrichtung versagte. Wohl schlug er sich tapfer und wohl nahmen seine beiden Gefährten das Gefecht mit allen starken Kreuzern der Japaner auf, umsonst „Kurik“ konnte den Schaden nicht reparieren, Schuß auf Schuß räumte auf den beiden anderen Kreuzern, die sich mit nur 40 Kanonen gegen 90 wehren mußten, auf. Man mußte den bereits stark mitgenommenen „Kurik“ aufgeben, bald waren dort alle Kanonen bis auf zwei demontiert, das Schiff fing an zu sinken, der Kreuzmast fiel, und zuletzt ging das Schiff, mit dem Bug in die Luft, hinab in die Tiefe; die Mannschaft hatte Zeit gehabt, den Untergang durch das Öffnen von Ventilen zu beschleunigen und sich zum großen Teile zu retten. Die Japaner fischten von den 719 Mann der Besatzung noch 600 auf. „Gromoboi“ und „Rossija“ waren schwer zertrümmert entkommen, sie hatten 15 Offiziere und 442 Mann tot und verwundet. So hatte Togo ohne sehr große Verluste das Port Arthur- und das Wladiwostok-Geschwader endgültig festgelegt. Mit jedem Tage schloß sich der Ring der Belagerer, dichter und näher rückend, um Port Arthur. Immer von neuem dampften die japanischen Geschwader heran und warfen ihre Granaten in den Hafen und in die Stadt, um die Russen in steter Unruhe zu halten. In der ganzen Zeit der Belagerung hat Togo neunmal Port Arthur bombardiert, der Aufwand von Munition war ungeheuer und der Eindruck auf die Festung stand damit in schlechtem Verhältnis, denn die Entfernungen, die Togo wählte, oder wählen mußte, waren zu groß. Aber die Japaner wollten Port Arthur um jeden Preis haben, sie konnten es haben, wenn sie es aushungerten, denn überall waren die russischen Heere im Zurückgehen, keine Opfer von Tausenden und aber Tausenden, die in tollkühnen Anläufen oft zwecklos verbluteten, war den Japanern zu groß, Port Arthur sollte gestürmt werden, 40000 Menschen sind vor den Werken liegen geblieben, und immer noch wehte der Doppeladler über dem beherrschenden hohen Werke, dem 203 Meter-Hügel. Sturm auf Sturm mißlingt, Minen werden in die Felsen getrieben,

die Vorwerke werden im Sturme genommen, Hunderte stürzen in die Gruben und Minenfelder der Russen, andere Hunderte gelangen im Schutze der Dunkelheit in die Festungsgräben; da erflammt die Nacht in hellem Scheine, der ganze Graben ist ein Feuermeer, Kerofin, Petroleum und andere Brennstoffe flackern auf, und alle, die das Werk erreicht, werden, die Palme des Sieges in ihren Händen wähnend, ein Raub der Flammen. Nichts aber hemmt den Todesmut der Japaner, neue Regimenter sendet General Nogi vor, wieder werden Hunderte dahingemäht, und endlich ermattet die Gegenwehr, der 203 Meter-Hügel wird nach einem furchtbaren Kampfe von Mann gegen Mann genommen. Die Widerstandsfähigkeit von Port Arthur ist gebrochen.

Ganze Kompagnien japanischer Infanterie spannen sich vor die schweren Wurfgeschütze, und kaum ist das hohe Bollwerk genommen, als auch das Feuer auf die im Hafen liegenden russischen Schiffe seinen Anfang nimmt. Die Flotte ist dem Untergange geweiht, und um nicht von den japanischen Granaten gänzlich zerstört zu werden, werden die Schiffe, damit man sie später vielleicht wieder heben könne, im seichten Wasser des flachen Hafens versenkt. Ein Teil der Decksbauten, Schornsteine und Masten sehen aus dem Wasser hervor, und der Hafen bietet ein Bild der traurigsten Verwüstung. Noch halten General Stöbel und sein tapferer Ingenieur, General Kondratenko die hart belagerte Festung, und jeden Morgen eilen die Blicke über Land und Meer, ob nicht in der Ferne Rauchwolken sich türmen, oder Kanonendonner das Herannahen des angekündigten Erfasses melden will, aber die Tage des November gehen dahin, der Dezember naht heran, und keine Hilfe kommt, während die gefallenen 4000 von dem 203 Meter-Hügel längst durch neue Japaner ersetzt sind. Nun liegen sie auf dem Grunde die großen Linienschiffe „Retwisan“, „Poltawa“, „Perezowjet“ und „Pobjeda“, daneben der Kreuzer „Ballada“, der versäumt hat, mit Admiral v. Reizenstein umzukehren, und der am 10. August mit den anderen Schiffen zurückdampfte. Nur ein Linienschiff, die „Sewastopol“ rettete sich vorläufig vor der Beschießung und Versenkung. Der Kommandant der „Sewastopol“ ging aus dem Hafen hinaus, wo er keine Sicherheit mehr fand, und legte sich in dem Schutze einiger Uferbatterien so geschickt hin, daß die Japaner mit ihren großen Schiffen nicht an die „Sewastopol“ heranzukommen wagten. An derselben Stelle, wo sich der Kapitän v. Essen mit seinem Schiffe hinlegte, war am 18. August das russische Panzerkanonenboot Dtwashny dicht unter Land durch eine Mine beschädigt gesunken. Um sich nach Möglichkeit zu sichern, umgab

sich Kapitän v. Essen mit Torpedonezen. Dies sind engmaschige Drahtgeflechte von ziemlicher Stärke, die man mit stählernen Stangen so weit auschiebt, daß sie etwa fünf Meter vom Schiff ab senkrecht in das Wasser gelassen werden und dann das Schiff wie eine große Krinoline umgeben. Dieses Netz fängt die nach dem Schiffe lanzierten Torpedos auf und bringt sie zur frühzeitigen Explosion, oder lenkt ihre Richtung ab. Diese Netze hemmen nun aber das eigene Schiff an der Bewegung und vorn und hinten sind sie nur mühsam anzubringen, zumal sind sie hinten nachteilig, wo sie leicht in die Schiffschraube kommen können und dann das Schiff ganz manövrierunfähig machen. Durch den Untergang der Port Arthur-Flotte war eine Menge Material frei geworden, und Kapitän v. Essen benutzte alle Ketten und Netze, die er bekommen konnte, um die Stelle, an der er lag, für die Japaner schwer passierbar zu machen. Dieses tapfere Unternehmen eines einzelnen Schiffes war eine Herausforderung für die Japaner, nun ihre Torpedoboote einzusetzen, um nun auch dieses letzte Schiff zu zerstören. Vom 11. bis 17. Dezember 1904 fanden fast jeden Tag und jede Nacht Angriffe einzelner Boote und ganzer Flottillen gegen die „Sewastopol“ statt, aber der Erfolg der Angriffe war stets ein negativer, und manches Boot mag dabei verloren gegangen sein, aber die Japaner waren gewohnt, alle Verluste zu verschweigen, und stets bereit, neue Kräfte einzusetzen, überdies war die „Sewastopol“ eine Scheibe, die der Versuche wohl wert war. Bis dahin glaubte man, daß es ein Leichtes sei, mit vielen Torpedoboote an ein solches Schiff heranzukommen und ihm den Gnadenstoß mit einigen gut treffenden Torpedos zu geben, aber Kapitän v. Essen wies einen Angriff um den anderen ab, und an Mut und Geschick hat es den Japanern sicherlich nicht gefehlt. Es sind in diesen Nächten etwa 150 Torpedos auf die „Sewastopol“ abgefeuert worden, die fast alle fehl gingen, oder in den Netzen gefangen wurden, in einer Nacht allein 60 Stück. Die schweren Ladungen, die in den Netzen explodierten, haben in der Bordwand des Schiffes nur geringe Risse und Deckagen verursacht. In der letzten Nacht aber in einem ganz dichten Schneesturm schlich sich ein kleines japanisches Torpedoboot von hinten an die „Sewastopol“ heran und feuerte seinen Torpedo aus größter Nähe gegen das nicht mit Netzen geschützte Heck ab und dieses kleine Boot war es, das den Riesen zu Falle brachte. Das Schiff erhielt ein starkes Loch, das Ruder wurde beschädigt und eine Reparatur konnte nicht mehr vorgenommen werden. Schiff und Kapitän hätten ein besseres Schicksal verdient. Aber trotz alledem, Kapitän v. Essen

wollte das Schiff nicht in Feindeshand fallen lassen, mit den Schrauben manövrierend ging er mit der „Sewastopol“ in See und dort, wo an ein Heben des Schiffes nicht mehr gedacht werden konnte, öffnete er sämtliche Schleusen und Ventile und versenkte den tapferen und letzten Kämpfer in beträchtlicher Tiefe.

Storbut und Fieber wüteten unter der Besatzung von Port Arthur und alle Vorräte schwanden dahin, die Munition war zum größten Teil verbraucht, es mangelte an Ärzten und Verbandmitteln, die Not stieg mit jedem Tage, und bald schwand jede Aussicht auf Rettung, da verbreitete sich plötzlich die Nachricht: eine Granate ist in das Zelt des Generals Kondratenko geschlagen und hat ihn und mehrere seiner Offiziere getötet. Kondratenko war die eigentliche Seele der Verteidigung gewesen, mit ihm schwand alle Hoffnung dahin, und während so mit ihm die letzte Zuberficht zu Grabe getragen wurde, befand sich das russische Ostseegechwader noch immer im Mittelmeer und zögerte und zögerte, und in Port Arthur verzehrte sich der letzte Rest von Mann und Offizier in furchtbarster Not und Entbehrung. Am 3. Januar 1905 übergab General v. Stöfel Port Arthur an General Rogi, und von allen Wällen der Bergfestungen wehte die Flagge mit der strahlenden Sonne. Im Hafen aber musterte Admiral Togo die noch halb unter Wasser liegenden Schiffe, die er jetzt als seine Siegesbeute betrachten konnte.

4. Die Schlacht bei Tschuschima.

(27. und 28. Mai 1905.)

Während solches sich im Osten zutrug, ging man in der Ostsee daran, ein zweites und ein drittes russisches Geschwader auszurüsten, um Port Arthur eine Hilfe, einen Entsatz zu bringen, aber die Entfernung ist eine große von Kronstadt bis nach dem Gelben Meere 12000 Seemeilen, und mit der Entfernung wachsen die Schwierigkeiten schier ins Unendliche. Eine Segelflotte nimmt Proviant und Wasser und segelt los. Wochen, Monate kann sie auf See bleiben und plötzlich erscheint sie an ihrem Ziele. Eine Flotte von Dampfschiffen ist eine Flotte von Kohlenfressern und wieviele Kohlen! Wie viele Schiffe voll müssen beladen mitgeführt werden, wenn solche Panzerkolosse andauernd mit Kohlen gefüttert werden sollen, kaum ist der Magen des einen gefüllt, dann wird der andere wieder leer, vier und fünf Tage, manchmal auch länger können sie dampfen, 2000 und 3000 Seemeilen zurück-

legen, dann sind sie wieder fertig, und vielleicht ist weit und breit kein befreundeter Hafen, in dem sie anlegen können! Maschinenverbrauch, Havarien aller Art treten ein, kein Dock, keine Werft auf der ganzen Weltreise, die sie aufnimmt, denn wer will sich noch mit Japan verfeinden, dessen Schiffe frei und stolz das Meer durchfurchen, immer neue Bataillone, neue Divisionen nach der Mandchurei hinübertragend, mit Pferden und Kanonen und Brücken und Eisenbahnen und allem, was zu großen Heeren, die jetzt schon Hunderttausende zählen, gehören.



Das japanische Linienschiff „Mikasa“. Flaggschiff des Admirals Togo.

Im Oktober 1904 endlich wird der größere Teil der russischen Ostseeflotte fertig gemeldet, und nun beginnt die schwierige Seefahrt, deren Leitung der Admiral Roschtschestwenski mit großem Widerstreben übernommen, einige Schiffe gehen durch das Mittelmeer, andere um das Kap der Guten Hoffnung, alle vereinigen sich bei Madagaskar, dann kommen Monate des Stillliegens, die Flotte bewegt sich nicht, der Rest der Schiffe wird von Rußland erwartet. Die Mannschaften fehlen, die Artillerie ist nicht fertig, die Maschinen leisten nicht, was sie sollen, es hapert an allen Ecken und Kanten, die Schiffsböden bewachsen, die Schiffe sehen schmutzig, unordentlich aus, sie sind verbraucht, ehe sie einmal ernstlich in Benutzung gekommen, da schlägt wie eine Bombe mitten hinein

in dies Chaos von unfertigen Schiffen und Kreuzern und Lastschiffen und Torpedoboote die Nachricht „Port Arthur gefallen, alle Schiffe genommen, zerstreut, vernichtet!“ Was nun?

Das einzige, das noch verblieben, ist Wladiwostok, also wieder weiter hinaus, nun nach Wladiwostok! die Verpflegung der 20000 Menschen macht ernstliche Schwierigkeiten, Unzufriedenheit, Niedergeschlagenheit, ja Meuterei beginnen sich der Massen zu bemächtigen, Schießübungen sollen abgehalten werden, die Munition ist knapp, die älteren Schiffe können mit den besseren nicht mehr Schritt halten, überall Fehler und Mängel, die Offiziere sind ihrer Aufgabe nicht gewachsen, stumpf, abgetrieben, ohne bestimmtes Ziel vor Augen schwimmt die große russische Armada, ein bunter Haufen von Schiffen ihrem dunklen Schicksale entgegen.

Admiral Togo ist genügend unterrichtet, überall sind seine schnellen Späher, Überraschung ist für ihn nicht vorhanden. Seine Linien- und Panzerkreuzer, alles, was er zur Schlacht braucht, liegt in den Docks der Heimat, wo Kraft und Ausdauer und Begeisterung und Kampfesmut die Massen zur Tätigkeit treiben. Überall Tausende von Arbeitern bereit, die Schiffe in die Docks zu bringen, die Maschinen zu reparieren, neue Kanonen kommen an Bord, die alten werden ausgewechselt, die Schiffe kommen und gehen, Torpedoboote eilen hin und her, Schießübungen werden abgehalten bei Tag und bei Nacht. Die Telegraphen und Telefunken arbeiten, und schnelle Kreuzer, mit den Telegraphenstationen verbunden, liegen an allen Meeresengen bereit. Als die Russen das französische Indien mit Mühe erreicht hatten, war die japanische Flotte unter Togo, kampfbereit und siegesgewiß in der Nähe der Koreastraße vereinigt. An Bord des riesigen Schlachtschiffes liefen alle Telegrammnachrichten zusammen, und auf dem Tische in Togos Kajüte lag eine Seekarte in viele numerierte Quadrate eingeteilt, die die nächstliegenden Meeresteile angab. Die Offiziere des Stabes sammelten stündlich alle Nachrichten und trugen sie in die Karte ein, und so konnte Togo, so oft er wollte, sich davon überzeugen, wo die Russen mit jedem einzelnen Schiffe waren, wie schnell sie sich vorwärts bewegten, welches ihre Richtung, ihre Beschäftigung war. Togo wußte von den Russen alles, und die Russen wußten von ihm nichts, denn wieder fehlten ihnen die wirklich schnellen Schiffe und die wenigen, die vorhanden waren, wurden nicht benutzt. Näher rückte der Tag der Entscheidung. Es war Roschtschewski und seinen Admiralen gelungen, die ganze russische Flotte bis zur letzten Etappe zu führen, eine Arbeit, die die Welt mit Achtung vor dem führenden Admiral erfüllte. Und das

Geschwader, das nun zusammen war, war, wenn man es nur äußerlich betrachtete, ebenfalls ein Achtung gebietendes. Die Stärke der Flotte wurde durch fünf neue Linienfahrer I. Klasse, „Borodino“, „Suworow“, „Drel“, „Alexander III.“ und „Dschabja“ gebildet. Dann folgten noch drei ältere Linienfahrer „Sissoi Weliki“, „Nabarin“ und „Imperator Nicolai I.“, Schiffe, die wegen ihrer Langsamkeit die Bewegungsfähigkeit der anderen hemmten, dann kamen drei ältere und ganz alte Panzerkreuzer, sieben geschützte Kreuzer, Schiffe, die nur ein Panzerdeck haben, und schließlich sogar drei Küstenpanzerschiffe, die etwa mit den deutschen Küstenpanzerschiffen gleich rangieren, zusammen also 23 Kriegsschiffe nebst einigen Transportern und einer Division von Torpedobooten. Von diesen Schiffen waren mindestens die Hälfte ein Schaden für die Flotte und bloßes Kanonenfutter für die Japaner. Diesen Schiffen stellte Togo fünf Linienfahrer entgegen, acht Panzerkreuzer, 16 kleine Kreuzer und geschützte Kreuzer und eine große Menge von Torpedobooten und Zerstörern. In der Zahl waren die Flotten nicht so sehr ungleich. In Schnelligkeit, Armierung, Bemannung und Ausbildung reichten die Russen bei weitem nicht an die Japaner heran.

Aber diese Dinge sind es nicht allein, die das Schicksal der Welt, den Zufall der Schlachten immer entscheiden, neben dem Geschick spielt das Glück hier eine große Rolle. Ein Sturm kann eine Flotte treffen, ein Nebel kann die Schiffe aneinander vorüber führen, das Schiff, das rammen will, kann im nächsten Augenblick das gerammte sein. Den Russen fehlte beides, das Geschick und das Glück, und schließlich mußte der Lächerlichere auch der Sieger bleiben.

Admiral Togo stand vor einer schweren Frage und war sich dessen wohl bewußt. Einige Offiziere seines Stabes setzten Zweifel in die Genauigkeit seiner Nachrichten und befürworteten eine Trennung der Hauptmacht. Admiral Togo zeigte auf die Karte, die vor ihm lag, und sagte: „Hier sind sie jetzt und bis hierher kommen sie, aus der Koreastraße kommen sie nicht hinaus.“ Und wieder arbeitete der Funkentelegraph an Bord der „Mikasa“. Ein Telegramm von dem Mikado! Der Admiral erhebt sich ehrfurchtsvoll von seinem Stuhl, stumm nimmt er das Telegramm dem Überbringer ab, nichts verrät seine Gedanken, er liest, was ihm der Minister im Auftrage des Kaisers telegraphiert: „Ich mache Sie nochmals auf die eminente Wichtigkeit des bevorstehenden Kampfes aufmerksam und die Notwendigkeit der allergrößten Anstrengung.“ Dann nimmt Togo, den man in Japan auch den Schweigfarnen nennt, einen Bleistift und antwortet: „Ich bitte Seiner Majestät

sagen zu wollen, er möge sich nicht beunruhigen, ob eine Schlacht geschlagen werden soll, ist lediglich eine Frage der Zweckmäßigkeit, man wird sehen, daß ich die Gelegenheit nicht unbenutzt lasse."

Ein junger Fähnrich, vom Offizier der Wache gesandt, öffnet die Tür der Kajüte, wohl zwanzig Augen richten sich auf den Jüngling, der stramm am Eingange stehen bleibt.

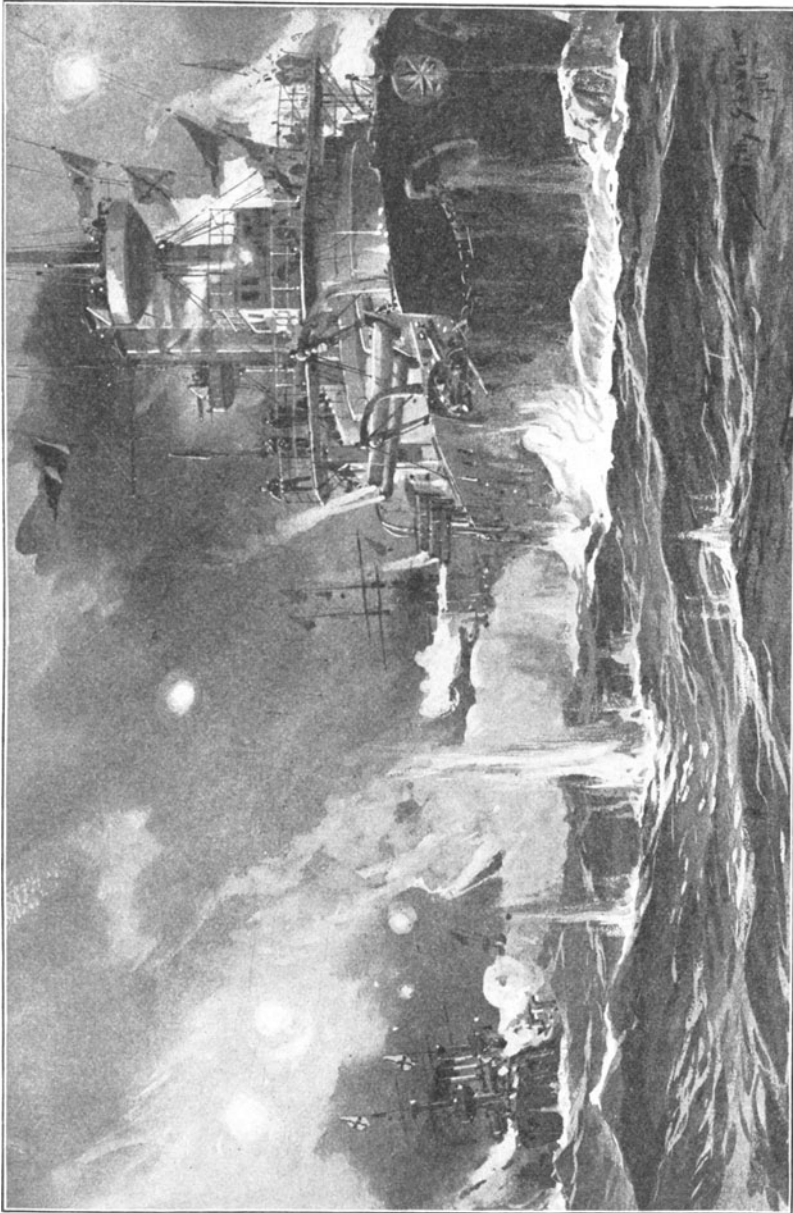
"Was bringen Sie?" fragt der Admiral.

"Der Zerstörer „Schirakumo“ ist längsseit gekommen, die Kommandanten der Torpedoboote sind an Bord."

"Gut, sie sollen alle in die Kajüte kommen, und Sie, meine Herren, bis auf den Herrn Chef des Stabes und Sie Herr Admiral Dewa, ich bitte Sie, den jüngeren Herren jetzt etwas Platz zu machen."

Gleich drauf klapperte es auf den Treppen, und eine Schar von 30 bis 40 jüngeren Offizieren drängte sich in die Kajüte und um den Tisch, auf dem die Karten ausgebreitet waren. Bunte Fähnchen bezeichneten die augenblickliche Lage sämtlicher Schiffe, und mit strahlenden, wilden Augen musterten die Offiziere die Pläne. Keine Bewegung, kein Laut war vernehmbar, als Togo jetzt die Divisionen bezeichnete, die zu den Kreuzern Dewas halten sollten, die Fühlung mit den Russen nehmen und halten sollten, ohne sich allzusehr auszuweisen. „In die Straße Tschuschima müssen die Russen hineingelockt werden“, fuhr Togo dann fort, „dort erwarten wir sie. Und nun, meine Herren Torpedobootskommandanten, Sie haben jetzt zu beweisen, daß Sie eben so todesmutig sind, wie das Landheer, ich hoffe, daß ich Sie alle in einigen Tagen gesund wieder sehen kann, wer aber fällt, der fällt als Held für das Vaterland, und das Vaterland wird ihn als solchen ehren und feiern. Ich danke Ihnen.“ Noch einmal flog sein Blick über die dunklen, von Wind und Wetter hart gewordenen Züge der Kommandanten, dann lächelte er, hob seine rechte Hand kaum merklich. Die Instruktion war zu Ende. Togo war seiner Offiziere sicher.

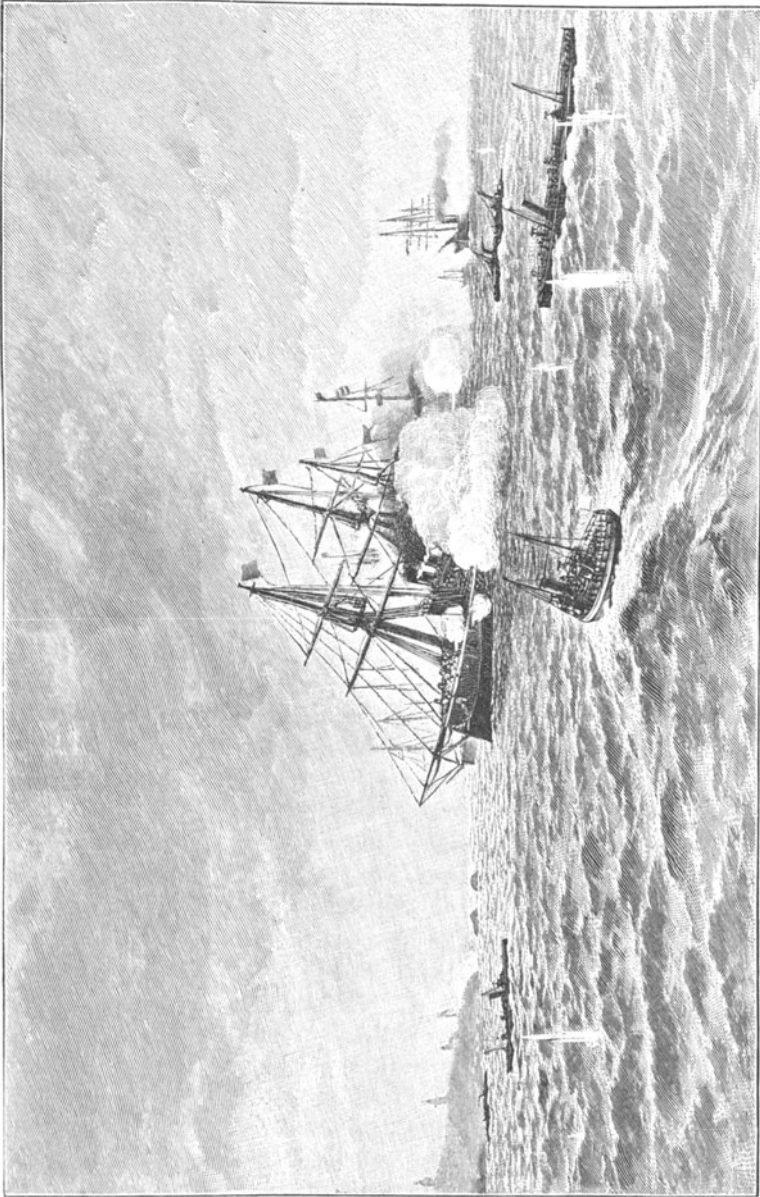
Das war am Vorabende der Schlacht von Tschuschima. Langsam rückt die Zeit vorwärts. Es ist Nacht geworden, die russische Flotte naht, und nur noch Stunden dauert es, bis die Welt wissen wird, ob Japan, ob Rußland der endgültige Sieger in diesem Kriege sein wird, der so vieles entscheiden wird. Am 27. Mai kam frühmorgens die russische Flotte den japanischen Kreuzern in Sicht und die Meldung ging nach der „Mikasa“, wo alsbald die Vorwärtsbewegung der ganzen vereinten Flotte befohlen wurde. Es wehte ein frischer südlicher Wind bei grober See, das Wetter war neblig, und die Russen dampften auf die Korea-



Seejblabt bei Tschufchima, Admiral Togo an Bord seines Flaggschiffs „Mikoja“. Zeichnung von Willy Stöber.

straße los, die Schiffe bildeten drei Linien, links die Linienfahrer, rechts die Kreuzer, in der Mitte die nicht gepanzerten Schiffe. Auf dem gewaltigen japanischen Admiralschiff wehte das Signal „Erhebung oder Niedergang des Reiches hängt an dem Ausgang der heutigen Schlacht. Jeder tue sein Äußerstes!“, und mit grimmiger Wut gingen die Scharen der eisengepanzerten Riesen des Meeres aufeinander los. Bald lag die Absicht Togos klar zu Tage, von links, von vorne und von rechts faßte er mit seinen Schiffen die Russen an, während bei diesen eine bestimmte Taktik nicht hervorgetreten ist. Auch nicht hervor-treten konnte, weil der russische Admiral weder vor der Schlacht, noch während derselben irgend welche leitenden Befehle erlassen hat. Die Russen drängten nach Osten und Norden, die Japaner suchten sie darin zu hemmen, laut raste der Geschützkampf, der wieder zuerst auf große Entfernung begonnen, zu Gunsten der Japaner ausfiel. Sie konzentrierten ihre ganze Artilleriekraft gegen die vorderen starken Schiffe der Russen, und schon nach zwei Stunden fing die „Osljabja“ an zu sinken, das Schiff brannte und hunderte von Menschen stürzten, um sich zu retten über Bord, als aber der gewaltige Rumpf sich erst seitlich neigte, dann sich umkehrend schließlich in die Tiefe schoß, da riß er noch hunderte von Seeleuten im wilden Strudel mit nach unten, den vielstimmigen Todeschrei unter lautem Aufbrausern erstickend. Bald nach dem Beginn der Schlacht wurde das Ruder des nicht gepanzerten Dampfers „Kamtschatka“ getroffen, das Schiff wurde steuerlos eine Zielscheibe für die Japaner, ziellos fuhr das Schiff im Kreise umher, bis eine Granate, die eine Kesselexplosion hervorrief, das Schiff zum Stoppen brachte. Bald trafen einige Granaten in der Wasserlinie, das Schiff sank, 160 Mann retteten sich in den Booten, die anderen kamen um. Dann teilte der Kreuzer „Nachimow“ das Schicksal der „Kamtschatka“ und versank, von Granaten durchsiebt, mit seiner ganzen Besatzung. Um 2 Uhr war das Gefecht auf seiner Höhe, die Japaner hatten sich dichter herangezogen, die großen Linienfahrer der Russen waren fast alle stark beschädigt, der kommandierende Admiral verwundet, die Schlacht so gut wie entschieden. Man hatte den schnellen, allen sichtbaren Erfolg der Japaner in diesem Maße nicht erwartet, und noch lange suchten die Seeleute der ganzen Welt nach der Ursache, die aber erst, nachdem die verschiedenen Berichte einliefen, gefunden werden konnte. Die großen russischen Schiffe waren, wohl aus bestimmten Gründen, allzusehr mit Kohlen belastet worden, sie gingen zu tief, neben anderen Umständen trat hierdurch der Fall ein, daß die stark gepanzerten

Teile im Wasser lagen, die schwächeren aber der Wasserlinie zu nahe rückten, und als nun diese Teile von Geschossen zerrissen sich der See öffneten, stürzte das Wasser bei jeder Neigung durch den Seegang in Strömen herein und die Bewegung der Schiffe wurde noch unregelmäßiger als bisher und das Schießen der Geschütze in gleichem Maße schlechter. Andere Schiffe hingegen hatten zu wenig Kohlen, sie lagen zu hoch heraus, und als die Flucht die einzige Rettung war, wurde bei ihnen der Kohlenmangel ausschlaggebend. Alles dies war Togo nicht unbekannt geblieben. Nun aber entwickelte sich ein furchtbarer unerbittlicher Kampf, der vorzugsweise gegen die großen Panzerschiffe der Russen gerichtet war, und an dem sich auch die japanischen Kreuzer, all ihr Feuer stets auf einen konzentrierend, beteiligten. Zuerst entstanden Brände auf den Panzerschiffen „Fürst Suworow“ und „Alexander III.“, dann noch auf mehreren anderen Schiffen, Rauch und Nebel mischten sich, die russische Flotte kam in Unordnung, der Hilfskreuzer „Ural“ sank. „Borodino“ und „Suworow“ kämpften auf das tapferste. Der japanische Panzerkreuzer „Asama“ brach das Gefecht ab und mußte die Linie verlassen, er hatte mehrere Schüsse in der Wasserlinie und leckte stark, das Flaggschiff des Admirals Dewa, der Panzerkreuzer „Kasagi“ befand sich eine Zeit lang in sinkendem Zustande und mußte von „Tschitose“ begleitet nach der Mburajiabucht gebracht werden. Das größte Unglück aber für die Russen war, daß ihr Admiralschiff der „Suworow“ so schnell außer Gefecht gesetzt wurde. Alles an Bord war in kurzer Zeit zerschmettert, die Sprachrohre, die zur Befehlsübermittlung dienen sollten, waren bald zerstört. Die Ordonnanzen, die der Admiral im Schiff umherschickte, wurden getötet, ehe sie ihren Bestimmungsort erreichten; das Schiff stand von einem bis zum anderen Ende in Flammen, die Vorrichtungen, die das Feuer bekämpfen sollten, funktionierten nicht mehr, und der Brand verzehrte die Sterbenden und die Lebenden. Das Ruder war beschädigt, das ganze Schiff directionslos, und dennoch wehrte das Schiff sich, bis es tiefer und tiefer sank, Torpedoboote daherjagten und es vollends zum Sinken und schließlich zum Kentern brachten. Um 3 Uhr geht der verwundete Koschtschestschewski an Bord des Torpedobootes „Bniny“ und gibt den Oberbefehl ab, diese Nachricht erhält aber der Admiral Nebogatow erst am Abend, als die Schlacht längst entschieden. Später verläßt der Ober-Admiral das genannte Torpedoboot und wird an Bord des „Biedowi“ gebracht. Nicht viel anders ging es mit dem „Borodino“, der einen ähnlichen hoffnungslosen Kampf durchzukämpfen hatte, überall einzelne Schiffe,



Untergang des „Dmitri Donskoi“ bei Ullonda. Photographische Aufnahme eines japanischen Offiziers während der Schlacht.

oder kleine Gruppen, die ohne Leitung, ohne einheitlichen Willen auf dem weiten Schlachtfelde umherirrten, bis sie der Übermacht zum Opfer fielen; Pulverdampf und Rauch und Nebel und dazwischen hunderte von platzenden, tausenden, zischenden Geschossen. Es war ein entsetzliches Abschlagen der bereits besiegten Russen.

Auf dem „Borodino“ häuften sich die Verwundeten und die Toten derartig, daß man sie, um Platz zu bekommen, erbarmungslos zu Duzenden in das Meer warf, aber das Verhängnis schritt vorwärts. An ein Entrinnen war nicht mehr zu denken. Als die Nacht hereinbrach, die japanischen Schiffe hatten sich etwas östlich zurückgezogen, die See war weniger hoch und mit verlangsamter Fahrt, wunden Kriegern gleich, zog das russische Geschwader nach so vielen Verlusten des ersten Kampftages nach Norden. Die Scheinwerfer verraten ihren Weg, und nun bricht es wie die höllische Jagd von allen Seiten schnaufend und schäumend durch die dunkle Nacht heran, das sind die Torpedoboote, einzeln, in Divisionen, in ganzen Schwärmen kommen sie in fliegender Fahrt daher. Mit verzweifelter Ausdauer stehen die russischen Kanoniere an den Geschützen, und Tod und Verderben sprüht den Booten entgegen, aber viele der Kanonen sind schon stumm geworden, viele der tapferen Kanoniere hat das Meer schon verschlungen, und sinkt auch ein Boot gurgelnd in die schwarze Tiefe, andere jagen heran, ein Blitz, ein Knall, eine Feuergarbe, ein Treffer! Was schadet es, wenn Hunderte untergehen, wenn nur der Feind geschlagen wird. Banzai! Banzai! so schrillt es durch die Nacht, wenn sie daherausen diese wilden Torpedomänner mit ihren furchtbaren Geschossen, die selbst die stärksten Wände der Schiffe in Trümmer schlagen. Und wie sie dahinschleicht diese lange furchtbare Nacht, so entnervend, ermattend, tödend! Der Nebel hat sich über das weite Schlachtfeld hingelagert, und durch denselben fallen die blaffen Strahlen der Scheinwerfer; die kleinen japanischen Torpedoboote, die durch die hohe See bisher zurückgehalten wurden, treffen nun ebenfalls ein und in ganzen Schwärmen eilen sie wie gierige Raubtiere über die Fluten. Die Russen waren indessen nach Südwest abgedrängt worden, die Nacht, der Nebel, die steten Angriffe durch die Torpedoboote haben sie fast ganz auseinander gebracht. Einige sind schon in der Nacht gesunken, andere der „Sissoi Weliki“ und „Monomach“ sind kampfunfähig geworden. Um 2 Uhr des Morgens wird die „Nawarin“ von Torpedobootten erspäht, angegriffen und versenkt. „Dmitry Donskoi“ von Torpedos getroffen, hatte sich in die Nähe der Insel Ullonda gerettet, dort wurde der Kreuzer von „Niitaka“ und „Otowa“ erreicht und von seinem Kommandanten, nachdem die Munition ausgegangen,

versenkt. Eine Gruppe russischer Schiffe unter Admiral Nebogatow, die Linienschiffe „Drel“ und „Nicolai I.“, die Küstenverteidigungsschiffe „Admiral Apraxin“ und „Admiral Esenjawin“, außerdem der Kreuzer „Sumrud“, wird am Morgen des 28. entdeckt; die schnelleren japanischen Schiffe holen sie bald ein, und nun ereignet sich etwas, was kaum glaublich schien, der russische Admiral holt beinahe ohne Kampf, und trotzdem er noch über ein fast unversehrtes großes Linienschiff gebietet, mit dem ganzen Geschwader die Flagge nieder und ergibt sich der Übermacht. Die Japaner führen seine Schiffe im Triumphe nach Sasebo. Das dritte aber der Küstenpanzerschiffe, der „Uschakow“, kämpft an anderer Stelle einen langen heldenhaften Kampf gegen zwei starke Panzerkreuzer, den „Swate“ und „Takumo“, und schließlich sinkt er mit wehender Flagge unter. Nur eins der Schiffe des Admirals Nebogatow, der kleine Kreuzer „Sumrud“ entrinnt, der Kommandant wollte sich nicht der Übergabe beugen. Um 3 Uhr des Nachmittags sichteten die japanischen Torpedozerstörer „Saranami“ und „Kagero“ zwei russische Torpedobootszerstörer, verfolgten sie und hatten sie um 4 $\frac{1}{2}$ Uhr unter ihren Geschützen, das eine russische Boot hißte die weiße Flagge und stoppte. Es war das russische Fahrzeug „Biedowi“, und an Bord desselben befand sich der verwundete russische Admiral mit seinem Stabe. Admiral Roschtschewski war der Gefangene des Admirals Togo. Von den 37 russischen Schiffen entkamen nur wenige Hilfskreuzer, der Admiral Enquist erreichte fliehend mit den Kreuzern „Aurora“, „Dleg“ und „Schemtschug“ Manila und nur der kleine Kreuzer „Almas“ kann die Kunde von der furchtbaren Niederlage und der Gefangennahme des Admirals nach Wladiwostok bringen. Die zweite und die dritte russische Flotte sind vernichtet, 6000 Mann sind gefangen in Feindeshand gefallen. An Viertausend sind gefallen und ertrunken, und Japan hat diesen großen Sieg mit verhältnismäßig wenig Opfern erkauft. Admiral Togo gibt seinen Verlust auf etwa 600 Mann an, und nennenswerte Schiffe sind nicht untergegangen, wenn auch die starken Schäden, die viele der anderen erlitten haben eine lange und schwierige Reparatur beanspruchen. Aber dazu ist jetzt hinreichend Zeit. Die japanische Marine hat ihre Aufgabe glänzend beendet. Das große, gewaltige Rußland als Freund gesucht und umworben, als Feind gefürchtet von ganz Europa liegt am Boden. Zerschlagen und zerschmettert von einem Staate, der eben erst Großstaat geworden. Rußland kann sich nicht mehr erheben, für Jahrzehnte ist es gelähmt, denn es hat keine Flotte mehr, und hätte es noch eine, es hat niemand, den es einem Helden wie Togo gegenüberstellen könnte.

Was Admiral Togo vollbracht hat, mit einer Flotte zwei feindliche zu schlagen und zu vernichten, von denen jede der seinen ungefähr gleich kam, und dabei fast keine Verluste zu erleiden, hat noch kein anderer Flottenführer vor ihm vermocht, und wenn man von Nelson sagen kann, er hat England zur Beherrscherin des Westens gemacht, so kann man mit Fug und Recht behaupten, Togo hat Japan zur unbestreitbaren Vormacht im Osten gemacht, dabei ist Togo, stets der einfache, wortkarge und bescheidene Mann geblieben, der er immer war. Als der Kaiser ihm ein Glückwunschtelegramm sendete, antwortete er in einer Form, die japanische Sitte und ritterlichen Brauch so recht kennzeichnen: „Daß wir einen über alle Erwartungen großen Erfolg erzielt haben, verdanken wir den glänzenden Eigenschaften Eurer Majestät und dem Schutz der Geister Ihrer Vorfahren und nicht der Wirkung irgend eines menschlichen Wesens. Wir werden treu bleiben und dem Kaiser zu Willen sein.“

In Tokio aber erwarteten ihn großartige Ehrungen, und als er durch den ihm erbauten Triumphbogen fuhr, da riefen Hunderttausende von Japanern „Ban=Bansai.“ Zehntausendmal, zehntausend Jahre möge unsere Seeherrschaft dauern!

Ja! Die Japaner haben es zur rechten Zeit verstanden, sich eine tüchtige Flotte zu bauen!

Das große Geheimnis der Kriegskunst zur See, das einst Nelson erkannt hatte und stets durchführte, war auch für Admiral Togo zur Richtschnur geworden. Er wußte wie jener seinen eigenen Geist und Willen in jeden Untergebenen hineinzupflanzen wie eine treibende Kraft und er verstand es stets an einer Stelle, mit seiner ganzen Macht aufzutreten und den Gegner zu zerschmettern, ehe ihm andere zur Hilfe kommen konnten.

Am 27. Oktober 1905 fand auf dem großen Begräbnisplatz von Yokohama eine würdige Totenfeier statt, die den gefallenen Seeleuten des 37. und 38. Jahres Meije galt. Nachdem ein Marineoffizier im Namen des Kronprinzen Opfergaben auf dem Shintoaltar niedergelegt hatte, trat Togo an den Altar und hielt eine Ansprache an die Geister der Toten, in der er ihre Treue anerkannte und für die Lebenden Treue versprach. Alle Admirale, die höhere Kommandos inne hatten, waren zugegen und die ganze Versammlung zählte mehr als 20000 Menschen, die, als Togo geendet und seine Frau in einfacher Nationaltracht am Arme, durch die Reihen schritt in einen Jubel ausbrach, der kein Ende nehmen wollte, Togo Taischo Bansai! Hoch Admiral Togo!



Deutsches Flottenbuch

Erlebnisse eines See-Kadetten in Krieg und Frieden.

Von

Korvetten-Kapitän a. D. von Holleben

Sechste vermehrte u. verbesserte Auflage. Mit 122 Text-Abbildungen u. 4 Chromobildern

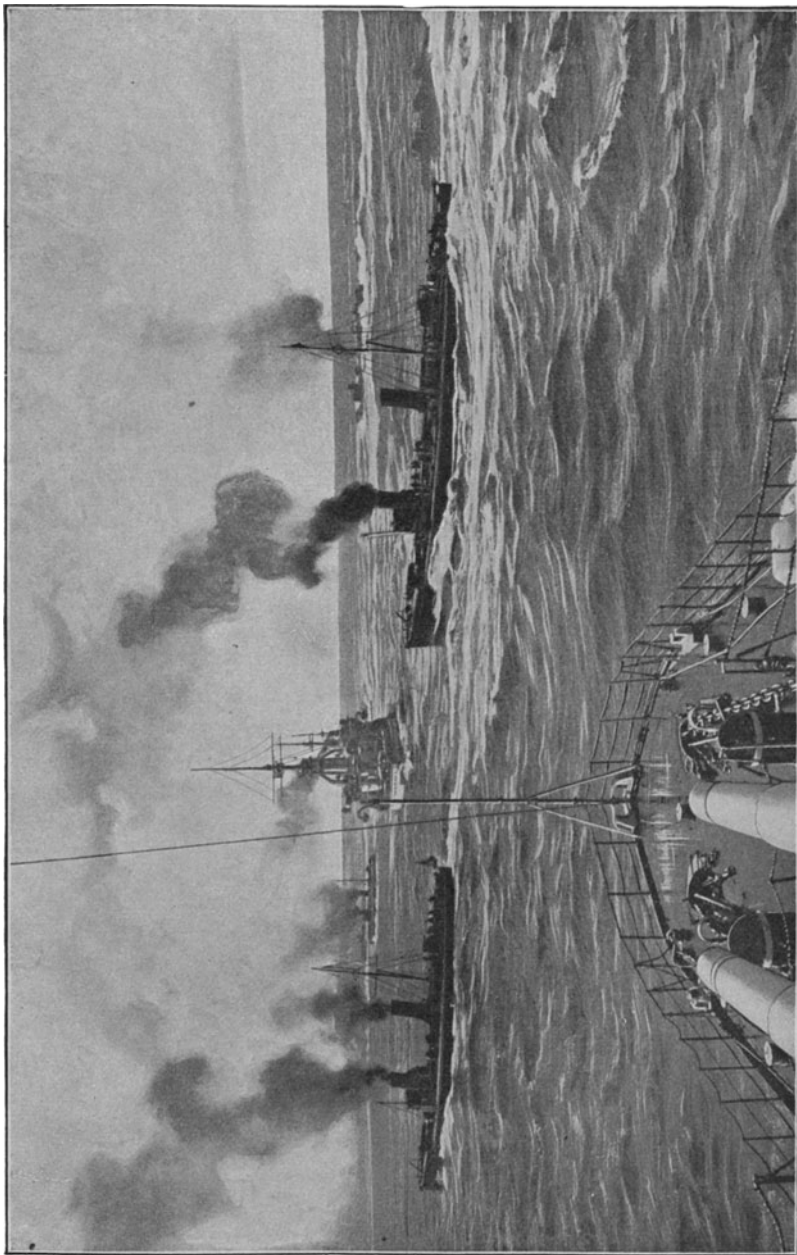
Geheftet M. 6.—. Gebunden M. 7.50

Seit das Deutsche Reich in die Reihe der Kolonial-Mächte eingetreten und in unmittelbarer Verbindung damit seine Flotte in raschem Aufblühen begriffen ist, hat sich naturgemäß auch das Interesse aller Kreise des deutschen Volkes der Marine zugewandt. Diese Anteilnahme zu hegen und zu pflegen, das Verständnis für die Aufgaben und die Tätigkeit der Kriegs- wie der Handelsflotte insbesondere bei der reiferen Jugend zu wecken und zu fördern, ist der vornehme Beruf des Hollebenschens Flottenbuchs! Der frische, lebendige Ton der Erzählung und der wohlthuende Humor, der die Schilderungen durchweht, machen das Buch bei allem sachlichen Gehalt zu einer außerordentlich anziehenden Lektüre, so daß man es immer wieder

gern zur Hand nehmen wird. Die neue Auflage ist textlich wie illustrativ verbessert, vor allem wurde überall den Fortschritten und **neueren Errungenschaften auf dem Gebiete der Schiffstechnik** Rechnung getragen. Besondere Erwähnung verdienen die in Farbendruck ausgeführten, von Künstlerhand geschaffenen neuen Abbildungen, welche dem Buche zur prächtigsten Zierde gereichen.



Verlag von Otto Spamer in Leipzig



Die Torpedoboot-Division durchbricht das Geschwader der Linienthiffe.
Aus Holleben: „Flottenbuch“.

Aus fernen Zonen

Originalberichte berühmter Forscher und Reisender

Herausgegeben von

Johannes Benningfen

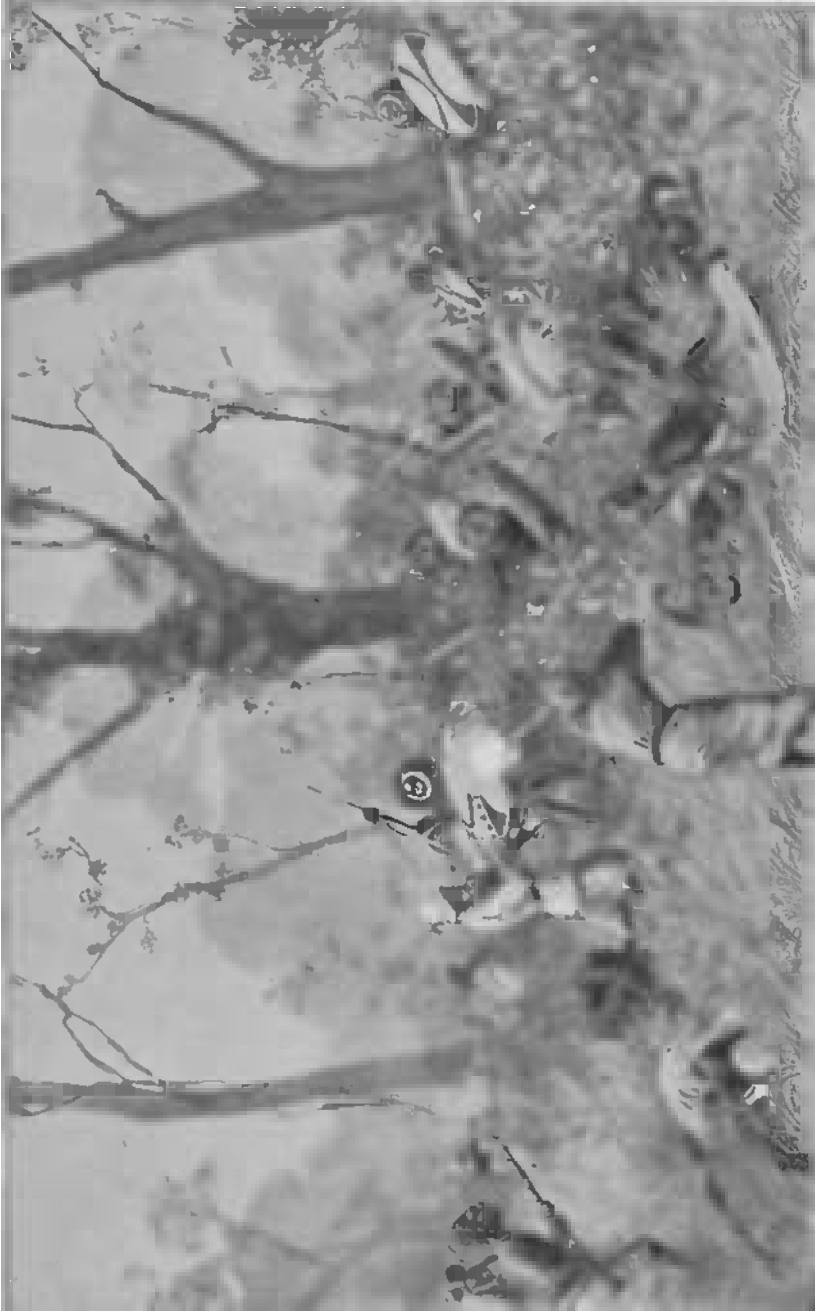
Mit 62 Abbildungen

Geheftet M. 5.—. Eleg. gebunden M. 6.—.

Inhalt: Fridtjof Nansen, Ein harter Kampf. — Carl Peters, Durch die Massais über das Leikipia-Plateau zum Baringossee. — Hermann von Wissmann, Die Araber und der Sklavenhandel in Innerafrika. — Ernst Haeckel, Sechs Wochen unter den Singhalesen. — Carl Chun, Die Nikobaren. — Otto E. Ehlers, Stromabwärts nach Hanoi. — J. J. Rein, Das japanische Volk. — Friedrich Naumann, Nazareth und Jerusalem.

Ein prächtiges, ebenso unterhaltendes wie zugleich auch belebrendes Jugendbuch. Hervorragende Forscher und Reisende erzählen darin von kühnen Abenteuern zu Wasser und zu Lande, die sie am Nordpol oder in den Tropen bestanden, von den uns oft seltsam erscheinenden Sitten und Gebräuchen mancher Völker, die in fernen Zonen leben, vom heiligen Lande und Innerafrika. Diese Berichte werden das Interesse der jugendlichen Leser wecken und ihre Herzen rühren, sind es doch die bedeutendsten Vertreter auf dem Gebiete der Erdforschung, die zu uns reden, Männer, die, vom edelsten Forschungstrieb befeelt, alle Kraft, ja das Leben einsetzen, das Dunkel zu entschleiern, welches noch weite Gebiete unserer Mutter Erde einhüllt. — Das Buch ist eine außerordentlich wertvolle Gabe für die Jugend, der damit ein unverfälschter Quell der Belehrung und der edelsten Unterhaltung dargeboten wird. Aber auch der Erwachsene, ja der Hochgebildete wird in dem Bande mit derselben Teilnahme lesen. **Zahlreiche künstlerisch wertvolle Illustrationen** erhöhen den Wert des Buches, und die wahrhaft glänzende Ausstattung läßt es als ein **Geschenkwerk ersten Ranges** erscheinen.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig



Angriff auf die Mafflals am Ugaregebiet.
Aus Benningfen: Aus fernen Zonen.



Christoph Columbus

Christoph Columbus

und die Entdeckung von Amerika

Für Jugend und Volk geschildert

von

Johannes März

Mit 46 Text-Abbildungen und einer
Karte der Reisen des Columbus

Geheftet M. 3.—, gebunden M. 4.—

△ ▽ **Serdinand Cortez** ▽ △
und die Eroberung von Mexiko

Für Jugend und Volk geschildert von

Johannes Kleinpaul

Mit 48 Text-Abbildungen. Geheftet M. 4.50, gebunden M. 5.50

△ ▽ **Francisco Pizarro** ▽ △
und die Eroberung von Peru

Für Jugend und Volk geschildert von

Johannes März

Mit 42 Text-Abbildungen. Geheftet M. 4.50, gebunden M. 5.50

Die Entdeckung der Neuen Welt durch Christoph Columbus, sowie die Eroberung von Mexiko und Peru durch Serdinand Cortez und Francisco Pizarro gehören zu den denkwürdigsten Begebenheiten aller Zeiten. Im ersten Buche werden die vier Entdeckungsfahrten des großen Genuesen vorgeführt, dagegen schildern die folgenden Bände die kühnen Taten der Eroberer von Mexiko und Peru so lebendig und packend, daß sie sich wie spannende Romane lesen, und doch berichten die Verfasser nur historische Thatfachen. Die Illustrierung ist reich und authentisch und stellt teils die handelnden Personen dar, teils veranschaulicht sie die eigenartige Landschaft, den Schauplatz der Ereignisse in charakteristischen Ausschnitten. Eine fesselndere und anregendere Lektüre gibt es kaum.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

JAPAN

Das Land der aufgehenden Sonne einft und jetzt

Nach feinen Reifen und Studien geſchildert von

Dr. Joſeph Lauterer

Dritte, bis zur Gegenwart fortgeführte Auflage

Mit 108 Abbildungen nach japaniſchen Originalen ſowie nach photographiſchen Naturaufnahmen.

Preis: Gebettet 7 M., elegant gebunden 8 M. 50 Pf.



Japaniſcher Bauer mit Grasmantel.

Dr. Lauterer bietet in dieſem Buche zum erſtenmal eine zuſammenhängende, populäre Darſtellung des japaniſchen Reichs, ſeiner geſchichtlichen Entwicklung und ſeines gesamten Kulturlebens. In feſſelnder Weiſe und nach eigener auf mehrjähri gen Reifen durch ganz Japan gewonnener Anſchauung entwirft der Verfaſſer ein anſchauliches Bild des Landes. Er ſchildert den Bodenreichtum Japans, ſeine Tier- und Pflanzenwelt, die geographiſchen und klimatiſchen Verhältniſſe, inſondere aber ſeine Bewohner in ihren eigenartigen Sitten und in ihrer ganzen Lebensweiſe.

Besonders hervorzuheben ſind die dem Werke beigegebenen, vorzüglich ausgeführten Illuſtrationen. Eine Reihe von Reproduktionen nach Darſtellungen der berühmteſten japaniſchen Künſtler vermittelt die Anſchauungs- und Denweiſe des Inſelvolkes, während zahlreiche photographiſche Naturaufnahmen uns mitten in das volle Leben und Treiben hineinführen.

Lauterers Buch bietet ein getreues Bild des alten und des heutigen Japans und damit für jeden Gebildeten einen Schatz der Belehrung und Unterhaltung. Von großem Nutzen iſt es dem Kaufmann, welcher ſich über die japaniſchen Verhältniſſe unterrichten will. Auch für den Japanreife nden enthält es zahlreiche wertvolle Ratſchläge und Winke, die ihm für den dortigen Aufenthalt von größtem Nutzen ſein werden.

Korea

Das Land des Morgenrots

Nach feinen Reifen geſchildert von

Angus Hamilton

Mit 110 Abbildungen nach photographiſchen Aufnahmen ſowie einer Karte.

Gebettet 7 M., elegant gebunden 8 M. 50 Pf.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

Das alte Wunderland der Pyramiden.



Kopf der in Turin befindlichen Porträtstatue
Kamjes' II.

Geographische, politische und kulturgeschichtliche Bilder

aus der Vorzeit,
der Periode der Blüte sowie des Verfalles
des alten Ägyptens.

Von

Dr. Karl Oppel.

Sünfte umgearbeitete
und vermehrte Auflage.

Mit **250** Text-Abbildungen
und Karten,
sowie **4** Tafeln in Farbendruck.

Geheftet M. **7.—**.

Sein gebunden M. **8.50**.



Oppel hat sein Buch mit Begeisterung für das „Wunderland“ und seine alten Bewohner geschrieben; er wollte dadurch die Jugend und die weiteren Kreise der Gebildeten bekannt machen mit jenem merkwürdigen Lande und Volke, von dem die andern Völker am Mittelmeer einen großen Teil ihrer Kultur erhielten, und das dadurch auf die Entwicklung des Menschengeschlechts einen wesentlichen Einfluß ausübte, wiewohl nicht einen so großen, wie früher angenommen wurde. Überdies darf Ägypten ein noch erhöhtes Interesse beanspruchen, seitdem seine engen Beziehungen zu Vorderasien bekannt geworden sind. Die schwere Aufgabe, dieses Buch der neuen Forschung entsprechend umzugestalten, ohne ihm zugleich seinen wesentlichen Reiz zu rauben, ist von dem Bearbeiter der fünften Auflage in vortrefflicher Weise gelöst worden, und das Buch liegt verjüngt und dem Stande der heutigen Wissenschaft entsprechend vor, ohne den Geist, in dem Oppel es schrieb, zu beeinträchtigen. Die prächtige Illustration, bei der tunlichst die Schöpfungen der Ägypter selbst zur Darstellung gebracht wurden, erleichtert das Verständnis für die Weltanschauung der ältesten Kulturvölker.

Das Buch eignet sich vorzüglich als **Geschenkwerk für die studierende Jugend**, doch kann es auch jedem Freunde des Altertums warm empfohlen werden, insbesondere aber auch allen denen, die sich auf eine **Reise nach Ägypten** vorbereiten wollen.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

Das Moderne Ägypten

von A. B. de Guerville

Autorisierte Übersetzung aus dem Englischen

Mit 200 Abbildungen nach
photographischen Aufnahmen

Preis: Geheftet M. 8.50,
elegant gebunden M. 10.—.

Ein hochinteressantes, flott und amüſant
geschriebenes Buch über Ägypten wie
es jetzt ist

Der Tourist, dem es um das sonnige Klima sowie Kenntnis des fremden Landes, seiner Bevölkerung und seiner Sitten zu tun ist, der Politiker, der die Verwaltung studieren will, der Finanzmann, der sich neue Gebiete untertan machen, der Kaufmann, der sich neue Märkte erschließen will, der Beobachter, der das fremdartige Gemisch von Rassen und Glaubensbekenntnissen mit Streiflichtern beleuchtet sehen will, — sie alle sollten dies Buch unbedingt lesen, denn der Verfasser bietet jedem etwas Wertvolles und Wissenswertes.

Ganz besonders kann das Buch allen
Besuchern Ägyptens dringend emp-
fohlen werden; es dient vortrefflich
zur Vorbereitung für die Reise und
bildet zugleich eine ebenso unter-
haltende wie lehrreiche Reifeselektüre.



Verlag von Otto Spamer in Leipzig

Illustrierte Mythologie

Der Hellenen, Römer,
Germanen, Iranier und Indier.

Nebst einem Anhang
über die Mythen und den Kult der
Babylonier und Ägypter

von
Prof. Dr. Hermann Göll.

8. neubearbeitete Auflage.

Mit 181 Text-Abbildungen.

Geheftet M. 5.—, gebunden M. 6.50.



In dieser vollständig neu bearbeiteten achten Auflage hat der mythologische Inhalt, entsprechend der Entwicklung der Mythologie zu einer selbständigen Wissenschaft, durchweg Bereicherungen erfahren, während die rein religionswissenschaftlichen Abschnitte mehr in den Hintergrund treten. Der Illustration ist wiederum die größte Sorgfalt zugewendet worden, insbesondere ist die Zahl der Bilder von mythologischer Bedeutung wesentlich vermehrt worden.

Iranische Mythologie. Von G. Hüfing. Sonderabdruck aus Gölls illustrierter Mythologie. Geheftet M. 1.—.

Abenteuer des Kapitän Mago

Eine phönizische Weltfahrt vor dreitausend Jahren.

Vierte Auflage. Von **Dr. Karl Oppel.** Vierte Auflage.

Mit 67 Text-Abbildungen, einem Titelbilde und einer Karte.

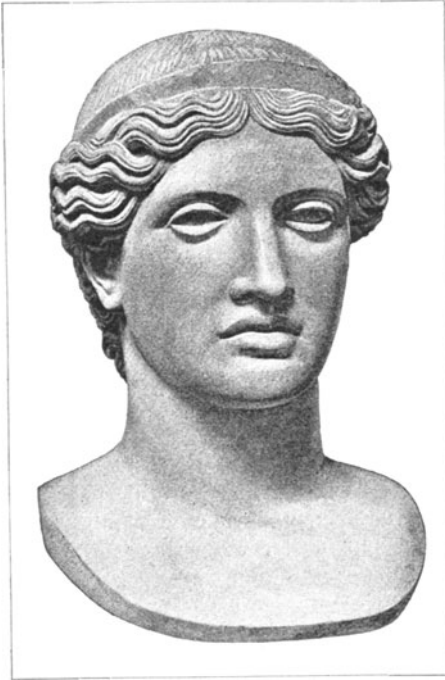
Elegant gebunden M. 6.—.

Oppels Erzählung „Kapitän Mago“ gibt eine lebendige Schilderung von der Lebensweise, den Sitten, Gebräuchen und Religionsanschauungen der alten Phöniker. Sie zeigt, wie weit vor dreitausend Jahren bei diesen erfahrensten und unternehmendsten Reisenden die geographische Kenntnis ging, und wie die Erde tausend Jahre vor Christi Geburt ausfab; sie stellt die in wissenschaftlichen Werken zerstreuten, darauf bezüglichen Notizen zu einem lebensvollen Bilde zusammen und macht so die Ergebnisse gelehrter Forschung auch dem Nichtgelehrten, insbesondere der reiferen Jugend zugänglich.

Pythagoras. Zeit- und Lebensbilder aus dem alten Griechenland. Der studierenden Jugend gewidmet von Dr. Ad. Riecke. Zweite Auflage. Mit 50 Text- und vier Tonbildern. Geheftet M. 2.50. Gebunden M. 3.—.

Pendragon. Kulturgeschichtliche Erzählung aus der Zeit Alexanders des Großen. Von Prof. Dr. J. Mäbly. Mit 42 Text-Abbildungen und einem Titelbilde. Geheftet M. 3.50. Gebunden M. 4.50.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig



Die farnesinische Hera.

für Freunde des klassischen
Altertums, insbesondere für
die deutsche Jugend.

Hellas

— Das Land und —
Volk der alten Griechen.

Von
Dr. Wilhelm Wägner.

für die 9. Auflage neu bearbeitet
von
Fritz Baumgarten
Prof. am Gymnasium zu Freiburg i. B.

Vollständig neu illustriert.

Geheftet 10 Mark.
Gut gebunden 12 Mark.

RÖM Geschichte des römischen Volkes und seiner Kultur

8. Auflage.

Von Dr. Wilhelm Wägner.

8. Auflage.

In achter Auflage bearbeitet von Prof. Dr. O. E. Schmidt, Rektor des kgl. Gymnasiums in Würzen.

~*~*~*~*~* Mit 300 Text-Abbildungen und zwei Karten. ~*~*~*~*~*

Geheftet 10 Mark, gut gebunden 12 Mark.

~~~~~  
Beide Werke, „Hellas“ und „Rom“, gehören zu den bevorzugtesten Schriften für das reifere Alter. Es sind Bücher, die Belehrung und Unterhaltung auf das glücklichste verbinden. Die Darstellung ist gehaltvoll, anziehend und vor allem allgemeinverständlich. Sie umfaßt nicht nur die geschichtlichen Vorgänge, sondern auch, was den Wert der Werke besonders erhöht, die kulturhistorische Entwicklung. Besondere Erwähnung verdient die prächtige, vollständig erneuerte Illustrierung, bei der als Prinzip galt, überall die Schöpfungen der Alten selbst zur Darstellung zu bringen, was am besten zum Verständnis der Weltanschauung jener klassischen Völker führt. So empfehlen sich beide Werke sowohl zur Privatbelehrung als auch zur Ergänzung des geschichtlichen Unterrichts, insbesondere aber als Prämien und Festgeschenke.

---

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

# Unsere Vorzeit

Von

**Dr. Wilhelm Wagner.**

In Schilderungen für Jugend und Volk.



## **Nordisch-germ. Götter und Helden.**

(Erster Bd.) In siebenter Auflage neubearbeitet von G. B. Mit 94 Textabbild. nach Zeichnungen von Prof. E. Doepler u. a. I. Göttersagen. II. Nordische Helden-sagen. Preis geb. M. 8.50.

## **Deutsche Helden-sagen.**

(Zweiter Bd.) In siebenter Aufl. bearbeitet von G. B. Mit 90 Textabbildungen von B. Vogel und A. Zick. I. Sagenkreis der Amelungen. II. Sagenkreis der Nibelungen. Gudrun. Herzog Ernst.

Beowulf. III. Karolingischer Sagenkreis. Die Haimonskinder. Roland. Wilhelm von Orange. IV. Sagenkreis von König Artus und dem heiligen Gral. Titarel. Parzival. Lohengrin. Tristan und Isolde. V. Tannhäuser. Preis gebunden M. 8.50.

**Germanische Volks-sagen.** (Dritter Bd.) Von **Dr. J. Nover** und **J. Wagner** u. a. Zweite vermehrte und verbesserte Auflage. Mit 43 Abbild. von Erdmann Wagner u. a. Preis geb. M. 8.50.

Inhalt: Ritter Samson. — Die Helias-sage. — Der gehörnte Sigfrid. — Genovefa. — Wilhelm von Orange. — Die schöne Magelone. — Der gute Gerhard. — Griseldis. — Der arme Heinrich. — Der Graf im Pfluge. — Hirlanda von Bretagne. — Robin Hood. — Fortunatus und seine Söhne. — Till Eulenspiegel. — Die Märe vom Peik. — Die Schildbürger. — Doktor Saust. — Der Rübenzägel. — Deutsche Kaisersagen. — Heinrich der Löwe.

---

Verlag von Otto Spamer in Leipzig.





Probekbild aus Wagners *Vorzeit I.* 7. Aufl.  
**Sreyer und Skirmitz.** Zeichnung von Alexander Zick.

# Deutsche Briefe

Sür Schule und Haus

herausgegeben von

**Johannes Henningsen**

Mit Buchschmuck von Professor Hans Christianfen, Darmstadt

**Gebeftet . . . . M. 3.50**

**elegant gebunden M. 4.50**

**D**ie Bedeutung des Briefes zur Erkenntnis der Entwicklung des Volkslebens und der Volksbildung wird immer mehr anerkannt. Immer mehr lernt man die reichen Schätze an Geist und Gemüt, die in unserer Briefliteratur vorhanden sind, würdigen und benutzen. Aber während die bisher erschienenen Werke sich vorzugsweise an die literarisch Gebildeten wenden, ist unser Buch für den schlichten Mann des Volkes und für die Jugend bestimmt. Es ist ein Volksbuch im besten Sinne des Wortes. Der Herausgeber hat mit geschickter Hand aus der Fülle des Stoffes eine Auswahl solcher Briefe getroffen, in denen Handlung vorhanden ist, und die dem Leser Einblicke in das Leben und den Charakter bedeutender Menschen aus den verschiedensten Zeiten und Verhältnissen gewähren.

Vertreten sind in dem Werke die Meister des deutschen Briefes von Luther bis auf unsere Zeit. Genannt seien von großen Dichtern und Denkern Gellert, Lessing, Goethe, Schiller, Körner, Grimm u. a., von Musikern Felix Mendelssohn, Robert Schumann und Richard Wagner. Die nachklassischen Meister sind vertreten durch Friedrich Hebbel, Theodor Storm, Eduard Mörike, Gottfried Keller, Klaus Groth und Fritz Reuter. Aus der Zeit des nationalen Aufschwunges erwähnen wir die köstlichen Briefe Kaiser Wilhelms I., Bismarcks und Moltkes. In die Welt des Technikers führen uns die Briefe des Ingenieurs Max Eyth, in die des Arztes die Briefe des berühmten Chirurgen Theodor Billroth usw. Eine knapp gehaltene Geschichte des deutschen Briefes erhöht den Wert des Buches.

Die Ausstattung ist glänzend und eigenartig vornehm, hat doch die Meisterhand von Prof. Hans Christianfen in Darmstadt den Buchschmuck geschaffen.

---

Verlag von Otto Spamer in Leipzig