

DEUTSCHES
Flottenbuch

Von Korvetten Kapitän a.D.
von Holleberg.



Deutsches Flottenbuch

Erlebnisse eines Seekadetten
in Krieg und Frieden

Bearbeitet von

Korvetten-Kapitän a. D. von Holleben

Zehnte Auflage

Mit 122 Text-Abbildungen und 4 Chromobildern

nach Zeichnungen von Richard Knöfel, Willy Stöwer u. a.,
sowie nach Original-Photographien.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

1905

ISBN 978-3-662-33704-2
DOI 10.1007/978-3-662-34102-5

ISBN 978-3-662-34102-5 (eBook)

Vorwort.

Das Seewesen in seiner heutigen Ausbildung ist unstreitig das großartigste gemeinsame Werk der zivilisierten Völker, dasjenige, in dem Wissenschaft und Technik im Bunde die wichtigsten und schönsten Erfolge errungen haben und ferner erhoffen lassen. Ungleich besser ausgerüstet als früheren, weniger vorgebildeten Seefahrer, durchschneiden wir heute die ungeheuren Wasserflächen, finden sicherer unsere Bahnen und erreichen rascher unsere Ziele. Die Gefahren, welche übellauige Luft- und Wassergeister dem in ihr Reich eindringenden Menschen gern bereiten, sind noch dieselben geblieben, aber sie erscheinen uns kleiner, weil unsere Mittel, sie zu bekämpfen oder ihnen auszuweichen, vollkommener geworden sind.

Die Lebensgeschichte eines Kriegsschiffs-Seemanns, von seinem ersten Schritte auf die schwankende Planke durch alle die Fährlichkeiten, die das Meer in seinem trügerischen Schoße birgt, hindurch, ist der leitende Faden, an den sich in dem vorliegenden Werke zahlreiche Belehrungen über alles, was zu einem Seeschiffe und zu einem Seemann gehört, anschließen. Ferner werden die Bauarten und die verschiedenen Arten der Schiffe so weit als angängig behandelt, interessante Züge und Kriegsfahrten zur See erzählt, und namentlich wird das für Deutschland besonders Wichtige hervorgehoben. Das Entstehen, die Blüte und der Verfall der deutschen Kriegs- und Handelsflotte, die einst die meerbeherrschende Hansa, ein Bild urdeutscher Tätigkeit und Kraft, auswandte, Preußens erstes Bestreben, sich eine Kriegsflotte zu schaffen, die Hoffnungen, die alle Vaterlandsfreunde vom Aufschwunge derselben unter dem Großen Kurfürsten hegten, und wie endlich in unseren Tagen diese Hoffnungen angefangen haben sich zu verwirklichen — dies alles sind denkwürdige Epizoden, die in dem Werke dem jugendlichen Leser in leicht faßlicher Darstellung vorgeführt werden.

Mit warmen Worten haben wir der Verdienste gedacht, welche sich Preußen um die Schöpfung der deutschen Marine erworben hat. Sene Zeiten

sind vorüber, wo der im fernen Lande weilende Deutsche ungerächt jede Unbill ertragen mußte, die ihm von fremder Hand zugefügt wurde, und wo die Regierungen deutscher Staaten teilnahmslos beunruhigende Ereignisse sich an entlegenen Gestaden entwickeln ließen.

Dank der Fürsorge derer, welche die Interessen des politisch einigen und geeinigten Vaterlandes wahrzunehmen berufen sind, hat unsere Kriegsmarine angefangen, sich in einer Weise zu entwickeln, die der heutigen Weltstellung Deutschlands würdig ist.

Möge das Buch sich nicht nur die Jugend unseres Vaterlandes wie bisher zu Freunden erwerben, sondern gleichzeitig als „Deutsches Flottenbuch“ die Teilnahme nähren und erweitern, die jeder gute Deutsche für des Vaterlandes steigende Macht zur See im Herzen fühlt.

„Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel; wer den Handel der Welt beherrscht, beherrscht auch die Reichtümer derselben und folglich die Welt selbst.“ Ein neuerer Geschichtschreiber deutet dies Wort in folgender Weise: „Wer keinen Teil hat an der Seeherrschaft, hat keinen Teil am Welt-handel. Wer keinen Teil am Welthandel hat, der hat auch keinen Teil an den Reichtümern der Welt und an der Macht, die diese gewähren.“

Man kann, diese unbestreitbaren Wahrheiten beherzigend, nur den heißen Wunsch aussprechen, daß diese mehr und mehr in dem gesamten deutschen Vaterlande begriffen werden mögen! Möge das hohe Ziel unseres tatkräftigen Kaisers: daß das Deutsche Reich auch zur See die ihm gebührende Macht und Größe erreiche, unsere deutsche Jugend fort und fort begeisterte: „Vom Fels zum Meer!“

v. Holleben,

Korvetten-Kapitän a. D.

Inhalt.

Hinter dem Mast.

	Seite
I. Der Eintritt in die Marine	3
Ein Weihnachtsgeschenk und seine Folgen. — Der Eintritt in die Marine. — Die Schiffsnamen. — Die Fregatte „Niobe“. — Erste Lehrzeit. — Auf der Reede und in See. — Verschiedener Wind. — Die Kanonen der „Niobe“. — Eine Seeschlacht früherer Tage und ein junger Held.	
II. Die Kadettenzeit als Lehrzeit	61
Die Marineschule in Kiel und die Sehnsucht nach Piefte. — Von früheren deutschen Seehelden. — Aus dem Gebiet der Navigation. — Die „Undine“. — Gesangunterricht. — Kopenhagen. — Worte Nelsons. — Stapellauf von Schiffen. — Eisene Schiffe. — Manöver unter Dampf und Segel.	
III. Die Einrichtung einer Kreuzerfregatte	105
Nochmals die Schulbank, Seemannschaft und Artillerie. — Das silberne Portepée und Urlaub. — An Bord der „Stojch“. — Leuchttürme. — Die Ausrüstung.	
IV. Unterwegs	145
Durch den Kanal. — Das Leben an Bord. — Der Kommandant und der erste Offizier. — Die übrigen Seeoffiziere und die Doktoren; der Seefoldatenoffizier. — Der Voortsmann, Zimmermann, die anderen Deckoffiziere und überall zwischendurch die Kadetten. — Die Mannschaften eines Kriegsschiffes, und was sie sich erzählen.	
V. Die erste große Reise	183
Im Meerbusen von Biscaya. — Ein Sturm. — Lissabon. — Schlechte Aussichten in der Messe. — Im Passat über den Ozean. — Unter dem Äquator. — Winde und Stillen. — Regen und Sonnenbrand. — Rio de Janeiro. — Die Magalhãesstraße. — Robinson Crusoe. — Nach Chile und Peru. — Der Stille Ozean. — Auf den Sandwichsinseln. — Cook und sein Ende. — Kapitadt, Helena. — Des Freundes Tod.	

Von deutschen Flotten.

VI. Die Entwicklung der deutschen Marine	229
Der Große Kurfürst und die afrikanischen Besitzungen. — Groß-Friedrichsburg heute. — Die Zeit des Großen Königs. — Gneisenau und Prinz Albatert. — Die Aufrichtung der Reichsmarine. — Der Kampf mit den Piraten. — Gründung des Hafens an der Jade. — Räder- und Schraubenschiffe. — Preussische Flottillen in Italien. — Verlust des Schoners „Frauenlob“. — Das Jahr 1864. — Zachmann bei Jasmund.	

	Seite
VII. Aus den Kriegsjahren 1866, 1870/71 und die Periode bis 1882	257
<p>Die Kaiserlichen Werften. — Tegetthoff bei Helgoland und Lissa. — Unsere Küsten und unsere Flotte. — Admiral Zschmann. — Das Verhalten der Französischen Flotte. — Ausfall der Nymph. — Ein Zweikampf zur See. — General von Stosch und die deutsche Industrie. — Entwicklung von Kanzen und Kanone. — Deutschland in Haiti. — Der Untergang des „Großen Kurfürsten“.</p>	
VIII. Verschiedene Fahrten in fernem Welten	305
<p>Kanonensboote. — Auf Helgoland. — Der Kampf mit dem Drachen. — Die Artillerie des Meeres. — Eine Millionengeschichte aus Dominika. — Singapore und Siam. — Auf Borneo unter den Dajaks. — In der Südsee. — Samoa.</p>	
IX. Die neue Zeit	341
<p>Der Fischtorpedo. — Seine Einrichtung. — General v. Capriwi. — Die Torpedoboote. — Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg. — Veränderungen im Schiffbau. — Schnellfeuerkanonen. — Maschinen und Schnelligkeiten. — Prinz Heinrich. — Bildungsweisen. — Marineakademie. — Untergang der „Augusta“. — Deutschland in Afrika. — Im Marine-Olymp. — Kapitän Cochius. — Der „Itis“. — Alte Freundschaft.</p>	
X. Im Morgenglanz des 20. Jahrhunderts	379
<p>Mit dem Ablösungskommando an Bord der „Araucania“ durch den Suezkanal. — Kapitän Fiedlich der „Patria“. — In Colombo. — Die Expedition nach China. — Der Marsch nach Peking unter Admiral Seymour. — Der Rückzug nach Tientsin. — Kapitän Hans und der neue „Itis“. — Das neue Flottengesetz. — Admiral von Tirpitz. — Schluß.</p>	

Chromobilder.

Uniformen der deutschen Marine	zu Seite 72
Linien Schiff Kaiser Friedrich III.	" " 158
Landungsmanöver	" " 220
Untergang des Torpedobootes S 26 in der Elbmündung am 22. Sept. 1897	" " 348

Hinter dem Masse

Möge jeder Deutsche deutsch werden.

M. v. St o f f,
Chef der Admiralität.

Der beste Maßstab für die werttätige Kraft
eines Volkes ist seine Seetüchtigkeit.

B a t j e h,
Vizeadmiral

Mögen unsere Landsleute draußen die feste Überzeugung haben, seien sie Priester, Kaufleute oder welchem Gewerbe sie obliegen, daß der Schutz des Deutschen Reichs, bedingt durch die kaiserlichen Schiffe, ihnen nachhaltig gewährt werden wird.

Kaiser Wilhelm II.

Erstes Kapitel.

Der Eintritt in die Marine.

Ein Weihnachtsgeschenk und seine Folgen. — Der Eintritt in die Marine. — Die Schiffsnamen. — Die Fregatte „Niobe“. — Ernste Lehrzeit. — Auf der Reede und in See. — Verschiedener Wind. — Die Kanonen der „Niobe“. — Eine Seeschlacht früherer Tage und ein junger Held.

Es sind schon einige Jahre her. Das Weihnachtsfest war gekommen, und wir vier Geschwister warteten sehnsüchtig des Augenblicks, in dem uns die Klingel der Eltern in den von Licht durchströmten Saal rufen würde. Endlich ertönte das erwünschte Zeichen, und jedes der Kinder stürzte sich nach kurzem Anstaunen des strahlenden und duftenden Weihnachtsbaumes nach dem ihm bereiteten Platze am großen Tische. Ich war damals dreizehn Jahre alt und dem jüngeren Bruder, der eben nach Sexta geschickt worden war, als Tertianer schon eine Respektsperson, wengleich ich mir darauf eigentlich nichts hätte einzubilden brauchen. Indessen, während bei ihm nach der ersten Besichtigung der Geschenke der Magen in seine Rechte trat und Lebkuchen und Marzipan ihn vollständig in Beschlag nahmen, hatte ich mich alsbald eines Buches bemächtigt, das mich durch seinen schönen bunten Einband gefesselt, und es dauerte nicht lange, so saß ich mit meinem Buche in einem stillen Winkel, um ungestört und unbefragt den Inhalt genießen zu können.

Ich war eben in jenem Alter angekommen, das jeder Junge einmal, bald später, bald früher, bald schneller, bald langsamer hinter sich bringt. Ich nenne es das Schmökeralter. Jedes Buch ist dann dem Knaben recht, je toller es darin hergeht, desto besser ist es. Nur wenige verdauen das, was sie lesen, manche wissen am Ende, um den Inhalt befragt, kaum, was sie gelesen haben. Es ist die schöne Zeit, in der diese Bücher in den Schulranzen und Bänken, ja unter dem Kopfkissen gefunden werden.

Das Buch, das mir mein Onkel Moriz auf den Weihnachtstisch gelegt hatte, war ein „Illustriertes Seemannsbuch“ und hieß: „Des alten Leopold Knobelsberger Erlebnisse zur See.“ Von dem ersten Augenblicke an, wo ich das Buch in die Hand genommen, übte es einen eigentümlichen Reiz auf mich aus. Die nächsten Tage fanden mich stets über dem Buche sitzend, wir waren, je mehr ich in das prächtig geschriebene Werk hineinkam, immer wärmere Freunde geworden. Kein Spiel der Geschwister, keine Aufforderung zu irgend welchen Freunden konnte mich von ihm trennen, ehe ich die letzte Seite hinter mir hatte, ehe der ganze Inhalt gewissermaßen von mir verschlungen war.

Mit einem Seufzer legte ich das Buch zur Seite, als das häßliche Wort „Ende“ mir entgegenstarrte. Ich kann wohl sagen „in Gedanken“, denn wirklich, das Buch hatte mich angeregt, hatte mir Gedanken eingegeben. Was hat dieser Knobelsberger nicht alles gesehen und erlebt, was nicht alles erfahren und gelernt in den vielen Jahren, die er zur See gewesen. Kaum ein Meer, ein Weltteil war ihm verschlossen geblieben; Schlachten und Stürme, Schiffbruch und Brände hat er erlebt, welche Kraft, welche Ausdauer hat dieser Mann besessen! An die dreißig Jahre hat er als Matrose und schließlich als Steuermann und Kapitän teils auf Kriegsschiffen, teils auf Handelsschiffen gefahren, und wie schön mußte er von allen Gefahren des Seelebens zu erzählen, wenn ihm auch manchmal recht elend dabei zu Mute gewesen sein mochte.

Seitdem ich das Buch des alten Knobelsberger gelesen, war eine innere Wandlung mit mir vorgegangen; die Stunden in der Schule wurden mir mit jedem Tage länger, die Räume derselben enger; ich befand mich viel unterwegs, immer in Gedanken mit den Erlebnissen des alten Seemanns beschäftigt. Dennoch paßte dies sehr wenig zu meinem zukünftigen Berufe, denn ich war von meinem Vater von jung auf zum Gerichtsjache bestimmt worden, und zu gern hätte er es gesehen, wenn ich ihm, der damals gerade Landrichter in einem kleinen Städtchen des Binnenlandes war, in seinem Fache gefolgt wäre. Nun kam das Buch, und mit einem Male war alles, was mir in dem juristischen Berufe schön erschienen, elendiglich vor meinen Augen zusammengebrochen. Der Gedanke keimte in mir, Seemann zu werden, und waren es auch nur ganz unbestimmte Umriffe, in denen mir das Seemannsleben damals erschien, die Wurzeln der Idee hatten kräftig bei mir angeschlagen und waren nicht mehr zu vertilgen.

An meinem trauten Heimatstädtchen floß ein Wasser vorüber, manche nannten es Fluß, andere nur ein Flößchen. Zum Durchgehen lohnte es nicht recht, sich erst die Stiefel auszuziehen, um aber hinüberzuspringen, war es

zu breit. Im Sommer, wenn die Gewässer aufhörten von den Bergen niederzurauschen und anhaltende Dürre im Lande vorherrschte, konnten wir Jungen in der Tat mit einigen gewagten Sprüngen von Stein zu Stein von einem Ufer zum anderen hinüber hüpfen.

Dieser Fluß war der erste Tummelplatz meiner heimlich wachsenden Leidenschaft. Eine Zigarrenkiste, die ich mit Schusterpech verklebte, war mein erstes Schiff. Ich baute mitten hinein einen Mast, und an diesem Maste machte ich mir, so gut wie ich es verstand, möglichst viele Segel und Strickleitern nach allen Seiten hin fest. Ich war somit auf dem natürlichen Gange der Dinge in jenem Stadium angekommen, in dem sich die ersten altägyptischen Segelschiffe ungefähr befunden haben mögen, die vorn und hinten gleich gebaut, sowohl zur Vor- und Rückwärtsbewegung gleich ungeeignete Formen besaßen. Da es auf unserem Flusse keine Boote gab, hatte ich zur Verbesserung meiner Konstruktion keine Vorbilder, und so mußte ich denn, mit meinem seemannischen Berater in der Hand, mich erst nach und nach zu den gewagteren Bauten hinaufarbeiten. Heute, wo ich dieses schreibe, steht vor mir als liebe Erinnerung an die Kinderzeit ein Schiff, das ich mir aus Pappe und Stricken selbständig angefertigt hatte und das bestimmt war, als Geburtstagsgeschenk meinem Vater überreicht zu werden, um ihn damit meinen Wünschen empfänglicher zu machen.

Mein erstes Schiff nannte ich „Triton“, nach dem Sohne des Neptun; deren hat übrigens Neptun viele gehabt, und selten hört man deshalb von einem Triton, öfter aber von den Tritonen sprechen. Mein erstes Schiff zu beschreiben, fällt mir deshalb nicht schwer. Die Seiten und Hinterteile waren aus viereckigen Stücken von Bücherdeckeln zusammengeklebt, der Borderteil, der Bug, schräg und dreieckig eingelegt. Der Kumpf wurde mit weißem Papier überklebt und die Kanonenpforten in großer Menge durch schwarzes Glanzpapier dargestellt. Soweit war alles gut, nun ging es an die Tafelage, d. h. an die Masten, die Segel und Stricke, diese sind mir weniger vollendet gelungen, wenn ich auch manche erlaubte und nicht erlaubte Anleihe dem Nähtische meiner lieben Mutter und den mühsam begonnenen Kunstzeugnissen meiner Schwestern entnahm.

Der 8. Mai, der Geburtstag meines Vaters, war gekommen, und entzückt über mein eigenes Kunstwerk, das ich teilweise im Holzstalle zur Welt gebracht hatte, trat ich mit meiner Fregatte „Triton“ auf dem Arm in seine Stube. Wer beschreibt mein Erstaunen, als ich den Vater gar nicht vernügt ob meiner Arbeit sah; im Gegenteil, er sah sie kaum an, stellte sie auf seinen Schreibtisch und sprach mit pathetischem Tone: „Mein lieber Franz, es wäre mir angenehmer, wenn du dein Verständnis auf andere Sachen richten wolltest, als auf diese Spielereien. Lerne lieber deinen Ovid und deinen Cäsar auswendig und gib überhaupt deinen Lehrern weniger Ursachen, über dich zu klagen! Da lies dies einmal!“

Die Handschrift des überreichten Briefes war mir allerdings leidlich bekannt. Hinter dem Papiere sah ich im Geiste die Gestalt meines gestrengen Herrn Ordinaris mit drohender Miene auftauchen, und in seinen kalten

Bügen schien ich die Worte zu lesen: „Franz, du hast wieder nichts gelernt“, und so war es denn auch geworden. In dem Briefe stand:

„Sehr geehrter Herr! Ihr Sohn Franz bekundet im letzten Quartal in den lateinischen, vorzugsweise aber den griechischen Unterrichtsstunden, eine derartige Gleichgültigkeit, daß an eine Versetzung nach Sekunda kaum gedacht werden kann usw.“

Das war ja recht deutlich und außerdem so richtig, daß es mich nicht im mindesten überraschte, schnell gefaßt hielt ich die Gelegenheit für günstig, mein längst gehegtes Vorhaben zur Ausführung zu bringen. „Papa“, so begann ich kühn, „das Griechische will mir nicht in den Kopf, und für das Lateinische habe ich auch keine rechte Liebe mehr, jeden Tag und jeden Tag immer wieder Latein des Morgens und des Abends, ich werde nie etwas darin leisten, lasse mich auf eine Realschule gehen.“

„Und dann?“ fragte der Vater streng dazwischen.

„Und dann, dann gehe ich aufs Meer und werde ein ganzer Mann, wie es der alte Knobelsberger auch geworden ist.“

„Ach was, dummes Zeug!“ war die Antwort, „Knobelsberger hin, Knobelsberger her, denkst du, daß ein Seemann nicht auch lernen muß, daß er viel, sogar viel mehr lernen muß als alle anderen Menschen. — Wäre das dumme Buch nie in deine Finger gekommen. Du gehst mir sofort an deine Arbeiten, und ich will das nächste Mal von Professor Steeger nicht wieder ähnliches über dich hören! Verstehst du mich?“

So sprach mein Vater, so klang es von der Mutter Lippen, so neckten mich meine Geschwister, so höhnten mich meine Schulfreunde. Die Folge davon war, Franz blieb bei der Versetzung in Tertia sitzen, ein Vorkommnis, welches meinem Vater viel bittere Stunden gemacht hat.

„Was soll ich mit dir nun anfangen?“ so hieß es eines Tages.

„Schicke mich nach der nächsten Realschule, nach der Schule des Professors Viehoff nach Trier“, erwiderte ich ohne langes Zaudern, und siehe da, der gestrenge Vater gab nach. Er hatte selbst lange in Trier gelebt, der Professor und Direktor war sein Freund, ich hatte das Richtige getroffen.

Die wenigen Wochen, welche mir noch übrig blieben, waren nun in der Tat Wochen des Fleißes, meine Fertigkeit in Mathematik, zu welchem Fache ich einige natürliche Anlagen hatte, mochte wohl genügen, aber in fast allen anderen Disziplinen war ich zurück. Das Resultat ernster Anstrengungen, vielleicht etwas unterstützt durch die Verhältnisse, blieb nicht aus. Ich wurde als Sekundaner aufgenommen. Nach einem Jahre legte ich meinem Vater mit Stolz das Zeugnis für Obersekunda vor. Ich zählte nunmehr einiges mehr als fünfzehn Jahre.

„Jetzt Papa; jetzt lasse mich bald auf das Wasser geh'n, ich bin stark genug, ich will Seemann werden, schicke mich in die Kriegsmarine!“

„So — du willst in die Kriegsmarine?“

„Ja, Papa“, entgegnete ich aus vollstem Herzen, „und wenn ihr mich nicht gehen laßt, dann mache ich es wie der alte Knobelsberger . . .“

„Und läufst davon, wie ein Tu-nicht-gut, und verkommst in schlechter

Gesellschaft — solche Tat stände einem Jungen deines Namens schlecht an! Franz, das merke dir ein für allemal, wenn du alle Rücksichten vergessen solltest, auf dich selbst — auf deine Eltern und deine Geschwister, dann denke noch einmal daran, daß du aus einer alten guten Familie stammst, vielleicht kann dir das dann noch von Nutzen sein!“

Bechämt sah ich zu meinem Vater auf, aus dessen Gesicht aber schnell wieder der tiefste Ernst, der seine Worte begleitet, gewichen war, mich freundlich umfassend, zog er mich an sich und sprach:

„Sieh, Junge, zum Studium taugst du nicht, das ist mir längst klar, so weit habe ich dir schon nachgegeben und noch viel weiter als du denkst, ich habe mir alles reiflich überlegt. Du sollst deinen Willen haben, du wirst für nächstes Jahr als Kadett angemeldet.“

Ich wollte jubelnd meinem guten Vater um den Hals fallen und ihm danken für seine Aufopferung; doch er fuhr in dem ihm eigenen vortragenden Tone fort: „Komme mir aber später nicht mit Ausflüchten und Entschuldigungen; du hast nun deinen Willen und du wirst zeigen, daß du was Ordentliches leisten kannst. Und hier — damit du siehst, wie ernst es mir ist, nimm dir dies mit, dann weißt du genau, woran du bist.“

Als ich wieder allein war, hielt ich eine kleine Broschüre in der Hand, die sich betitelte „Der Eintritt in die Kaiserliche Marine.“

„Kaiserliche Marine“, wiederholte ich halblaut vor mich hin, wie wunderbar klingt das nicht in ein junges Herz hinein, wie stolz hob sich nicht die Brust unter dem Gefühl, nun bald mit eingereiht zu sein in die junge Flotte und mit dem Kaiserlichen Nar emporzusteigen durch Nacht zum Licht, unter ihm zu fliegen vom Fels zum Meer. —

Mein nächster Gang, ich kann auch sagen Lauf, war zu meinem Onkel Moritz, einem älteren Offizier, dem gütigen Geber des illustrierten Seemannsbuches; ihm konnte ich so recht mein freudevolles, mein trunkenes Herz ausschütten, denn ich wußte, der Onkel Moritz hatte von jeher eine offenkundige Vorliebe für alles gehabt, was mit der See zusammenhing. — Er selbst hatte sich leider viel zu früh als invalider pensionierter Offizier von dem Dienste zurückziehen müssen, aber das Kreuz I. Klasse auf der linken Brust erinnerte jeden daran, wen man vor sich hatte, und jeder in unserem kleinen Städtchen kannte den tapferen Oberstleutnant vom dritten Garderegiment und wußte, daß er erst nach mehrmaliger Verwundung beim blutigen Sturme auf St. Marie aux Chènes hilflos vom Pferde gestürzt war.

Er schaute nun in stiller Zurückgezogenheit mit klaren Augen in die Zukunft und die wachsende Stärke und die gesunde Entwicklung der Marine, die er ersehnt und zuvorgeschaut, die hat er noch erleben dürfen. Jetzt ist er längst zur großen Armee, wie er sie nennt, abberufen und mustert dort vielleicht auch die blauen Jungens mit, die aus allen Zonen zur Generalmusterung sich um die Helden von ehedem ebenbürtig versammeln dürfen.

Das kleine Buch, das mir der Vater beschafft hatte, enthielt nun ungefähr folgendes: Der junge Mann, der in die Marine als Seekadett eingestellt sein will, hat sich vor der wissenschaftlichen Prüfung in Kiel durch

einen Marinearzt auf seine körperliche Gesundheit und Geeignetheit zum Seedienste untersuchen zu lassen. Natürlich ist es bei der großen Auswahl von jungen Leuten, die sich heute zum Seedienst melden, daß bei dieser Untersuchung sehr genau verfahren werden kann, und irgend welche gesundheitliche Mängel, wie z. B. nicht ganz vorzüglich beschaffene Augen, können nie und nimmermehr übergangen werden, wenn man auch in früheren Jahren es manchmal durchgehen ließ, wenn kleine Mängel sich gezeigt, von denen man hoffen durfte, daß sie sich bald wieder vermindern würden. Die Bewegungen der Schiffe sind heute so schnelle geworden, die Verantwortung der einzelnen auf allen Posten der Wachsamkeit und der Befehlerteilung so stark gewachsen, daß kleine Ursachen erschrecklich große Wirkungen haben können. Und deshalb wird zum Seekadetten nur ganz vorzügliches Material ausgesucht.

Der Anmeldung, Einberufung und körperlichen Untersuchung folgt die wissenschaftliche Prüfung; diese ist nicht mehr nötig, wenn der Eintretende ein vollgültiges Abiturientenzeugnis, oder das Zeugnis einer bestandenen Fähnrichsprüfung mitbringt, das einfache Primanerzeugnis bedingt eine Eintrittsprüfung. Der aufzunehmende Kadett muß ein guter Schwimmer sein, und muß nachgewiesen werden, daß die Eltern die Mittel besitzen, den Sohn in den ersten Zeiten seiner Laufbahn hinreichend zu unterstützen. Dieses ist eine nicht zu unterschätzende Bedingung, und an dem Mangel des *nervus rerum* ist schon mancher tatenträftig sich fühlende Jüngling gestrandet. Bis der Kadett zum Offizier heran ist, braucht er heutigestags in der Marine mit der Ausrüstung und Ergänzung, ebenso mit der ersten Offiziersausrüstung, also im ganzen in etwa 4 Jahren 4120 Mark; dann nennt er sich noch eine ganze Reihe von Jahren Leutnant zur See und in diesen, vielleicht vier Jahren sind je 600 Mark Zulage notwendig; diesen notwendigen Ausgaben stehen indessen die Einnahmen des Seekadetten mit 40, des Fähnrichs mit 66 und des Leutnants zur See mit 75 Mark im Monat gegenüber.

Die Ausbildung des Seekadetten besteht zuerst in einer militärischen Ausbildung an Land, dann folgt die Vereidigung und eine einjährige Einschiffung an Bord von Seekadettenschulschiffen. Nach dem bestandenen Examen zum Fähnrich zur See wird ein Jahr lang die Marineschule besucht, dann Artillerie- und Torpedoschulschiffe, es wird Dienst getan bei der Marine-Infanterie und dann nochmals zwei Jahre zur See gefahren, bis der Fähnrich wirklich reif zum Leutnant zur See ist. Die Ausbildungsmethode und die Ausbildungszeiten haben sich häufig geändert, sie müssen sich eben den Änderungen des Materials der Marinen anpassen und die lange Seefahrzeit auf Segelschiffen ist heute weniger vonnöten als ehedem, und dementsprechend der Dienst der Fähnriche z. S. an den Masten und in den Masten, sofern solche überhaupt noch vorhanden sind, ein wesentlich anderer geworden. Sind die Schiffe aber vollbemaßtete Dampfschiffe, und muß die Segelkraft wieder in Anspruch genommen werden, so treten die alten Anforderungen wieder in ihr Recht und es muß auch ihnen wieder genügt werden.

Ein Linienschiff ersten Ranges vor fünfzig Jahren.

(„Wellington“, Flaggschiff Admiral Napier's.)

Als die Marine größer wurde, änderte man mehrere Male die Erziehungsweise der jungen Offiziersaspiranten, doch ist man stets wieder darauf zurückgekommen, den Eintritt in jungen Jahren als den besten zu erkennen.

Die Uniform des Kadetten ist der Hauptsache nach der blaue Tuchanzug geblieben; nur sind die Abzeichen für den Seekadetten von den Aufschlägen der Jacke nach den Schultern gerückt, wie alle Abzeichen der Offiziere und Deckoffiziere. An Stelle der früheren Mütze ist eine Mütze ohne Goldband getreten, und das Abzeichen des Kadetten ist eine gestickte goldene Reichskrone geworden. Während des Exercitiums trägt der Kadett eine einfache schottische Mütze und im übrigen gewöhnliches Serge- und Arbeitszeug.

Die Mütze des Offiziers hat dieselbe Krone mit einigen Bänderverzierungen. Als Überzieher trägt der Kadett ein kurzes Sackjackett und der Offizier einen Mantel nach dem Schnitt der Landoffiziermäntel. Der Dreimaster, der Hut der Seeoffiziere, ist geblieben, aber der alte Kadmantel oder „Spanier“ fast ganz abgekommen; für schöne Leute, welche an stillen Tagen in Berlin spazieren gehen wollten, war der blaue Kadmantel mit weißem Futter, kühn über die linke Schulter geworfen, etwas sehr Gefälliges, wenn aber etwas Wind um die Ecken pffiff, kam man sehr in Verlegenheit, man wußte nicht recht, was man, da man nur zwei Hände hat, zuerst halten sollte, den Schleppsäbel, den Hut oder den „Spanier“. Der „Spanier“ hatte aber auch noch anderwärts sein Gutes: im Boot konnte man ihn schnell überwerfen und ablegen, wenn man in Spauletten und Galauniform auf andere Schiffe oder an Land fuhr, wenn es also galt, die köstlichen Uniformteile vor dem Seewasser zu schützen. Jetzt muß man mit dem enganschließenden Überzieher manchmal unliebame Veränderungen an Stellen vornehmen, die man an Land mit „vor der Haustür“, oder „im Flur“ vergleichen könnte. Schließlich aber war selbst sterbend der „Spanier“ noch beliebt, denn wenn im Laufe einer Reise alles riß — Segel — Tauwerk und auch Röcke und Hosen, dann konnte man den „Spanier“ in Rock- und Hosenform unter der Hand eines kundigen Chinesen oder Japaners neu erstehen lassen, denn er hielt sehr viel Tuch.

Nachdem der Stolz des Kadetten, der Dolch in vergoldeter Scheide mit Eisenbeingriff, an blauen Schnüren hängend, eine Zeitlang verschwunden war, hat Kaiser Wilhelm II. diese schöne Waffe von neuem ins Leben gerufen. Diese kleidsame Waffe ist ebenso niedlich wie gut. Während das längere Seitengewehr, oder gar der Säbel der Offiziere, z. B. beim Bootsdienst oder Wachtendienst oft nur ein gefährliches Hindernis mittel abgibt, ist der Dolch leicht und bequem zu tragen. In manchen Marinen wird der Dolch deshalb allgemein getragen und auch in der deutschen Marine ist er jetzt eingeführt.

Eigentlich hängt der Vorschrift gemäß der Dolch an einem blauen Zeugkoppel, die man auf Urlaub gerne mit einem glänzenden Lederkoppel vertauscht. Wäre das lederne Vorschrift, dann würde das blaue Zeugkoppel sicher um vieles schöner gefunden werden.

Nachdem ich im August angemeldet, brachte mir der März des Jahres 187. die frohe Botschaft der Einberufung. Ich war der Glückliche in der ganzen Stadt, wiewohl mein junges Herz beim Empfange der Nachricht gewaltig klopfte. Mein Vater, der die Einführung in die Marine nicht gern anderen überlassen wollte, machte sich mit mir auf zu der großen Fahrt, und so zogen wir denn eines schönen Tages zur Post, nachdem ich der Mutter und den Geschwistern lebewohl gesagt, wie ich es schon öfters zur Zeit der Ferien getan. Die Jugend macht sich über den wichtigsten Schritt im Leben oft die wenigsten Gedanken.

Vom äußersten Westen des deutschen Vaterlandes bis nach dem schönen Kiel, wo damals die Wiege der Marine hinverpflanzt worden war, ist es

eine gewaltige Strecke Weges. In den Bergen und Dörfern meines Heimatlandes erzählte man sich noch lebhaft, zumal in den Küchen, wenn ältere Mädchen sich darin ansammelten, von den Greuelthaten des Schinderhannes und des schwarzen Peters; durch eben diese Gegenden, wo jene gewirtschaftet, wand sich unser Postwagen, und ich habe oft an diese furchtbaren Gesellen denken müssen, wenn die Pferde sich nur langsam mit dem gelben Marterkasten die Höhen hinanschleppten. Glücklicherweise kamen keine Räuber, denn hier in den stillen Wäldern wäre selbst der Landrichter der Bande gegenüber machtlos gewesen — und dann das viele Geld, welches wir bei uns hatten! Die Räuber kamen nicht, aber das Geld war dennoch weg, als wir zum erstenmal den Wagen gewechselt. Mein Vater hatte es im Überzieher bei sich getragen. Der Überzieher war liegen geblieben. Gott sei Dank, wir bekamen beides wieder. Das war das erste und einzige Mal in dreißig Jahren, daß meine Laufbahn ernstlich in Frage gestellt worden ist.

Das Eintrittsexamen machte mir keine sonderlichen Schwierigkeiten, wohl aber meinem Vater die Beschaffung der Equipierung. Ich will von den vielen Vorkommnissen nur das eine erwähnen: Jeder Kadett mußte beim Eintritt sechs wollene Hemden besitzen. Damals war der wollene Professor noch nicht derartig mit seinen Lehren vorgeedrungen wie heute, im Binnenlande trug man noch keine Wolle, wenn solche in dem rauhen Klima auch schon längst für notwendig gehalten wurde. Die großen Ausrüstungsmagazine, System Tiege, in denen heute einfach gesagt wird: „Bitte dorthin, da liegt eine Kadettenausrüstung“, gab es ebenfalls noch nicht, und kurz und gut, die sechs Hemden, welche ich erhielt, waren bei Tage besehen von der schönsten grünen Farbe, die es geben konnte; schade nur, daß sie nicht waschecht waren und nach einigen Wochen in den merkwürdigsten Farben schillerten.

Im übrigen ist mit der Farbe das Kapitel vom Hemde noch lange nicht erledigt. Jeder Matrose trägt heutzutage wollene Hemden von schwerem, gutem, blauem Stoff. Unter diesen, welche zur Zeit nach vorn offen gehalten sind, werden weiße wollene Unterhemden getragen, welche, wie Unterhemden gewöhnlich, weniger lang sind als die Oberhemden. Sieht man eine neu eingekleidete Mannschaft des Morgens beim Anziehen oder beim Waschen, so sieht man am ersten Tage einige hundert Mann in Unterhemden, nach drei Wochen in Unterjacken, nach zwei Monaten in Unterwesten und schließlich in Kleidungsstücken, welche oft nur noch einem großen Kragen ähnlich sehen. — Das ist und bleibt ein Übelstand der gesunden wollenen Trachten, zu der auch die Tracht der Kriegsschiffsmatrosen gehört. Die Dinger laufen, wenn nicht richtig behandelt, ein.

Wie ein stolzer Pfau in dem Bewußtsein der eigenen Schönheit und Vollkommenheit sich brüstet, so stand ich eines Tages nach bestandnem Eintrittsexamen vor dem Spiegel meines Schneidermeisters in der Holstenstraße und gefiel mir sehr. Der gute Mann hieß Lemme, im Gegensatz zu Lucas, einem anderen Effektenhändler.

Selbstverständlich begann in den eifigen Kadettengemütern vom ersten Tage ab eine Art von gegenseitiger Anpreisung der eigenen Sachen zu

spielen, und jeder lobte sich in seinem Schneider. Die Bedeutung dieser beiden Namen hat sich mit der Zeit in der Marine derartig verbreitet, daß, wenn auch ihre Träger schon lange im Grabe modern sollten, sie sich vielleicht weniger durch ihre Leistungen, von denen ich übrigens nur als Laie sprechen kann und deshalb ihrem nadelschwingenden Talent keinen Abbruch tun will, als durch ihren Sinn erhalten haben.

„Hie Lemme! Hie Lucas!“ galt in den Kadettenmessien sehr bald als ein Schlachtruf, und wenn man zwei sah, die munter aufeinander lospaukten, so riefen die anderen ermutigend dazwischen: „Auf ihn, Lucas — Hau' ihn, Lemme!“ Welche schöne Charakteristik schneiderfertiger Konkurrenz!

Wenn man ein neues Gewand anhat, was tut man, wenn man sich im Spiegel gefallen hat? Nun wohl, man läßt sich auf der Straße anstaunen und dann, dann läßt man sich photographieren. Ich schlug nicht aus der Art, ein Kieler Künstler tat das seinige, und bald wanderte mein neues Konterfei in Briefe verteilt zu den früheren Kameraden, zu den Verwandten und Bekannten. Wie werden sie sich freuen über das Bild des hübschen, hoffnungsvollen, mutig dreinschauenden jungen Seemanns! Wie werden sie nicht die schöne Jacke mit den vielen Knöpfen, die Mütze mit dem goldenen Brähm verziert, den wundervollen Dolch in vergoldeter Scheide, an blauer Schnur hängend, bewundern? Und ich? — — ich freute mich meines Bildes wahrscheinlich selbst am meisten.

Das bürgerliche Kleid war nun abgestreift und endgültig weggepackt, mit einer gewissen Wehmut sah ich meinen kleinen Koffer von dannen tragen, verhüllte er doch in seinen schlichten Falten gewissermaßen abgeschlossen einen Abschnitt meines Lebens, während das Kommende mir noch ein Buch voll von unbekanntem und unbeschriebenen Seiten war. Am 8. April brachte ich meinen Vater zur Bahn und nahm von ihm seine letzten Wünsche und Ermahnungen entgegen.

„Halte dich stets wacker und sei stets wahr, dann brauchst du dich vor nichts und vor niemand zu fürchten“, sagte er, „schreibe so oft du kannst, denn die Verbindung mit den Deinen wird dir stets einen großen Halt gewähren, du weißt ja, wie du uns ans Herz gewachsen bist, du bist der Älteste und sollst den anderen ein Vorbild sein — und nun lebe wohl!“

Dann pfiß die Maschine, daß es unheimlich in der alten häßlichen weiten Holzhalle wiedertönte, der Zug setzte sich in Bewegung und ich war mit mir und einer ungewissen Zukunft allein. Bald trat der Ernst des Lebens in mehrfacher Gestalt an uns heran. Und zwar zunächst in Person des kaiserlichen Oberleutnants Herrn Schlotholz, der, wenigstens so lange noch die Kadettenväter ihn mit all ihren Wünschen und Bitten und Empfehlungen umstanden, die Lebenswürdigkeit selber war, später hat sich dies manchmal verschoben, denn er konnte es in kurzer Zeit im Dunkeln heraustasten, vielleicht wußte er es auch ohne das, daß diejenigen, die ihm als die größten Lichte geschildert waren, oft am meisten gepugt werden mußten, und das verstand unser neuer Vater so meisterhaft, daß wir manchmal dachten, daß Montag und Donnerstag zusammenfallen sollten. Dann aber trat ge-

schneigelt und gebügelt, staubfrei von der Mützenbiese bis zur Stiefelsohle, das Schicksal in Person des Unteroffiziers Karisius uns entgegen. Sein strenges, rein militärisches Urteil riß unsere eitle Schulwissenschaft in Grund und Boden, gleich als wollte er die Alten nachahmend erst aus ihrer Asche wieder neues Leben hervorzaubern.

Wir hatten ja alle das Examen hinter uns, einige waren sogar Abiturienten gewesen und sahen die kleine Welt schon mit etwas — wenigstens nach ihrer Meinung — gereifteren Ideen an — alles das versank vor Herrn Karisius in nichts! Wir waren, gymnastisch ausgebildet, Sportturner gewesen, nahmen jede Hecke, erkletterten jedes Gerüst und nun!

„Herr, haben Sie Knochen, oder haben Sie Würste im Leibe! Sie schlagen sich ja mit dem linken Bein in die rechte Kniekehle“ und noch manch anderes mußte man hören, so daß man nach ein paar Tagen zur Überzeugung gekommen war — du hast bis jetzt noch nicht stehen und gehen und laufen lernen, das kann dir allein der Herr Unteroffizier Karisius beibringen. Wenn die Stunden des Exerzierens vorbei waren und der Freiübungen, dann kamen zur Erholung die Instruktionen über das militärische Grüßen, über Meldungen, über die Uniformen der Vorgesetzten, so daß von freien Stunden in diesen ersten Tagen nicht viel verabfolgt wurde. Herr Unteroffizier Karisius war übrigens innerlich ebenso ein Mensch wie alle anderen, wenn er auch äußerlich jeden Schein eines menschlichen Gefühls verleugnete, denn als die Dressur, man konnte es vielleicht so nennen, vorüber war, hielt er uns, wir waren damals noch zwanzig an der Zahl, eine kernige Abschiedsrede, in der er uns gestand, es wäre ihm anfänglich mit uns wohl etwas schwerer geworden, als mit Rekruten, schon allein „von wegen des zarteren Anfassens“, von dem wir allerdings nichts beobachtet hatten, nun könne er aber mit Stolz sagen, wir hätten was Tüchtiges von ihm gelernt, und er hoffe, daß jetzt auch etwas Brauchbares aus uns werden möge. Was uns damals noch nicht recht verständlich war, das haben wir erst später um so mehr schätzen lernen, den hohen Wert eines selbstbewußten deutschen Unteroffiziers und solch einer war Karisius.

Kings um uns in Wald und Flur auf dem Hafens und auf den Werften war Frühlings Erwachen, die sanften Hügelketten des freien nur durch Knicks unterbrochenen Landes im Osten, sowie die höheren und mit herrlichem Buchenwald bewachsenen Ansteigungen im Westen des Hafens hinaus nach Düsterbrook und Bellevue zeigten ihr erstes helles Grün, und der fröhliche lichte Sonnenschein spiegelte sich auf der weiten Fläche, wo sich in der Ferne die massigen Gebäude der Kasernen von Friedrichsort abhoben, drüben in Ellerbeck hämmerte und stampfte, rauchte und sprühte es auf der neuen kaiserlichen Werft, die mit ihren langen weißen Kaimauern und Bassins ihrer Vollendung entgegenging. Schon hatten einige Schiffe angefangen auf den Hafen — auf den Strom — zu holen, große eiserne Schiffe, auch einige Panzerschiffe darunter! Zu gern wären wir hinüber geeilt, um alles vom Schiffsjungen schiffe „Musquito“ an bis zur großen Panzerfregatte „Kronprinz“ bewundern zu können, aber ein Wink von Herrn Schlotholz

hatte diesen Gedankengang bald unterbrochen. „Damit hat es Zeit — das kommt später —!“

Und so dehnten sich unsere seemannischen Erfahrungen zunächst nicht viel weiter als bis zu den Bootsanlegestellen der Fährleute, den Postdampfern und den Fischerlegern aus. Alles Sachen, die so viel des Neuen und Fremden in sich bergen, daß wir gerade davon genug hatten, um es einigermaßen zu verdauen. Schon einzig dieses holsteinische, nordische Idiom mit seinen eigenartigen Gutturaltönen, mit seinen stets wiederkehrenden Ausrufen wie *D nan!* und *D ha!* und andere mehr; dabei die große Einfachheit in der Wortwahl gab uns manche Muß zu knacken und manchen Unterhaltungsstoff.

In einer besonders liebenswürdigen Minute hatte uns Schlotholz einmal gesagt, „der Kadett ist von Natur dumm, er weiß so zu sagen von dem, das er braucht, nichts, also es muß ihm erst alles eingefiltert werden, und da man von außen diese ganze Leere nicht immer übersehen kann, muß er durch eigenen Antrieb, also durch Erfragen, etwas dazu tun.“

Und so geschah es. Am Fischerleger, dem Anlegeplatz der Ellerbecker Fischer, wo die Fischer teils in Fischerbooten, oftmals aber die Frauen mit ihren alten Einbäumen, wie sie vor tausend Jahren von unseren Urv Vätern benutzt wurden, anlegen, da lagen stets ganze Mengen von durchlöcherten Kasten, Fischkasten mit lebendigen Fischen, an Stricken befestigt, im Wasser. Diese Kasten waren sehr verschieden groß und reizten dadurch unsere Wißbegier, denn auch der Seefisch war uns, wenigstens im lebenden Zustande, noch ganz fremd. Der holsteinische Fischer, den wir darum angingen, hatte nun eine eigene Art des Erklärungstalentes.

Auf die Frage:

„Was haben Sie in diesem großen Kasten?“ antwortete er:

„Do — do sind die Fischen ain!“

„Und in diesem kleineren?“

„Do — do sind die klai — nen Fischen ain!“

„Und hier in diesem?“

„Do — do — do sind die ganzen — klai — nen Fischen ain!“

Daran hatten wir eine ganze Weile genug. Denn die schönen Ellerbeckerinnen, die mehr der Räucherei der Sprotten und Bückinge, als dem Fischfange selbst leben, und die alle über die ersten zwanzig Jahre ihres Lebens seit Jahrzehnten hinweg waren, hatten an den geistvollen Bemerkungen ihres wortreichen Freundes mehr Vergnügen als wir.

Die ersten Jahre in der Flotte liefen mir schnell genug dahin, zwei Jahre blieb ich Kadett, dann erhielt ich als Seekadett das Vorteppe; dann weitere drei Jahre auf blauem Wasser, und ich hatte die erste Staffel zum Admiral erklommen, ich wurde Unterleutnant, heute Leutnant zur See, und war knapp einundzwanzig Jahre alt. Allerdings Leutnant werden und schon einundzwanzig Jahre alt sein, das wäre an Land kein sehr erhebendes Gefühl, aber der Unterleutnant schien in unseren Augen doch etwas ganz anderes. Und der Bers von Eichendorff:

Wem Gott will rechte Gunst erweisen,
Den schickt er in die weite Welt.

das ist das leuchtende Panier, das stets den Seemann umschwebt; sei er jung oder alt, Matrose oder Offizier; immer umgaukeln ihn Geister, die ihm zuflüstern, du hast mehr gesehen, mehr erlebt als die anderen — — du bist mehr als sie.

Doch zurück zu meinen Kadettenjahren, dem eigentlichen Lenze seemannischen Lebens. Was der Kadett, speziell der jüngste Kadett, wie ich es

Schulschiff „Niobe“.

Arthur Renard, Kiel.

nun war, wissen soll, was er zu tun hat, vereinigte sich in der folgenden spaßhaften Deutung seiner Beschäftigung.

„Der Kadett hat aufzupassen auf nichts und zu wahr=schauen, wenn es davon genug ist.“ „Wahrschauen“ heißt dabei melden. Nun ganz so schlimm mit der Tätigkeit der Kadetten ist es nicht beschaffen, das einzige, was Hand und Fuß hat an solcher Auseinander=setzung, ist nämlich, daß der Kadett im allgemeinen kein Mensch ist, dem man eine schwere Verantwortung aufwälzt. Was er tut, geschieht alles auf Befehl des Vorgesetzten, selten nur aus eigenem Antriebe. Der Kadett ist das Organ seines Wachtoffiziers, dessen Adjutant, Gehilfe und Läufer.

Daß aber der Kadett einige Jahre melden und laufen muß, das hat lediglich darin seinen Grund, weil man weiß, daß einige Jahre für einen

sechzehnjährigen Menschen, der eine leidliche Beobachtungsgabe und klaren Verstand hat, gerade genügend sind, um ihn zum brauchbaren Seeoffizier langsam heranzubilden.

So dachte man früher. Wie man aus den neuen Aufnahmebestimmungen herauslesen kann, ist man heute nicht mehr derselben Meinung. Das hat ja nun seine gute Begründung. Durch die Erfahrung vieler Jahre ist der Bildungsgang der Seekadetten schärfer behandelt worden, man kümmert sich heute mehr um den jungen Nachwuchs, während man ihn früher nur zu häufig sich selbst überließ. Wie es dem jungen Baum ergeht, wenn man ihn ohne Schranken aufwachsen läßt, so geht es der Jugend. Der Baum muß gehegt und gepflegt, und wenn es not tut, auch mit Messer und Schere bearbeitet werden, sonst wird nichts aus ihm, er wird wohl ein Baum, wie viele andere geworden sind, aber seine Früchte werden kleiner und kleiner, und bald wirft man ihn beiseite.

Die Fregatte „Niobe“, ursprünglich eine englische Fregatte, hatte als hölzernes Schiff von beinahe 20 Sommern kein langes Leben mehr vor sich und erst recht kein kriegerisches mehr, wenn sie auch im Laufe ihrer langen Dienstzeit Hunderte von Seeoffizieren ihre erste Ausbildung gegeben hatte. Eine lange und denkwürdige Friedens- und Studienperiode! anders, als die damals schon auseinandergeschlagene „Gefion“, deren merkwürdige Kriegs- und Kampfgeschichte aus dem Jahre 1849 datierte, dem Tage von Eckernförde.

Es wäre ein Jammer, wenn der Name solcher Schiffe wie der „Niobe“ und „Gefion“ zu schnell vergessen würde, aber da Schiffe nicht ewig halten können, ist es immerhin angebracht, wenigstens Teile von ihnen der Nachwelt aufzuheben, zumal dann, wenn diese Teile eine Kriegstrophäe, ein Ehrendenkmal an deutsche Waffentaten sind.

Fast alle Schiffe, ob sie dem Handel oder dem Kriegsdienst gewidmet sind, tragen ganz vorn im Bug ein sogenanntes Galionsbild, das dem Namen entspricht, so trug eine alte Fregatte Ludwigs XIV., die „Herkules“ hieß, als Galionsbild den mächtigen Sohn des Zeus dargestellt, wie er den blutgierigen nemeischen Löwen bezwingt.

So trugen unsere Schiffe der Moltkeklasse die Büsten der Generale und Staatsmänner, wie Moltke, Stosch, Bismarck, Stein, Gneisenau und Blücher, so trugen die alten Korvetten die wundervoll ausgeführten Frauengestalten einer Elisabeth, einer Luise, einer Augusta, andere die Bilder der Göttinnen Hertha, Thetis, Vineta als Galionsfiguren, welche Matrosenwitz gewöhnlich mit dem Sammelnamen die „Pupp“ bezeichnet.

Früher galt es als eine Regel, daß nur diejenigen Schiffe vergoldete Galionsbilder tragen durften, die es dem Gegner bereits im Feuer gezeigt hatten. Dieser schöne Brauch verschwand, ja viele Schiffe haben überhaupt keine Galionsfiguren mehr, ein einfacher schlichter Name, am Bug und Heck angebracht, sagt dem Beschauer, wen er vor sich hat. Hervorragende Heldentaten aber haben die schöne alte Sitte wieder dem Dunkel entrissen und besondere Ehrenzeichen am Bug der Schiffe sind wieder Ehrenzeichen und Erinnerungszzeichen geworden für Waffe und Besatzungen.

Da wo die Flotten in ihren Konstruktionen in das Massenhafte gehen, wie z. B. bei den Torpedobooten, deren man sechzig, achtzig, hundert und mehr in den Flotten zählt, hat man natürlich das Benennen ganz aufgegeben, und wenn man es auch bei uns noch versuchte, die ersten Boote des Jahres 1882 mit den Namen „Flint“, „Scharf“, „Schütze“, „Kühn“ usw. zu bezeichnen, bald gingen die gleichartigen Namen aus, und man gab den Versuch auf. Jetzt heißen sie höchst nüchtern 1, 2, 3 bis 120. Sehr trocken klingt es, wenn man liest: Torpedoboot 27 ist in Kiel eingelaufen, aber es genügt vollkommen. Will man die Boote noch etwas genauer bezeichnen, so gibt man ihnen noch einen Fabrikbuchstaben, z. B. W. 6, d. h. das als Nr. 6 von der Werft an der Weser erbaute Boot, oder V. 2, ein Vulkanboot, erbaut von der Gesellschaft „Vulkan“ an der Oder.

Die größeren, die Divisionsboote, nennt man D.=Boote, die neueren wieder nur Schichau — S.=Boote.

Unsere ersten Panzerschiffe trugen die Namen des königlich preussischen Hauses, denn sie stammten aus den sechziger Jahren des vorigen Jahrhunderts, nun die Flotte eine deutsche geworden und man soviel wie angängig die Klassen gleichartig benennen will, hat man eine Klasse der Staaten, wie die „Bayern“, „Baden“, „Württemberg“ und „Sachsen“, eine Klasse der Fürstenthümer, wie „Wettin“, „Zähringen“, „Wittelsbach“, eine Klasse der Kaiser, wie „Kaiser Barbarossa“, „Wilhelm der Große“, „Karl der Große“ usw.

Die schönsten Namen hat wohl die Klasse der kleineren Panzerschiffe, die in den 90er Jahren erbaut wurden und die ich in ihrer vollen Zahl hier nenne: „Odin“, „Agir“, „Beowulf“, „Frithjof“, „Hagen“, „Heimdall“, „Hildebrandt“ und „Siegfried“. Welche tiefe, gar unergründbare Quelle der Studien in diesen Namen! Wen wird es nicht, wenn er diese Namen

Arthur Renard, Kiel.

Bug des Linienschiffs „Kaiser Friedrich III.“
mit dem Galionsbild.

liest, im Geiste zurückleiten in unsere alten nordischen Helden sagen, wer wird da nicht wieder und immer wieder nach seiner Frithjofsage greifen und mit stets neuem Entzücken die wundervollen Erzeugnisse nordischer Dichtkunst genießen? Für den Seemann sind unstreitig die schönsten Verse in den Gesegen enthalten, dem Wikingerbalk, nach denen Frithjof sein und seiner wilden Genossen unstatet's Flüchtlingsleben auf der See regeln will. Darin heißt es:

Nicht sei Zelt auf dem Schiff und im Hause nicht Schlaf:
denn es lauert der Feind im Gemach.
Wiking, schlaf auf dem Schild, mit dem Schwert in der Hand
und den Himmel, den blauen, zum Dach.

Kurz nur ist ja der Schaft an dem Hammer des Thor,
Frei mit ell'nlanger Kling' nur bewehrt.
's ist genug, hast du Mut, geh dem Feinde zu Leib, und
zu kurz ist dann niemals dein Schwert.

Schüh' zu Lande die Maid, doch sie bleibe vom Bord;
wär's selbst Freja, sie kennen nur Trug;
Denn das Grübchen der Wang' ist die falsche Grub', und
ein Netz ist die Locke im Flug.

Wenn der Krämer sich naht, magst du schützen sein Schiff,
wenn der Schwache die Schagung dir zollt.
Du bist König der See, er ist Sklav' des Gewinns, und dein
Stahl ist so gut als sein Gold.

Naht ein Wikingerschiff, da gibt's Ent'rung und Kampf,
es geht heiß unterm Schilde dann zu.
Weicht zurück einen Schritt du, folgt Abschied von uns, 's ist
Geseg, nach Gefallen jetzt tu.

Manche der Galionsbilder der Schiffe sind von hervorragenden Künstlern entworfen und modelliert worden, so auch das der „Gefion“. Der Künstler, der es gefertigt, ist kein geringer, sein Name ist „Thorwaldsen“, der Schöpfer so vieler und so prächtiger Denkmäler der Bildhauerkunst, die fast alle im Thorwaldsen-Museum in Kopenhagen gesammelt worden sind.

Die Gefion ist die Göttin des Ackerbaues; auf dem Galionsbilde, die Göttin darstellend, sieht man unten vier mächtige Köpfe, das sind die Köpfe der Söhne, Riesen mit Stierkörpern. Die Sage erzählt, daß die Göttin mit ihnen den Wettersee in Schweden ausgepflügt und dann als fruchtbares Inselnland das Herausgepflügte in das Meer geworfen habe, so soll See-land entstanden sein, das schönste Stück von Dänemark.

Die „Niobe“ war wegen anhaltender Stille außerhalb von Friedrichs-ort vor Anker gegangen, und Schlotholz entließ uns mit dem Befehl, in Friedrichs-ort auf ein Boot der „Niobe“ zu warten und uns dann vorschriftsmäßig „an Bord kommandiert“ zu melden, er käme am nächsten Tage erst nach. Da wir nicht gleich ein Boot voranden, die „Niobe“ auch sehr weit draußen lag, hatten wir hinreichend Zeit uns in der Nähe des Leuchtturms, am Strande und an den Landebrücken umzusehen. Uns, die der Wunsch

Modernes Linien[diff: „S. M. S. Zäbringen“.

Vertrag Renob, Sief.

nach dem Seeleben hier zusammengewürfelt hatte, tat es wohl, in gegenseitigem Gespräch sich kennen zu lernen, sich zu nähern, den meisten aber war beim Anschauen dieser neuen Welt, die sich nun vor uns aufzuschließen begann, doch etwas bekümmert zu Mute, auch ich war unter diesen, mir war es angenehm, wenn andere die Kosten der Unterhaltung trugen, und dafür war gesorgt, einer der Gesellschaft, er war ja auch in Tilsit zu Hause, kannte schon alles, was da zu sehen war — er war der Erklärer — „das da hinten, was da aus dem Wasser hervorsieht, das ist Bülk, da steht ein Feuerturm, da fährt man immer drum herum, und das da sind Bojen im Wasser, da fährt man immer dran vorbei, und das da sind Wafen, da auf den Stangen, da fährt man immer drauf zu, wenn man von See kommt, und das da . . .“

„Und das da ist eine Großschraub, da fährt man immer drüber“, ertönte plötzlich eine männliche Stimme, und eine derbe Hand fuhr nicht gerade zu sanft dem neugebackenen Kadetten v. Pilsfallen über den vor Schreck weit aufgerissenen Mund.

Wir fuhren entsetzt auseinander über diese Art der Einführung eines jungen Herrn, in dem wir sofort einen unjeresgleichen, der nur einige Jahre älter, als wir waren, erkannten. Das feste Auftreten, die kräftige unterlegte Gestalt des Seekadetten schüchterte uns vollends ein, und schweigend warteten wir nun der Dinge, die da kommen sollten. Der kluge Pilsfallen hatte sich vorsichtig in das hinterste Glied der Gruppe verzogen.

„Sie sind wohl die Jungsters, die für die „Niobe“ bestimmt sind?“ redete uns nun der Neuangekommene an.

„Ja, wir sind für die „Niobe“ bestimmt, aber was das ist ‚Jungsters‘, das wissen wir nicht“, antwortete einer der Neulinge.

„Werden es bald kennen lernen, melden Sie sich heute abend bei mir, Sie junger Dachs, Sie.“

„Wo sind Sie denn her?“ fragte er, sich lebhaft zu einem anderen von uns wendend, „Sie haben ja jetzt schon ein ganz grünes Gesicht.“

„Mein Name ist Piorkowski, ich komme aus Buztehude.“

„Solch albernen Witz verbitte ich mir, Sie Jüngling.“

„Nein wirklich, Herr Seekadett, ich bin wirklich aus Buztehude!“

„Was? nicht möglich! aus Buztehude — da, wo die Hunde mit dem Schwanz bellen?“

„Natürlich, aus —“

„Bitte in Zukunft“, sagte der Seekadett, „wenn Sie den schönen Namen Ihrer Gegend nennen wollen, dann sagen Sie gefälligst: Mit Erlaubnis zu melden aus — Buztehude, indessen ich wundere mich überhaupt, daß Sie hier herumstehen und in das Wasser glocken, während ich mit einem Boote schon eine halbe Stunde lang an der Brücke liege.“

Alle Achtung, dachten wir, der Empfang ist nicht gerade herzlich, doch man wird ja nicht ganz so böse sein, wie man tut. Da wir teilweise Rudolstädter, Berliner, Leipziger und Koblenzer Kinder waren, denen die See doch etwas ganz Neues war, so konnten wir uns nicht sofort von dem Ungewöhnlichen losreißen, und erst das barsche Kommandowort des Seekadetten:

„Nun marsch, Jungsters, an die Brücke und in den Kutter, aber Trab! Trab!“ brachte uns vollkommen zu unseren Sinnen.

Im Schnellschritt ging es nun gleich los, hinter uns her der Seekadett mit lächelnder Miene, wie ein vergnügt bellender Spitz hinter einer Hammelherde.

Bald waren wir wieder an der Brücke angekommen. Dort lag der Kutter am Bollwerk. Das Boot hatte außer dem, daß es auf uns wartete, augenscheinlich noch als Proviantboot gedient, denn vorn und hinten war es hoch und voll gepackt mit Broten, welche einen angenehmen frischen Duft ausströmten, ein Duft, der meinen ins Wanken gekommenen Nerven wohl tat. Im Boote saßen zehn Matrosen und ein Unteroffizier, die uns alle mit hämißchen Gesichtern anstarrten, denn wie es uns bereits ergangen war, das konnten sie uns wohl leicht ansehen.

Mit einem Satz war unser Führer über die Brote weg nach dem Ruder des Bootes gesprungen, wir starrten ihm unschlüssig nach, wir merkten, die Leitung fing an zu fehlen.

„Wo sollen wir uns hinsetzen?“ fragte einer von uns, der sich am mutigsten vorkam.

„Auf Ihre vier Buchstaben, Jungster!“ klang es vom Ruder zurück; die Matrosen grinsten, und langsam und unbeholfen krochen wir über die Brote in das Boot hinein, um uns hinzusetzen, wo uns gerade Platz zu sein schien.

„Wollen Sie wohl mit den Füßen vom Brote weg, nehmen Sie gefälligst die Pfoten da fort, sonst werden sie Ihnen abgeklemmt“, das war zunächst das Freundlichste, was wir von unserem Mentor zu hören bekamen. Mir war trotz des frischen Brotgeruchs so zu Mute, als wenn der Hauch des Seeliebens, der mich bis dahin geleitet, einer strammen Windsbraut gewichen wäre, die manchen sanften Traum mit von dannen führte. Dann ertönte es mit fester Stimme:

„Riemen hoch!“ „Seh ab!“ „Laß fallen!“ „Ruder an überall!“

Fremde Worte für uns; nur so viel ließ sich bemerken, der Kadett wußte, was er wollte; die Ruderstangen der zehn Matrosen bewegten sich im Takt in die Höhe, standen einen Moment senkrecht im Boot, dann fielen sie beinahe wie losgelassen nieder, berührten aber nicht das Wasser, sondern lagen mit ihren breiten Flächen, den Blättern, horizontal und parallel zur Wasserfläche, dann tauchten sie gleichzeitig unter, und hin flog das Boot über die spiegelglatte See. Hinten im Boote saß der Unteroffizier, Bootsmannsmaat, der die Ruderpinne führte, und neben ihm der Kadett, der das Kommando hatte.

Wir hätten uns zu gern über das eben Gesehene, über die Bewegung des Bootes und über die Kommandos, die solches hervorgerufen hatten, unterhalten, als wir durch des Bootskadetten Worte „Jungsters, Maul halten, stillsitzen“, auf das unzweideutigste unterbrochen wurden. Der Bootskadett verfeinerte sich gerade nicht in seiner Rede, doch sie wirkte zweifellos, und sie hat mir als erste Lehre wirklich genügt, denn eigentlich hieß sie: „Als

erste Regel im Boote gilt Still sitzen und Maulhalten.“ Nun hätte man ja auch sagen können „Mund halten“; dieses Wort fand sich aber, wie wir bald merken mußten, nicht in dem Lexikon der Olfsters, d. h. der älteren Kadetten vor. Ähnliche Bemerkungen blieben noch eine Menge zu machen, und die Macht der Gewohnheit hat schließlich alles dies ganz in Ordnung erscheinen lassen.

Wie oft hat man nicht in späteren Jahren gehört und gelesen, hier ein Ladjüngling, dort eine Putzmamsell, da wieder ein paar Gymnasiasten, dann wieder eine ganze Gesellschaft auf dem Mügge- oder Wannsee oder auf dem Rheine — ins Wasser gefallen und ertrunken! — Ja, hätte doch der Kadett von damals jedesmal am Ruder gestanden und gerufen — „Still sitzen und Maul halten!“ es wäre anders geworden, und manche Familien lebten jetzt nicht in Trauer und Kummer. „Wassersfahren“ ist eine ernste Beschäftigung, und Schaukeln oder Spielen auf dem Wasser oder das „Rahnen“ und „Gondeln“, wie man es im Binnenlande nennt, ist meist frevelhafter Unverstand.

Da lag es nun vor uns, das Ziel unserer Wünsche! die „Niobe“! Weit hinaus in der Kieler Bucht hatte sie geankert, und von fern, wir waren mehrere Seemeilen ab, konnte man von dem eigentlichen Schiffe, welches die See und das dahinter liegende Land verbarg, nur wenig bemerken. Je mehr wir in die Nähe des Schiffes kamen, desto mehr schien es sich aus der See zu heben, desto höher, steiler, schlanker und schöner entwickelte sich vor uns das mächtige Tafelwerk der alten Segelfregatte.

Jetzt waren wir an der Schiffsseite angekommen, die Fregatte ragte mit ihrem Rumpfe etwa sechs Meter aus dem Wasser empor, und zwei Reihen eiserner Kanonenmündungen starrten uns entgegen, die eine etwa zwei, die andere vier Meter über der Wasserlinie sich hinziehend.

Vom Boot aus mußte man an einer wenig bequemen Treppe hinaufklettern, wenn man etliche an der Bordwand festgenagelte Leisten überhaupt eine Treppe nennen kann. Durch einen Einschnitt in der Bordwand, das Fallreep, stieg man an einem Seesoldatenposten mit Gewehr vorbei, an Deck.

„Ah, das Deck einer Fregatte“, rief ich unwillkürlich, meine anderen Gedanken schluckte ich hinunter, denn ich fürchtete mich schon vor neuen Kraftworten der älteren Kadetten, die dort drüben an der rechten Seite des größten Mastes mit neugierigen Blicken uns musterten. Von jenen, den Olfsters waren übrigens 14 an Bord. Sie trugen alle schon die Abzeichen der wirklichen Seesoldaten, die silbernen Litzen auf den blauen Jacken, und waren von einem Jahrgang, der bereits zwei bis drei Jahre Dienstzeit hinter sich hatte.

Das Meer und sein erster Blick hatten mich nicht berauscht. Der zweifelhafte Fisch- und Strandgeruch an den Brücken, der eigenartige Ton, mit dem wir in das Seemannsleben eingeführt worden waren, dann die Fahrt unter stetem Drängen und Stoßen auf spiegelglatter See, die graugrüne Farbe des Wassers, von fast allen Seiten Land! Der erste Anblick war, wie v. Billkallen bemerkte, wirklich der eines recht „friedlichen Büdels“.

Wir mußten bald antreten, wurden von einem Leutnant gemustert, verschiedene Male aufgeschrieben, wobei es sich ereignete, daß Piorkowski, weil er dem Befehle des Seekadetten zu wörtlich nachkam, von dem noch gröber scheinenden Leutnant einen Wischer erhielt, von dem er sichtlich in die schlotternden Kniee sackte. Schließlich bekam ein jeder eine Nummer, welche sich alle zwanzig zwischen den Nummern 900 und 1000 bewegten. Wir waren somit in die Schiffsmannschaft eingereiht, die der Kürze halber bis auf die Offiziere nur nach Nummern genannt wird. Unsere Nummern besagten, wir seien Schanzgäste geworden, und bald lernten wir, daß hingegen die Nummern von 1—100 Freiwächter waren, d. h. Leute, die mehr dem inneren Schiffsdienst sich widmen, als der Segelstellung und der Wache.

Die Nummern von 100—300, Fockmast-Divisionenmannschaften, bedienen den Fockmast, während die von 300—400 Ruhlgäste sind, d. h. Mannschaften, die am Fockmast die gewöhnlicheren Arbeiten verrichten u. s. f.

Wir waren stolz auf unseren Titel als „Schanzgäste“; doch bald erkannten wir, daß die Osters andere Stellungen einnahmen als wir, und daß die übrigen Schanzgäste alle Nichtseeleute, Soldaten, Schuster und Schneider waren.

Wenn man so die Mannschaft eines Schiffes schematisch einteilt, so können ebenso gut 1000, als auch weniger Menschen an Bord sein, das Schema wird eben nur mehr oder weniger ausgefüllt werden müssen. Haben Schiffe aber keine Masten mehr, wie die meisten der Kriegsschiffe, so fällt die Mastbenennung weg und man teilt die Mannschaft in Divisionen I, II u. s. f. ein.

Kriegsschiffe mit 1000 Mann Besatzung gibt es zur Zeit nicht mehr. Früher verlangten die Segel und die vielen Kanonen einen großen Aufwand von Menschen, heute werden die gewaltigsten Maschinen von verhältnismäßig wenig Leuten bedient. Im Mittelalter und im Altertum, der Zeit der Ruderer, wurden die meisten Menschenkräfte verlangt, aber die Ruderer waren eine eigene Klasse. Sie waren Sklaven oder Verbrecher, und wer zur Galeere verdammt war, war ein verlorener Mann. Es soll im Altertum Schiffe mit 1000 und mehr Ruderern gegeben haben, jedoch sind alle theoretischen Rekonstruktionen solcher „Sagenchiffe“ mißlungen. Die römischen und punischen Schiffe scheinen mit genügender Genauigkeit nachgebildet worden zu sein. Sie trugen etwa 300 Ruderer und 120 Soldaten. Die großen Schiffe des Altertums werden schon aus Materialrückichten sich kaum mit den modernen Schiffen betreffs der Größe haben messen können. Die Besatzungsstärken der deutschen Schiffe sind:

Linien Schiff	Preußen	1903 hat	697 Mann
„	Mecklenburg	1901 „	660 „
„	Wörth	1892 „	660 „
„	Bayern	1878 „	436 „
Rüstenpanzer	Ägir	1895 „	297 „
Gr. Kreuzer	Koon	1903 „	557 „
Al. Kreuzer	Hamburg	1903 „	280 „

Alle ungeraden Nummern der Mannschaft denkt man sich auf der rechten Seite des Schiffes aufgestellt, die geraden auf der linken. Damit teilt man die Mannschaft in zwei Hälften, zwei Wachen, die Wachen wiederum in Hälften und zu kleineren Arbeiten in Quartiere, die ganze Verteilung nennt man „Wachtrolle“. Die Wachen und Hälften tragen Unterscheidungszeichen; die Steuerbordwache am rechten, die Backbordwache am linken Oberarmel einen resp. zwei rote Streifen.

Sollen die Boote armiert werden, d. h. die Mannschaft soll zu irgend einer Übung oder zu einem Angriffe in die Boote gehen, kann nicht jeder hin laufen, wohin er will, sondern jeder Mann hat sein Boot, seinen bestimmten Platz, seine bis in die geringste Einzelheit bestimmte Funktion zu erfüllen, und so geht es fort für jede Arbeit, für jedes andere Manöver. Da gibt es Feuerrollen, Schlafrollen, Scheuerrollen u. s. f.

Eine Schlafrolle besteht aus einer oder mehreren großen Zeichnungen der Decke, in diesen sind sämtliche Decksbalken eingetragen und genau bezeichnet, wo ein Platz für eine Hängematte sein könnte. An diesen Stellen werden dann Haken eingeschraubt, Nummern daran befestigt, und der Matrose mit der Nummer 325 weiß zeigt, in welchem Deck, an welchem Decksbalken er jede Nacht seine Hängematte aufzuhängen hat, und jeder andere weiß zu jeder Nachtstunde den Mann mit Nummer 325 unter den Hunderten der Schläfer herauszufinden.

Ich hatte die Nummer 907 erhalten, war also Steuerbord-Schanzgaß erster Hälfte, und da ich eine der niedrigen Nummern hatte, auch vom ersten Quartier. Meine Hängematte wurde des Abends von einem zukommenden älteren Kadetten in der Steuerbord-Nachterbatterie aufgehängt oder, wie man an Bord sagt, gezurrt.

Es ist nicht so ganz einfach, in die unter Deck aufgezurrten Hängematten hineinzukommen. Um sich in ihnen das erste Mal zurecht zu finden, bedarf es der ganzen Kraft jugendlicher Turner und gewisser Eigenliebe, denn der nächste Schlafkollege liegt stets so nahe, daß jedes Kniebeugen auf Konto des Nachbarn geschehen muß. So war hier mein bayrischer Freund Nageldingen viel zu dick für seinen Platz, während nach der anderen Seite ich stets erst einen Kampf mit einem langen, dünnen und spitzknochigen ostpreußischen Grafensproß zu bestehen hatte, der mit einer ganz bestimmten Regelmäßigkeit seine hageren Gliedmaßen in meine Lagerstätte hineinstreckte.

Das Anstaunen der vielen fremdartigen Gegenstände, das schrille Pfeifen der Unteroffiziere, der laute Kommandoruf der Offiziere an Deck, das Wiederholen der Befehle in den unteren Räumen, die Masse des so neu auf mich Eingedrungenen hatte mich todmüde gemacht, und ich dankte meinem Schöpfer, als ich das erste Mal in meiner leise schwankenden Koje lag, unter mir eine Seegrasmatratze und über mir eine wollene Decke ohne Bezug.

Meistenteils hatte ich allerdings in etwas bequemeren Lagerstätten geschlafen, aber die kleinen Unannehmlichkeiten des Lebens verwindet man als Jüngling schnell, bald war ich eingeschlafen und ließ mir von meinen Engeln

Das Raufchen der Jungfers.
Zeichnung von W. Eißner.

die Genüsse des heutigen ersten Tages als Seemann kaleidoskopisch wiederholen. —

Ein Geräusch ließ mich aus tiefem Schlummer auffahren. Der Morgen graute schon durch die offenen Geschützporten der Batterie herein, da hörte ich wieder ein ähnliches Geräusch, wie ich es vorher vernommen; diesmal verstand ich die Worte: „Zu—gleich!“ und dann fühlte ich, wie ich mit Gewalt nach unten schoß, wie meine Hängematte gelöst worden war und ich mit kräftigem Aufschlag auf das Deck niederstürzte.

Fluchen und Schimpfen, Schreien und höhnisches Lachen mischte sich untereinander. Es war keine Frage, dies „Zu—gleich!“ hatte uns allen gegolten, wir waren alle zwanzig auf einmal von unseren übermütigen älteren Kameraden aus den Hängematten geworfen, gerauscht werden. Deshalb nur waren die Seekadetten so liebenswürdig gewesen und hatten uns beim Zurechtmachen der Hängematten geholfen, sicher hatten sie eine Schleife, einen sogenannten „Stippsteg“ gebunden, und wir, als die Opfer unseres Zutrauens, büßten dasselbe nun mit Schrammen und Beulen.

Ob wir den Versuch machen konnten, zur Rache zu schreiten, und uns angezogen hatten, waren die Offiziers längst verschwunden, und wer nicht gerade Lust hatte, einen mehrstündigen Morgenspaziergang für nichts und wieder nichts zu machen, der kroch wieder in seine Koje, nachdem er sie diesmal selbst und sicherer als zuvor aufgehängt hatte.

Doch oft war alle Vorsicht ohne Nutzen; noch häufig bin ich oder ist einer der anderen aus Scherz oder Bosheit gerauscht worden, Knoten und Spließungen halfen da nichts. Ein etwas großer Mensch, der sich aufrichtet, wenn er unter einer Hängematte durchgeht, wirft jeden, auch den schwersten und dicksten, mit größter Leichtigkeit aus Morpheus' warmem Arm auf das kalte, mitleidlose Deck hinab.

Im übrigen ist dieser Scherz ein ziemlich roher, der schon oft von unangenehmen Folgen begleitet gewesen ist.

Eine der nächsten Beschäftigungen war die Einrichtung unserer vorweltlichen Schiffskisten. Die Schiffskisten der Kadetten bestanden aus Holz, waren etwa 175 cm lang, 80 cm breit und entsprechend hoch. — Ein solches Haus genügte, oder besser sollte für zwei Kadetten genügen. Die Einrichtung war echt spartanisch. Um möglichst praktisch zu verfahren, hatte uns Schlotholz so abgeteilt, daß immer ein großer und ein kleiner Kadett zusammenkam. Ich hatte als einer der größeren der Jungsters den kleinsten als Kistenpartner (Teilnehmer) zu begrüßen. Die Kisten hatten Einjäge für die Tuchsachen und die Wäsche, nebst einem mit Eisenblech ausgeschlagenen Kasten für ein recht niedliches, viel zu kleines Waschbecken.

Die wirklichen Seekadetten besaßen je eine solche Kiste als Eigentum, und die ganze Masse der Kisten stand hinten im Zwischendeck herum, eine ebenso unpraktische Art der Unterbringung der Kisten wie der Sachen, welche nach jeder Reise zerlegen und verstoßt wieder zum Vorschein kamen.

In den ersten Tagen kümmerte man sich blutwenig um uns, wir durften, und

wir sollten in Schiff und Takelage uns umsehen und dazu waren uns nur einige der Seekadetten zugeteilt worden. Ich gehörte zu der Abteilung des Seekadetten v. Bergström, jenes freundlichen Kadetten aus dem Rutter. Bald fand ich Gelegenheit zu beobachten, daß Bergström außer seiner ziemlich deutlichen Rede-weise schon eine große Portion Wissen und Erfahrung besaß und es sehr wohl verstand, sich seine Stellung als Vorgesetzter zu wahren. Bergström war aus einer alten Familie aus Schwedisch-Pommern und der einzige Sohn einer Mutter, die ihn nur nach langem Widerstreben auf die See gegeben hatte.

Ohne daß wir zunächst am Tagesdienste selbst mit teilnahmen, wurde uns doch bald die Strenge und Regelmäßigkeit, wie sie auf einem Kriegsschiffe herrscht, beigebracht. Kleine Bemerkungen, die man womöglich gar nicht einmal recht verstand, die aber in ihren Folgen desto unangenehmer waren, zeigten sich besonders geeignet, die Augen und Ohren zu schärfen. So eröffnete uns der Zwischendecksoffizier: „Wer Zeug umher liegen läßt oder die Kisten offen läßt, wandert dreimal über den Topp!“

„Wandert dreimal über den Topp!“ sagten wir uns wohl manchmal vor, aber zu fragen, was das war, wagten wir uns nicht mehr, wir waren schon so oft angefahren und ausgelacht worden, daß wir dachten: „Kommt Zeit, kommt Rat.“ Den zweiten, dritten Tag ging die Sache los.

„Kadetten antreten!“

„Die Kadetten v. Rheinstein, v. Studnitz, Piorkowski vortreten! — Hier sind ihre Kistenschlüssel — dreimal über den Großtopp!“

Ein Wink, der nicht zu verkennen war, sagte uns jetzt: darunter versteht man ziemlich die oberste Stelle des großen Mastes.

„Vorwärts — los!“

Wir schossen vereint die Strickleitern, die man von nun ab Wanten nannte, hinauf. — Im Hinauf- und Herabklettern kamen mir allerlei Heimatsgedanken, als ich, mein Tempo etwas verlangsamend, rechnete: 50 Meter in die Höhe und wieder herab, das sind 100 Meter, und das dreimal, das sind 300 Meter; wenn man diese hier so hinauf und herunter geht wird für einen miserabeln eisernen Schlüssel, dann kann das noch gut werden. In Trier hatte es schon für eine Tat gegolten, wenn man ohne Pause irgend einen der kleinen Berge hinaufgetrollt war, wo doch ganz andere Wege hinführten — —

„Kadett v. Rheinstein — ich werde Ihnen Beine machen! Wenn Sie denken, Sie sollen da oben schlafen, dann irren Sie!“ rief der Offizier der Wache mir zu, und die Folge war fürchterlich: gleich noch einmal mußte ich hinauf. Diesmal ging es schnell — ohne Aufenthalt, ohne Gedanken an Trier — und als ich schweißtriefend und bebend unten ankam, konnte ich mich nicht enthalten, zu flüstern:

„Das sechste Hundert ist voll —“ aber gehört hat es niemand. Dann kam ein anderes Mahnwort:

„Wer, wenn gerufen oder gepfiffen wird, zuletzt kommt, marschirt dreimal über den Topp!“

„Mein Gott“, dachten wir, „einer muß doch der letzte sein, einer steht demnach schon von selbst immer auf der Liste.“

„Wer im Hafen an der Steuerbordseite des Oberdeckes angetroffen wird, oder in See zu Luward, entert dreimal über den Topp!“

„Wer die Hände in den Taschen, auf Deck gesehen wird, wer an Bord pfeift, oder wer wo anders hin spuckt, als in den Spucknapf, hüpf dreimal über den Topp!“

Mein lieber junger Freund, der du dies lesen solltest, hier hast du eine kleine Vorstellung davon, wie man anfing, uns den Begriff „Schiffsdisziplin“ klar zu machen. Man marschierte, wandelte, enterte, kletterte, hüpfte, sowie man nur den Mund aufmachte oder irgend etwas tat, was man nicht gerade tun sollte, schlankweg dreimal über den Großtopp Seiner Majestät Fregatte „Niobe“. Wie oft ich das exerziert, das ist nicht zu sagen. Da die Kontrolle über die armen Sünder bald schwierig wurde, war von dem erfindungsreichen Schlotholz ein brillantes Mittel gefunden worden. Eines Tages hieß es, wenn gemeldet wird: Kadetten zur Morgenmusterung antreten, dann geht es ohne weiteres von selbst los. — Alle Mann, ohne Ausnahme — dreimal über den Topp! — Ein prächtiger Herr war dieser Schlotholz! — Indessen mancher fuhr bei dieser Anordnung ganz gut, und was die Hauptsache war, es wurde das erreicht, was Schlotholz von uns wollte, er sagte: „Jungsters! Das Fell sitzt euch allen noch zu lose auf den Knochen, ein richtiger Kadett muß so fix sein wie ein Windhund und so zäh wie Leder!“ Daß bei dieser regelmäßigen Morgenübung von Fettanlaß nicht mehr die Rede sein konnte, bedarf keiner Erklärung mehr, auch die Fixigkeit und Zähigkeit nahm von Tag zu Tag zu, und bald durften wir daran denken, bei unseren ernsteren seemännischen Übungen mit den Matrosen zu wetteifern.

Die von Schlotholz entworfene Erziehungsmethode war nicht ganz übel. Je schärfer man uns vornahm, desto mehr nahmen wir uns zusammen, und die anfängliche Verschüchterung war bald verschwunden, der Angst und Scheu vor unseren Vorgesetzten folgte ein großes Zutrauen, und gerade diesen bösen Herrn Schlotholz, der übrigens sonst ein recht gemütvoller Mensch war, hatten wir bald lieb gewonnen. Noch waren nicht sechs Wochen verstrichen, und wir sangen bereits des Abends, wenn wir in der Batterie saßen, daß jeder es hören konnte, der wollte, das Schlotholzlied, oder das Lied von der Großdramsahling, was mit Großtopp ziemlich gleichbedeutend war; hier ist es:

Das Schlotholzlied.

Der — hat durch die Pfort geguckt!
 Der — hat heut' auf Deck gespuckt!
 Dreimal über die Sahling!

Der — hat heut nach Skognat gerochen!
 Der — hat gar beim Pullen gesprochen!
 Dreimal über die Sahling!

Der — hat sich ans Strecktau gelümmelt
 Der — zu Luward rungewimmelt!
 Dreimal über die Sahling!

Der — hat heut' seine Jacke zerrissen!
 Der — wollt' gar die Wäscherin küssen!
 Dreimal über die Sahling!

Das Lied wurde von einem Kadetten vorgetragen und der Refrain dann vom ganzen Chor gesungen. Schlotholz hatte natürlich Wind davon und hat sich herzlich darüber gefreut.

Eine unserer regelmäßigen Nachmittagsbeschäftigungen bestand darin, daß wir einen Kutter bemannten und uns im Rudern, auch Pussen genannt, üben mußten. Das war anfänglich eine harte Arbeit, denn die Riemen oder Ruder waren etwas anders beschaffen, als wir sie bisher kannten, lange schwere Stangen von Eschenholz waren es, die man uns in die Hände gab, und nicht lange dauerte es, da hatte man manche Blase und Schwielen an den Fingern aufzuweisen.

Die Wohnräume, die uns zugeteilt waren, die Kadettenmesses, waren schmale Berisläge im Zwischendeck, und da das Zwischendeck zur Hälfte unter der Wasserlinie lag, nur sehr wenig dem Licht und der Luft zugänglich. Dort hausten wir zu je 17, freilich nie alle anwesend, denn etwa der vierte Teil war stets zur Wache kommandiert und befand sich an Deck. Die Zwischendeckfenster der „Niobe“ waren runde Löcher in der Bordwand und maßen im Durchmesser gegen 15 Zentimeter, das Licht konnte deshalb auch beim besten Willen der Sonne kaum nach innen dringen, mußte es doch erst noch den schmalen Durchbruch der beinahe einen Meter starken Holzbordwand passieren. Die Folge davon war, daß in der Messe eigentlich fortwährend die Lampe brennen mußte. Die Sorge für die Lampe, wie für unser ganzes Geschirr, lag in den Händen des Stewards oder Aufwärters, und wie es manchmal, wohl meistens, mit der Lampe beschaffen war, das kann man sich ohne Schwierigkeiten ausmalen. In der Mitte des Raumes stand, angeschraubt an den Fußboden, ein massiver eichener Tisch und um diesen herum ähnlich hergestellte Bänke und einige Feldstühle. Hier wurden die Mahlzeiten eingenommen, hier wurde gearbeitet, geschrieben, natürlich nur das Allernotwendigste, geraucht und, wenn man Zeit hatte, auch geschlafen. An den Wänden hingen die Mützen und Dolche, einige Fernrohre unter der Decke, sonst war der Raum, ursprünglich in weißer Lackfarbe prangend, jedes Schmuckes bar. — Es war eine recht einfache Einrichtung. Bei besonderen Gelegenheiten wurden noch einige solide eiserne Leuchter hervorgesucht, und der schwelende Docht mangelhafter Lichter erhöhte dann noch um ein beträchtliches die Dichtigkeit der Atmosphäre in diesem — Stall.

Jede Woche mindestens einmal wurden wir von dem Zwischendecksoffizier, der auch unsere Messe unter sich hatte, gründlich an die Luft gesetzt, dann war großes Scheuerfest. Fußboden, Wände und Decken wurden ge-
 seift und geschrubbt, und es tat auch not. Bald darauf saßen wir wieder in unseren nassen Wänden, ebenso vergnügt und unbekümmert wie zuvor.

In der einen Seitenwand der Messe war eine Schiebetür angebracht, durch welche auf jeden Ruf der Steward aus seiner Pantry (Vorratskammer) heraus sein verschmitztes Gesicht in unsere Messe steckte, um nach den Befehlen der „Herren Kadetten“ zu fragen. Oft war es auch nur Neugier, die ihn seine Pforte öffnen ließ, und mancher Gegenstand durchsaufte die Luft, um den dreiften Gesellen zu strafen, der aber stets schnell genug den drohenden Gefahren auszuweichen wußte.

Dieser erste Steward war ein fixer Mensch. An Land hatte man ihn, den Grund hiervon wußte er nicht anzugeben, eben aus einem Hotel geworfen, als er bei uns Unterkunft fand; er war mit allen Hunden gehegt, sprach mehrere Sprachen und war ein befahrener Mann mit etwas dunkler Vergangenheit. Seine Fertigkeiten, seine Verschmitztheit haben uns oft in trüben Stunden lachen lassen und uns über manchen Strupel hinweggeholfen. Er hatte stets guten Humor, stets Geld und Getränk, und gab beides willig her; letzteres ziemlich teuer, aber gut, und ersteres ohne Zinsen: auf ungewisse Zeit. Der „schöne Mayer“, so hieß der noble Mann, fuhr dabei selbst am besten, das wußte er, denn er konnte nicht bestraft werden, und die Zinsen bekam er doch, nur unter anderem Namen.

War auch der Kadett damaliger Zeit in Bezug auf seine Finanzen ziemlich selbständig, so drohte dem allzu leichtlebigen doch in der Ferne ein unheimliches Gespenst — die Abkommandierung oder die Außerdienststellung des Schiffes. Dann hieß es immer einige Zeit vorher, wie steht es mit den ökonomischen Verhältnissen der jungen Herren? — Es mußte Farbe bekant werden, es mußte alles getilgt sein, was noch ausstand, und das mußte der schöne Mayer ebenso gut wie die Kadetten.

Die Zeiten haben sich geändert. Man hat eingesehen, daß im Laufe der Jahre in jenen ungesunden Räumen frühzeitig die Augen verdorben wurden, und daß der Keim mancher Krankheit in der Lage und in der Beschaffenheit der Kadettenmesssen entstanden war. Die Kadetten wurden aus dem Zwischendeck in die Batterien verpflanzt. Größere hellere Räume stellte man ihnen zur Verfügung, indem man die auf den Übungsschiffen teilweise überflüssigen Kanonen an Land ließ, dafür entstand hinten in der Batterie Platz und Licht. Der frei gewordene Fleck wurde dann mit einer dünnen Holzwand umgeben, abgeschottet und im Innern mit einer anständigen Ausrüstung versehen. Die entsetzlichen Schiffskisten wurden abgeschafft, und jeder Kadett erhielt einen Schrank, in dem er seine Sachen nicht allein ausbreiten und aufhängen konnte, nein, nun konnte er sie sogar übersehen. Eine wohlthätige Einrichtung, die heute auf allen neuen Schiffen auch für die Mannschaften eingeführt ist. In der Messe standen einige Tische, deren Platten für Tintenfüßer eingerichtet waren und deren Seitenbretter scharnierartig in die Höhe geflappt werden konnten, um eine entsprechende Anzahl von Waschggeschir bloß zu legen. Der Einblick in die Messe war nun durch Türen und Fenster ermöglicht und eine allerdings unliebsame Kontrolle an die Hand gegeben. In unsere alte Kadettenmesse wagte sich niemand hinein, der es nicht gerade nötig hatte, und der Kapitän von der „Niobe“, als er

einstens einen königlichen Prinzen im Schiff herumführte, sagte von uns und unserer Messe im Vorübergehen: „Königliche Hoheit! Da sitzen sie in ihrer Räuberhöhle, die Kadetten, und rauchen schlechten Tabak.“ Und wie sie rauchten! Durch die Schlüßellocher hindurch war die Farbe der Türen im Zwischendeck gebräunt! Mit dem Rauchen ist es übrigens nicht immer so gewesen. Der um die Marine als Organisator und auch als Chronist verdiente Admiral Batsch erzählt darüber folgende Geschichte. Ein aus der englischen Marine wieder zurückgekehrter Offizier fing an, das Rauchverbot

Eine Kadettenmesse.

auf der „Amazone“ in rigoroser Weise einzuführen. Es wurde dem Rauchen der Stempel des Lasters aufgedrückt. Einer Beschäftigung, der bis dahin kein Raum, sei es am Lande, sei es an Bord, zu gut war, sollte fortan nur der schlechteste Raum allein benutzbar sein. Auf der „Amazone“ wurde der Havannaduft nach opulentem Mahl auf einen ganz engen Teil des vorderen Oberdecks, auf eine kleine Ecke unter der Back, verwiesen, auf einen Raum, den man mit sonstigen gewissen Unentbehrlichkeiten, die sich schwer nennen lassen, zu teilen hatte. Ein Freund des prinzlichen Kommandanten, ebenfalls ein Prinz, der ihn auf den Ostseefahrten begleitete, war etwas erstaunt, als ihm zur Plauderstunde nach dem Essen dieser etwas eigentüm-

liche Ort, inmitten der nicht gerade Havanna rauchenden Mannschaft zugemutet wurde. Bei einem anderen prinzlichen Besuch kam es deshalb sogar zu erregten Korrespondenzen mit Berlin. Man sieht, auch die Marine hat eine Art von historischem Rauchkollegium aufzuweisen.

Königliche Hoheit hat sich solches jedoch nicht zweimal jagen lassen, die Sache ist bald darauf erwogen worden, und manches wurde besser.

Alles, was zum Stabe des Schiffes gehört, sammelt sich nach Achtern, nach hinten, während die Mannschaft die vorderen Schiffsräume erhält. Deshalb, weil der große Mast so ziemlich die örtliche Grenze von vorn und hinten ist, teilt man ein Deck auch ein in das Bordeck und das Achterdeck; diese Unterscheidung überträgt sich auf das ganze Leben und Sein des Seemanns, so spricht man schließlich von einem Leben „vor dem Mast“ und einem Leben „achter dem Mast“. Das erste ist die Existenz des Matrosen, des Unteroffiziers, das andere das des Offiziers. Je mehr man avanziert, desto mehr kommt man allmählich nach hinten. Zuerst war man Kadett und lebte im Zwischendeck so ziemlich auf der Grenze des Vorn und Hinten, in der Gegend des großen Mastes. Dann wurde man Unterleutnant und bekam eine Kammer, oft aber nur die Aussicht auf eine solche, dicht vor der Offiziersmesse, später kam man dort hinein, und dann als Kommandant in die hinterste und schönste Kajüte, und dann — dann, mein Freund, war kein Platz mehr übrig, hinten gähnte eine Heckpforte und das Meer, oder das Land. —

Mit den neuen Kadettenmessen in den Batterien der Fregatten waren die Kadetten schnell nach hinten gerückt, und anfänglich stießen sie mit ihrem Raume unmittelbar an die Kajüte des Kommandanten, das hatte seine zwei Seiten, der Kommandant war dadurch in die Lage gebracht, über die Heimlichkeiten der Kadetten sehr gut unterrichtet zu sein, und manches, was man sonst zu verstecken für notwendig fand, trat nun frei zu Tage.

Kadetten sind junge Leute, in ihnen gärt noch des Lebens Kraft und Übermut, Wort und Tat wird da nicht immer abgewogen, ein schnelles Aufbrausen, heftige Worte, ein kurzer Kampf, vielleicht klirren zum $(n + 1)$ ten Male Zylinder und Glocke der Lampe zusammen, ein sanfter Ölstrom ergießt sich über die Raufenden, dann sind die Gemüter wieder beruhigt und Nacht und Grauen der Kadettenmesse hüllt mitleidig alles in ihre Schatten ein. Im Zwischendeck munkelt man wohl, „da ist 'mal wieder was los gewesen“, aber was, das weiß niemand — das braucht auch nicht jedermann zu erfahren, und der schöne Mayer, er schließt vorsichtig seine Klappe und wartet in Andacht, bis man ihn wieder ruft, daß er die Lampe in Ordnung bringen soll — Mayer plaudert nie.

Die ersten Wochen lagen hinter uns; wir hatten rudern gelernt, kannten die Stricke, die Enden, wie der Seemann sagt, wußten, wie die Segel hießen, die Masten und Rahen, an denen sie hängen, usw. Alles kam mir einfach und natürlich vor, nur nicht die Namen, welche man wie ein rechtes Kauderwelsch aus den Sprachen sämtlicher seefahrenden Nationen im Laufe der Zeit zusammengesucht hatte. Auch waren die Seeoffiziere verflössener

„Rein Schiff“ an Bord eines Kriegsschiffs.

Arthur Renard, Kiel.

Jahrzehnte noch nicht etymologisch genügend gebildet, um eine Sprachreinigung vorzunehmen, die deshalb der neuesten Zeit vorbehalten blieb. Nach mehreren Monaten gingen Ausdrücke, wie Keestalje, Bulins, Schooten und Halsen, Bratspill und Rahnoek, Bändsel und Kabelgarne, Hellegat und Bottelier, im jungen Hirne bunt durcheinander, sich die größte Mühe gebend, Cicero und Nepos, Blöz und Herrig, Schiller und Goethe und andere Klassiker, die man zum Examen notwendig gehabt hatte, aus dem so wie so noch etwas engen Gesichtsfelde zu verdrängen.

Von einer sogenannten „schönen Literatur“ war unter den geschilderten Umständen nicht die Rede, selbst Hildebrandt, der „kleine Seemann“, oder Nares, das beliebte englische Seemannschaftsbuch, fanden ihren Weg nicht in die Messe. Es war alles Praxis, anschauen und selbst anfassen. Selten, ich kann wohl sagen, nie verirrte sich eine Zeitung zu uns auf die „Niobe“, und dann auch nur als Einwickelpapier, wenn wir uns selbst, oder Mayer uns etwas vom Land mitgebracht haben sollten.

So war denn auch der Verbrauch an Tinte äußerst sparsam, und der Ruf „Mayer, die Tinte!“ erschallte nur am Samstag Abend, denn alsdann mußte geschristkellert werden, sonst war der Sonntag, der oft als Urlaubstag angesehen wurde, das Gegenteil, und bei dem Gegenteil spielte die Sahling wieder eine unangenehme Rolle. „Mayer, die Tinte!“

„Mayer, mir eine Feder!“

„Mir auch eine!“

„Mir auch eine!“

Das Schriftverfahren nahm seinen Lauf.

Das A und das B desselben waren die Loggbücher und die Rollenbücher. In das Rollenbuch schrieb man die Kommandoworte für Schiffe und für Boote, die sämtlichen Manöverrollen und Stationen der Mannschaft; in das Loggbuch oder Schiffstagebuch alles, was an Bord geschah, was gearbeitet, gezimmert, exerziert wurde, wer von Bedeutung an Bord kam und von Bord ging, wie Wind und Wetter, Barometer, Thermometer, Luft und Wasser sich steigend, fallend, regnend, strahlend benahmen; kurz und gut, wir lernten das, was unsere seemannische Zukunft verlangte.

In keines dieser Bücher kam indessen irgend ein eigener Gedanke, irgend eine selbständige Beobachtung hinein, es war alles eine elende Schreiberarbeit, man schrieb das Schiffstagebuch, das die Offiziere nach Vorschrift führten, einfach ab und eignete sich allerdings damit nach und nach die hierzu notwendigen Fertigkeiten an. Der schöne Mayer hätte übrigens besser als wir die Tagebücher führen können, denn für die älteren Seekadetten führte er sie fast ganz allein, nur daß er sie nicht dem Kommandanten oder dem Observationsoffizier vorlegte, sondern daß dies die Kadetten selbst taten. Mayer war also nicht allein Steward, er war auch Schriftführer. Waren nun Lücken in den Büchern oder auffallende Dummheiten niedergeschrieben, was fast so oft passierte, als man eigenen Gedanken Raum geben wollte, so wurde es mit dem Urlaub an Land bänalischer Natur, und da am Sonntag das Entern über den Topp ausfiel, half Schlotholz sich mit

einem kleinen Ersatzmittelchen: Man durfte sich mehrere Stunden lang die Welt von oben, d. h. von der Sahling aus ansehen. Schlotholz selbst hielt von der ganzen Schriftstellerei nichts, und ihm waren die Kanonen und das Segelezerzieren lieber als ganze Bibliotheken voll der köstlichsten Bücher.

Mit Hilfe des kundigen Stewards, des schönen Mayer, führte ein Seekadett die Messe, d. h. er bekam jeden ersten des Monats durch den Zahlmeister pro Mitglied der Messe $52\frac{1}{2}$ Mark und nebenbei noch ein Pauschale für die Beleuchtung und um Steward und Koch zu bezahlen.

Die Nagelbank.

Heizung brauchte man Gott sei Dank nicht, die wäre auch in den Kadettenmesssen kaum anzubringen gewesen.

Wir konnten jedoch, solange wir auf der Reede lagen, mit der Bepflegung, welche uns Piefke zukommen ließ, recht zufrieden sein. — Piefke hieß einer der älteren Seekadetten, er war Messrevorstand und besorgte alle Einkäufe selbst, ob auf das beste, das lasse ich dahingestellt, er bildete es sich wenigstens ein, und wir Jungsters taten gut daran, es zu glauben, übrigens war Piefke nur ein Spitzname, nach dem berühmt gewordenen Kapellmeister, der den Düppeler Marsch komponiert hat, weil Piefke musikalisch war und des Abends in der Batterie oftmals seine Harmonika ertönen ließ. Piefke war einer von den jungen Männern, der viele Spitznamen verdiente und auch erhielt, wir Jungsters nannten ihn heimlich Schnupfke, weil er mit

seiner Nase überall herumschnupperte, manchmal auch Jammerholz nach seinem Instrumente und seinem wirklichen Namen.

Eines schönen Mittags — es gab Eierkuchen und Speck — hatte der Stewardsmaat, der Gehilfe des Stewards, das Unglück, mit der ganzen ersten Portion die Treppe hinunterzufallen. Eier waren nur noch wenige da, und das Resultat hieß: „Die Jungsters können aufstehen, die bekommen nichts.“ Das ging denn doch über den Scherz; aber wir wichen, denn es waren fünf ältere Kadetten in der Messe, und wir waren zwar neun, doch schien uns der Moment zum Handeln nicht günstig. Demjenigen aber von den Seekadetten, der auf die Idee gekommen war, uns hinaufzuschicken, dem wir überhaupt nicht hold waren wegen seiner ewigen Mörgeleien, ihm lauerten wir im Zwischendeck auf, überwältigten ihn, banden ihm Hände und Füße und bearbeiteten ihn mit den Fäusten nach Herzenslust. Ich muß gestehen, es war keine Heldentat.

Der Abend nahte heran. Nur die Seekadetten der Wache waren an Deck; uns schickte man wiederum hinaus. Wir merkten, der Kadett Reher hatte seine Haut nicht stillschweigend hingenommen; sie berieten, was am besten zu tun sei. Auch wir sammelten uns, denn es sagte uns ein gewisses Gefühl, daß es zum heftigen Meinungsaustausch kommen sollte. Wir holten uns Riemen und kurze Enden als Waffen herbei und warteten des Kommanden: da erschien der schöne Mayer auf der Bildfläche: „Der Kadett v. Rheinlein soll in die Messe kommen!“

„Ich allein?“ fragte ich.

„Ja, Sie ganz allein“, antwortete er und dabei setzte er eine Grimasse auf, die mich ängstlich machen konnte. Doch hier war keine Zeit zu verlieren. Die Kameraden sprachen mir Mut ein, und schnell verteilten wir noch einmal die Rollen, wie wir angreifen wollten, wenn es zu Gewalttätigkeiten kommen sollte. Ich als Anstifter sollte mich auf den ältesten der Seekadetten werfen, die anderen wollten mit den übrigen fünf fertigt werden; wir wollten sie zwingen, uns das Versprechen besserer Behandlung zu geben usw., und so trat ich ziemlich kühn und ruhig in die Messe.

Fünf von den Osters, unter ihnen der im Dunkeln verhauene Reher, saßen in der Messe auf den Bänken. Jeder hatte seinen Dolchkoppel vor sich liegen. Bei dem fahlen Lampenlicht muß die Sache zuerst so ausgesehen haben wie ein Femgericht. Der älteste, der Seekadett v. Bergström, stand vor mir: „Jungster, Sie haben es gewagt, einen von uns heimlich zu überfallen. Sie sollen die Ihnen zudiktierte Strafe bekommen. Sie fünfundzwanzig und jeder der anderen ein Duzend — dies hier als Vorgesmack!“ Dabei hatte ich einen Hieb auf den Rücken erhalten, der mir die Schulterblätter zusammenzog. Wie ein Tiger warf ich mich ohne weiteres auf den anfänglich Verblüfften; — das Signal war gegeben, mit einigem Geschrei stürzten meine Kameraden herein, jeder fassend und schlagend, was sich entgegenstellte. Mayers Gesicht strahlte wie das eines hochinteressierten Beschauers aus der erleuchteten Pantry herüber, während in der Messe Lampen, Gläser, Flaschen und Kisten, kurz alles Bewegliche in Trümmern durch-

Schiffsjungen in den Raben.

Arthur Henard, Kiel.

übereinander fiel. Ich hatte meinen Gegner zu Boden geworfen und hielt ihn nieder; das nachlassende Geräusch um mich her schien zu bekunden, daß wir siegten — doch nur einen Augenblick, da fühlte ich mich herumgeschleudert, mein Kopf schlug hart an irgend einen Gegenstand, im nächsten Augenblick lag ich zerschunden an allen Gliedern im Zwischendeck, wo ich zu meinem nicht geringen Verwundern schon die meisten der vor mir hinausgebrachten Freunde wiederfand.

Der Rest folgte in kurzen Zwischenräumen; der Versuch, einen nochmaligen Angriff zu ordnen, schlug fehl, ein jeder hatte an diesem einen Versuch vollständig genug gehabt. Wir waren um eine Erfahrung reicher, daß nämlich unsere Gegner über ein ganz anderes Geschick und andere Übung verfügten, als wir ihnen bisher zugetraut hatten.

Der Steward brachte Licht, räumte die Scherben auf, servierte den Tee, und bald darauf saßen wir wieder in unserer Messe zusammen, als sei nichts Besonderes vorgefallen. Als wir uns indessen erhoben und in die Batterie gehen wollten, hielt uns der Meßälteste noch auf und sagte:

„Wir nehmen an, daß ihr in eurer Dummheit gar nicht gewußt habt, daß ihr gegen eure militärischen Vorgesetzten gesündigt habt, wir wollen euch aber nicht schaden und haben die Sache auf diese Weise wett gemacht. Seid zufrieden mit euren Schlägen, und wenn ihr sie noch einmal haben wollt, so braucht ihr es nur zu sagen.“ —

Diese Rede leuchtete uns ein. Schloßholz hatte mal wieder recht, sie wie ein Windhund und zähe wie Leder! noch waren wir es nicht.

Das Schiff war mittlerweile ausgerüstet worden, wovon wir allerdings noch wenig verstanden. Eines Tages hieß es: „Heute gegen Mittag geht es zum erstenmal in See.“

Die See war nur wenig gekräuselt, und nur hie und da huschte unter auffrischem Winde eine weißlich gefärbte Welle munter aus dem Wasser hervor, um alsbald wieder den Kopf zwischen den anderen zu verstecken. So viel war mir von dem Bootssegeln her schon klar, daß, wenn man tief in der geschützten Bucht von Kiel liegt und man hinaus will nach der offenen See, daß man dann mit einem Segelschiff gegen den Wind anlaviert, daß man kreuzen muß, ehe man dorthin gelangt. Und einige Stunden lagen noch vor uns — dann waren wir draußen — auf See — auf dem Meere!

Was beim Ankerlichten um mich her vorging, hinterließ mir den Eindruck, daß solches Manöver ein gewaltig schwieriges sein müsse. Mehr davon wollte mir noch nicht in den Kopf: bald wurde an dem Ankerspül gedreht, bald an Stricken an Deck gezogen. Oben in der Takelage, auf dem Verdeck, in der Batterie, im Zwischendeck und selbst in den tiefsten Lasträumen raffelten die Ketten und tönten die Kommandos. Nachdem dieser Hauptlärm verklungen war, wurden Segel gesetzt, dann war alles ruhig um uns her, nur das Wasser plätscherte an der Schiffsseite, und leises Anarren im Mast und Segelwerk verriet, daß das Schiff in Bewegung war.

Und doch ist das Ankerlichten, wenn man es einmal kennt, eine

ganz einfache Manipulation, da man am Bord eines großen Kriegsschiffes eine Menge Menschen zur Verfügung hat und sich nicht scheut, dieselben für einige Zeit hart anzustrengen. Alle neuen Schiffe verwenden jetzt die Kraft des Dampfes zum Ankerlichten, und selbst für neuere Segelschiffe beschafft man besondere Ankerlichtmaschinen.

Der Anker hat den Zweck, das Schiff im Hafen oder Außenhafen, der Reede, für eine gewisse Zeit fest zu legen, der Anker muß daher schwer sein, damit er in den Grund des Meeres fest eingreifen kann, und die Kette oder das Tau, an dem er niedergelassen, fallen gelassen wird, muß zur erwartenden Anstrengung eine verhältnismäßige Dicke und Stärke haben. Jedes Schiff von einer bestimmten Größe hat eine bestimmbare Angriffsfläche für den Wind; kennt man nun die Kraft des Windes auf geringe Flächen (und solche lassen sich leicht messen), so kann man bestimmen, welche Kräfte ungefähr auf Kette und Anker kommt. Auf diese Weise kann man deren Schwere und Dicke berechnen. Einfacher und gewöhnlicher sind die praktischen Versuche. Segelschiffe haben schwerere Ketten und Anker als die Dampfer, da sie häufiger in der Lage sind, in der Stärke des Ankergeschirres ihre einzige Rettung zu suchen.

Die Schwere eines Schiffes, seine Größe, nennt man Displacement. Das Displacement drückt man in Tonnen aus, eine Tonne zu 1000 Kilogramm. Die „Niobe“ der damaligen Zeit wog 1300 Tonnen und war eine Fregatte. Das man solche Gewichtszahl Displacement nennt, ist sehr natürlich. Mit mehr Worten würde man dies so erklären: es ist das Gewicht der Wassermenge, die das durch seine eigene Schwere eintauchende Schiff verdrängt (displaciert). Das Ganze ist also eine Übertragung eines der ersten physikalischen Gesetze auf die Praxis.

Daß man weiß, wie viel ein Schiff wiegt, ist teilweise auf theoretischem Wege berechnet, teilweise praktisch ermittelt; da man die Schiffe nicht auf die Wage stellen kann, wiegt man alles Material, das aus den Magazinen zum Bau hingehet, und damit ist das Kunststück bald erledigt. Da wir Deutschen neben unserer klassischen Bildung auch anfangen Deutsch zu lernen und zu sprechen, kann man für Displacement auch Wasserverdrängung zu sagen wagen und wird dann besser verstanden werden.

Tonnengehalt ist, wie das Wort besagt, etwas ganz verschiedenes, Tonnengehalt, Brutto- oder Netto-Tonnengehalt ist ein Raummaß. Der Tonnengehalt wird in Kubikmetern angegeben und ist Bruttogehalt etwa der ganze Raum des Schiffes (innerhalb vorgegebener Grenzen berechnet), der Netto-Tonnengehalt ist geringer und entsteht, wenn man von ersterem alle zur Navigierung notwendigen Räume, bei Dampfern also auch Kessel und Kohlenräume abzieht. Es hat z. B. der Dampfer „Auguste Viktoria“ 15 200 Tonnen Wasserverdrängung, 8470 Tonnen Brutto- und 3568 Tonnen Nettogehalt.

Die „Niobe“ mit ihren 1300 Tonnen hatte Anker von $3\frac{1}{2}$ Tonnen Schwere, und zwar deren vier. Es waren dies zwei Buganker, welche ganz vorn am Schiffe hingen (am Bug), und zwei Rüst- oder Reserve-

anker, welche etwas weiter nach hinten befestigt sind. Jeder Anker hat eigene Ketten von 120 Faden Länge (1 Faden ist gleich 1,88 m), die an einem Ende mit dem Anker und mit dem anderen Ende fest um einen der Masten des Schiffes liegen. Fällt daher der Anker, und gibt man im Sturme so viel Kette nach wie vorhanden, so hängt schließlich die ganze Kraft am Großen Mast, die Kette kann nicht weiter aus dem Schiffe hinaus, sie muß halten oder muß brechen.

Die Anker, aus Schmiedeeisen oder Stahlguß gefertigt, sind in vielen Arten vorhanden. Als Normalanker, Inglefielanker, Hall- und Schirmanker u. a. m. Der schwerste Linienchiffanker wiegt 6000 kg. Die Ankerketten sind Ketten mit Steg und bestehen aus Längen von je 25 m. Unter Kettenstärke versteht man den Durchmesser des Eisens, die dicksten Ketten sind 60 mm stark, und wiegt dann eine solche Länge 1944 kg. Die Ketten sind bis 200 m lang, und an bestimmten rot gemalten Gliedern kann man stets erkennen, wieviel Kettenlängen aus sind, da sonst der allgemeine Kettenanstrich schwarz ist.

Tritt während des Liegens vor Anker der Fall ein, daß eine Kette reißt, oder daß man die Kette loswerfen muß, so wäre der Anker und die Kette verloren, wenn man nicht eine Vorsichtsmaßregel besonderer Art angewendete. Auf das Kreuz des Ankers steckt man eine starke Trosse fest, die dick genug ist, den Anker und die Kette als totes Gewicht zu heben. Hat man nun auf der Trosse einen Schwimmer angebracht, so ist es ein Leichtes, mit einem Boote den Anker wieder zu finden und auch zu heben.

Nicht jede Reede oder jeder Hafen bietet guten Ankergrund; Sand und Kies sind guter, Felsen und Geröll schlechter Grund. Die Ostsee hat durchschnittlich gute Ankerplätze, die Nordseeküste aber schlechte, weil daselbst viel Schlief, d. h. weiche schlammige Masse vorhanden ist, in der der Anker wohl sinkt, aber nicht hält.

Die ältesten Anker waren einfache Steine oder ähnliche Lasten, an denen man die Schiffe festlegen wollte, wenn man nicht in der Lage war, sie auf den Strand zu ziehen, wie die Griechen und Perser und später die Normänner, aber solche Lasten, wenn sie noch so schwer sind, halten nicht genügend, es fehlt ihnen das Bestreben, sich fest zu beißen, der Anker schleift dann, das Schiff treibt vor Sturm und See und es ist verloren, wenn nicht der Anker zum Halten kommt.

Leutnant Schlotholz hatte die Absicht, unsere Wäsche und Kisten zu revidieren. Der Feuerturm von Bülf war gerade in Sicht gewesen, als ich unter Deck ging, um meine Kiste auszupacken; unangenehmer Geruch, dem man den Schwefelwasserstoffgehalt nicht abstreiten konnte, daneben Öl- und Farbengeruch duftete mir aus dem Zwischendeck entgegen, in welchem die Freitwache, ihre Kleidersäcke und Kisten suchend, sich aufhielt.

Ich war daran, gemustert zu werden, doch war mir mit einem Male so eigentümlich zu Mute geworden, daß ich nicht auf das aufmerkte, was mir befohlen wurde; alles um mich her schien zu schwimmen, zu schwanken, und doch stand wieder alles fest. Dabei wurde mir so wenig angenehm zu

Mute, daß ich mehreremal das Wasser ausspucken mußte, das mir im Munde zusammenlief. Neue Zurechtweisung, neues Bemühen meinerseits — nichts half, mir wurde immer heißer und unheimlicher; ich öffnete meinen Gurt, das Wasser perlte mir auf der Stirn, jetzt hob es sich in meinem Leibe — ha, jetzt wußte ich, was mit mir vorging, da war's — das ist Seekrankheit. Ich stürzte, alles im Stiche lassend, die Treppe hinauf und an die nächste Pforte in der Batterie und würgte und spuckte, und spuckte und würgte, daß ich glauben mußte, der ganze innere Mensch ginge aus mir heraus ins Wasser. Wie öde und schal schien mir mit einem Male die Seefahrt. Alles widerte mich an und alles roch so entsetzlich; ich kroch an Deck und setzte mich zum Sterben matt am Fallreep nieder.

„Der Kadett hat nichts zu Luward zu schaffen, erklang alsbald der Ruf des Offiziers der Wache von der Brücke. Ich tat, als hörte ich nichts, mir war alles total gleichgültig geworden.

Der Seefadett Bergström, mein Gegner aus dem beschriebenen Kampfe, nahm mich gutmütig unter den Arm und brachte mich nach dem See-Fallreep.

„Jungster“, sagte er, „nur munter zu ge . . ., Nelson ist auch immer seetoll geworden . . ., können also trotzdem auch einmal Nelson werden.“

Normalanker.

Inglesfieldanker.

Der Abend nahte, es fing an zu regnen, ich wurde naß, auch das konnte mich nicht bewegen, denn ich war kraft- und energielos. Wieder nahte sich Bergström und hüllte mich diesmal in meinen Regenrock. Ich ließ alles geschehen, ich glaubte nicht, daß ich ihm danke. Zur Wache wurde ich nicht gerufen, ich wäre auch nicht gekommen, man hätte mich hängen können, ich hätte nicht einmal mehr gezappelt, so elend war es mit mir bestellt. Der einzige Gedanke, der mir kam, war — dieses unsinnige Geschäft, das Seefahren! Gegen Abend verfiel ich in einen gelinden Schlaf, und — am anderen Tag war ich genesen.

Den anderen war es nicht viel besser gegangen; einige lagen noch zwischen den Booten, mehr Leichen als Menschen. Jetzt kam der schöne Mayer in seiner vollen Größe zur Geltung. Mit einer Gabel in der einen, mit einer Flasche Mixed Pickles in der anderen Hand suchte er alle seine Günstlinge zusammen; jedem einzelnen stopfte er eine saure Gurke oder ein Stück Blumenkohl oder dergl. in den alles andere abweisenden Mund; wir

ließen uns füttern wie junge Vögel, Mayer aber, der geschmähte Oberkellner, war unsere fürsorgende Mutter geworden. Die meisten Offiziers freuten sich ihrer Seefestigkeit und aßen in Folge unserer Abwesenheit selbstverständlich mindestens doppelte Portionen. So ist auch hier des einen Schaden des anderen Gewinn.

Bei all dem Schmerz und Kummer, den die Seekrankheit brachte, hatte ich doch noch eine stille Freude erlebt. Als ich im Anfange meines Leidens so weh- und demütig am Deck lag, trat der Seekadett Reher an mich heran und stieß mich, als ich nicht gleich genügend Platz gemacht, unwillig beiseite, ich wand mich in meiner ohnmächtigen Wut, nahm mir aber vor „Warte du — wir begegnen uns noch öfters!“ Ich konnte von Anfang an diesen Menschen nicht leiden, seine roten Haare, sein weißes, von Sommerprossen übersätes Gesicht, hatten mich stets abgeschreckt, jetzt wußte ich auch noch, daß hinter diesem Gesicht ein falsches und feiges Gemüt sich verbarg.

Die See ging höher und höher, die Spritzer leckten erst in die Batterie, dann kam kalter, salziger Schaum an Deck, dann brachen die Wellenköpfe manchmal sogar perlend vorn über das Schanzkleid, die Bewegungen der „Niobe“ wurden immer lebendiger, und der innere Mensch kam mehr und mehr nach außen, und mancher, der zuerst nicht daran dachte, lag nun unter den Leichen, der eine früher, der andere später. Als ich schon wieder genesen, traf ich da, wo ich meine ersten Studien gemacht, ganz in sich hinein gekrochen wie ein struppiges Huhn den roten Reher! Wie leuchteten seine Haare jetzt, wie erst seine Sommerprossen aus dem bleichen Gesicht hervor, ob er meine Gedanken erriet? — So aus Versehen eine kleine Vergeltung — aber ich ging an ihm vorüber und kämpfte meinen Grimm hinunter — das war besser — und hat mich nachträglich noch oft gefreut, dem Betreffenden aber darum nicht näher gebracht.

Mittel gegen die Seekrankheit! Ja wenn es die gäbe! Der eine rät dieses, der andere jenes, und alle Mittel zusammen helfen nichts. Das Schwingen und Tanzen des Schiffes, die Hitze in den unteren Räumen, der oft kalte Luftzug an Deck, das Ungewohnte der ganzen Lage, alles zusammen wirkt auf das Gehirn, auf die Nerven, und ebenso wie man durch einfache Lebensart, durch entsprechende Auswahl der Speisen die Nerven oftmals besänftigen kann, so kann man gelinde Anfälle von Seekrankheit auch hierdurch herabmildern, denkt man aber mit starken Speisen oder Getränken jenem Dämon zu Leibe zu gehen, dann irrt man sich sehr zu seinem Nachtheile; könnte man sich andauernd in eine Hängematte legen, andauernd leichte Betäubungsmittel nehmen, vielleicht wäre damit zu helfen, solche Mittel können aber nur auf kleinen Fahrten angewendet werden. Im Schiffsdienste sind sie ausgeschlossen.

Übrigens wird so ziemlich jedes lebende Wesen seekrank, der Vierfüßler wie der Vogel, und wunderbarerweise der Seevogel desgleichen, er, der doch die Schaukelbewegung des Meeres gewohnt sein sollte, sobald man ihn fängt, ihn auf Deck setzt und er nur die Bewegungen des Schiffes mitmachen muß, wird seekrank, die erhebenden Erscheinungen sind bei ihm dieselben wie beim

Menschen. Die meisten aber, welche stark seekrank gewesen sind, werden das eine Gefühl erkannt haben, daß man, wenn die Mattigkeit ihre höchste Höhe erreicht hatte, wenn endlich der Schlaf den Ärmsten heilend umfangen hat, daß man dann erwacht wie zu einem neuen Leben. Der Magen ist gründlich gereinigt, der Hunger meldet sich wieder und ein Gefühl des Wohlfühlens tritt ein, das man nie vorher empfunden hat.

So erging es auch mir, mit welcher Wollust sog ich nun die frische Seeluft ein, wie hing mein Auge in Entzücken bald an den sich überschlagenden Wellen, bald an den weißen Segeln, die der Wind blähte, wie voll des

Nördliche Stadtmauer von Wisby.

Staunens verfolgten meine Blicke die Strudel, die sich an der Schiffsseite bildeten und noch weit hinaus hinter dem Heck die gurgelnde, brausende Bahn der stolzen Fregatte bezeichneten, weithin schweiften die Gedanken übers Meer — nach der Heimat — kein Land, kein Schiff auf der weiten, weiten Fläche, und doch welches Leben, welcher Wechsel! Und nun erst vorn im Bug, wie türmten sich dort die Wogen zusammen, wenn der scharfe Kiel gegen sie andrang, wie klatschten und brandeten die Wellen an den hohen schlanken Formen hinauf, wie zitterten in herrlicher Farbenpracht die Strahlen der Sonne durch das smaragdene Meeresgrün hindurch. — Nur ein Gedanke durchströmte mich, erfüllte mich. — Wie schön! — Wie groß! Ach — könntet ihr es sehen — ihr Lieben all in der Heimat. — Vergessen war manche Stunde des Ungemachs, vergessen die Seekrankheit, hell, leuchtend im Sonnenglanz eines herrlichen Sommertages lag das Leben vor mir, wie das neue schöne Buch vor dem Knaben.

Die zweite Nacht kam ich zum erstenmal wieder als Gesunder mit neu zurechtgepolstertem Magen zur Wache. Das Schiff bewegte sich lebhaft in der ziemlich hohen See, und nur mit kleinen Segeln lag die Fregatte ihren Kurs nach Nordost. Ich stand an der hinteren Verschanzung; es war etwa 11 Uhr, da ging in Südosten ein sanfter Strahl über das Meer, dann wurde es heller und lichter um mich her. Da plötzlich wurde es mir klar, das ist etwas, das mußt du dem Leutnant melden; hatte ich doch schon mehreremal gelesen, daß ein Posten, wenn er ein Feuer bemerkt, „Feuer in Sicht“ ruft. Also schrie ich laut „Feuer in Sicht an Steuerbord!“

„Wer ruft da Feuer?“ tönte es von der Brücke.

„Ich“, antwortete ich etwas kleinlaut.

„'mal rauf kommen, das Ich“, schallte es nochmals herunter.

Ich stieg auf die Brücke und wurde dort von dem Leutnant Mortenson belehrt, erstens 'mal wieder den Mund zu halten, bis ich etwas wirklich erkennen könnte, zweitens den alten Mond nicht für Feuer anzusehen; außerdem sei der „alte Baron“, so nannte er ihn, ein ganz erbärmlich kaltes Individuum, für die jungen Seeleute allerdings eine Art von Schreckgespenst, das würde ich selbst noch in der Navigationsstunde genügend beurteilen lernen. „Und nun“, schloß er, „sehen Sie sich den Mond einmal ordentlich an, damit Sie ihn erkennen, wenn er wiederkommt.“ Ich habe ihn mir angesehen und seitdem viele tausendmal, und jedesmal mit denselben schwer zu schildern den Gefühlen: Das matte, bleiche Erscheinen der ersten Reflexe am Horizonte, dann das hellere Aufleuchten, das tatsächlich oft einem Schiffsbrande in der Ferne gleicht, dann das Zittern der schwachgefärbten, kalten Strahlen auf dem Wasser, die silbergleichen Streifen aus tiefdunkler Flut — sie haben unendlich viel Anziehendes, ich möchte sagen Beruhigendes, es ist für den Menschen ein Bild, als wenn er den Geist der Gottheit im Urbeginn der Welten leise und erhaben auf der unendlichen Wasserfläche daherschreiten sähe.

Ganz anders gestaltet sich der Sonnenaufgang auf dem Meere.

Da treten Schatten- und Lichterscheinungen nicht so stark und so schroff hervor, wohl erkennt man alles und noch viel schneller als beim Mondlicht, aber die Sonne wirkt anders auf den Menschen, sie erweckt das Leben, die Farben, sie versetzt uns sofort mitten hinein in die Natur, wir fühlen uns hineingezogen in dieses Leben, während wir beim Anschauen des Mondes verharren, die Seele gibt höheren Gedanken Raum, während für uns die Natur im Todesschlaf liegen mag.

Die nächsten Wochen hielten wir uns auf See. Vielfache Manöver und Exerzitten füllten die Zeit aus, auch unsere Ausbildung nahm ihren Fortgang, alle Tage hatte man etwas Neues zu hören und zu lernen, dann wurde der Kurs ostwärts gesetzt, wir ankerten vor Swinemünde und Kolberg, kreuzten dann hinauf bis nach Danzig und Pillau, wo unser Tilfiter natürlich alles wieder am besten kannte, denn mit der Zeit waren ihm die gestuften Flügel von neuem gewachsen. Wir segelten nach Bornholm, bewunderten die alte Hansestadt Wisby mit ihren sehenswerten 4 km langen

gut erhaltenen Mauern, lagen zeitweise vor Rügen, kurz und gut, wir lernten die Ostsee kennen mit ihren Reeden, ihren Häfen, ihren Leuchtfeuern und ihren vielen wunderbaren Küstenpunkten, und wer will es glauben, unter all den Schönheiten, die sich uns da boten, seien es die Altertümer und Bauten der alten Stadt Danzig, die Buchenwaldungen bei Zoppot, der tief-ernste Herthasee auf der Insel Rügen, die prächtigen Kreidefelsen bei Putbus und was noch mehr uns hintereinander vorgeführt wurde, was gefiel uns, wo gefiel es uns am besten? Swinemünde! Und nicht einmal das kleine Städtchen selbst, sondern das Gegenüber, der sogenannte Oster Nothafen, oder wie es im Seemannsmunde heißt: die „Breslauer Kante“. Die Breslauer Kante war die Seemannsseite, Schiffe, welche am Bollwerk festmachten, um zu docken, lagen an der Ostseite, die Lotsenstation, der Feuerturm waren an der Ostseite. Einer der Seekadetten hatte die Gegend untersucht, aus- gelotet, wie man sagte, und dort eine hübsche, recht versteckt liegende Kneipe gefunden, dort, wo einige leidlich nette Kellnerinnen des Dienstes warteten, machten wir unter Leitung der Seekadetten, sofern es dieser bedurfte, Studien im Kegels- und Billardspiel, manchmal sogar im Grogtrinken, was an Bord streng verpönt war. Da dieser Oster Nothafen gleichzeitig etwas von einem Schmuggelneß an sich gehabt haben soll, fühlte Mayer sich dort heimisch, und die Sachen, die man daselbst genoß und für die Messe einhandelte, waren nicht die schlechtesten. Hier konnten wir tun und lassen, was wir wollten; wenn wir weiter nichts mehr wollten oder konnten, dann legten wir uns in den Dünenstrand oder an den Strand, lugten nach der „Niobe“ und dachten

Der Schlotholz und der Mortenson
Zwei Kavaliere number one,
Wir hätten sie so gerne,
Wenn dieser auf dem Mond nur wär',
Und jener in den Sternen.

Ja, Ja, der strenge Schiffsdienst übte bereits seinen Rückschlag aus, man fühlte wohl die Macht von Schlotholz und Mortenson und all den anderen Herren, solange man an Bord war, aber man suchte bereits nach solchen Fleckchen der Erde, wo die Bestrengen nicht hinkamen und wo uns keine Bramsahling drohte, wenn wir die Hände in den Taschen versteckten oder vor uns in den Sand spuckten.

Mit dem Urlaub wurden wir gehalten wie die Mannschaft, wir durften, wenigstens die Hälfte von uns, wenn wir Sonntags vor Anker lagen, um Urlaub bitten. Zu einer bestimmten Stunde wurden wir an Land gesetzt und zu einer anderen des Abends wieder abgeholt.

Das Lernen in der Takelage und das Exerzieren in derselben nahm die meiste Zeit in Anspruch. Zuerst band man eine Segelstange, eine Rahe, unten am Mast fest, damit wir uns erst nach und nach an die schwanke Stellung gewöhnen sollten, die man beim Lösen und Festmachen der Segel einnehmen muß, dann gingen wir in Begleitung der Älteren und einiger Offiziere nach oben, und schon im letzten der vier Übungsmonate bedienten

wir die Segel gleichzeitig und eben so gut wie die Mannschaft. Meine Station war schließlich auf dem Kreuzmarssegel, d. h. dem untersten Segel am Kreuzmast, welches der hintere der drei Masten ist. Anfangs übten wir nur das Segel los- und Segel festmachen, dann lernten wir die Segel setzen und bergen, später das Reffen und andere Manöver mehr.

Da an dem Kreuzmast drei Rahen übereinander mit Segeln versehen sind, die Marsrahe, die Bram- und Oberbramrahe, wurden die Kadetten ihrer Größe nach verteilt. Die kleinsten kamen am höchsten nach oben, nach der Oberbramrahe. An Bord ist es gebräuchlich, die Bedienungsmannschaften mit „Gasten“ zu bezeichnen. Ich war also Kreuzmarsstahgest. Die anderen waren Bram- und Oberbramrahegasten. Die Olfsters freilich hatten andere Titel für uns, da hießen wir, die Größeren, die Hippos und Koffe, die anderen die Doppelponys und Ponys.

Unter Segel los- und festmachen versteht man das Segeltuch dem Winde entweder preisgeben oder es der Einwirkung des Windes entziehen, indem man es zusammenrollt und festbindet. Das Reffen hat den Zweck, bei vielem Winde das Segel zu verkleinern, um dem Winde weniger Angriffsfläche zu geben, denn kein Segeltuch, sei es noch so neu und stark, kann auf seiner großen Fläche der Kraft heftigen Windes widerstehen.

Je nach der Stärke des Windes werden ein, zwei, drei oder vier Reffe in die Marssegel eingebunden, während die anderen Segel nur wenige oder gar keine Reffevorrichtungen besitzen.

Die Segel haben meist die Gestalt eines Trapezes; unten und oben ist das Segel fest, an den Seiten ist es durch eingenähte starke Taue, die Dieken gehalten. Auf dem Bilde S. 47 sehen wir das Manöver des Festmachens ausgeführt. Die Matrosen stehen auf den Pferden, dünnen Stricken, die unter der Rahe längs laufen; mit dem Leibe liegen sie auf der Rahe, und mit den Händen greifen sie nach dem festzumachenden Segel. Auf dem Segel sind Bänder festgenäht, die ein Anfassen und ein Befestigen an der Rahe ermöglichen.

Die Stärke des Windes richtig zu erkennen, ist eine der Aufgaben der Wachthabenden, um danach die Segelführung einrichten zu können, diese Schätzung ist nicht leicht und erfordert lange Praxis, wer die Praxis nicht hat, macht entweder den Fehler, daß er zu wenig Segel setzt und nicht zur Zeit an den Bestimmungsort kommt, wer zu viel setzt, läuft Gefahr, Menschen und Takelage, ja das ganze Schiff in bedenkliche Lagen zu bringen. Es gibt normale Bezeichnungen für alle Windstärken oder Windgeschwindigkeiten, die uns dann den Druck, der auf die Segel kommt, leicht berechnen lassen. International ist die Bezeichnung des Windes nach Beaufort anerkannt, da gibt es Wind in zwölf Nummern von 0 bis 12, d. h. von der Stille an bis zum Sturme, Windstärke 4 und 5 sind die Winde, die man unter gewöhnlichen Verhältnissen als die angenehmsten zu betrachten hat.

Ein Marssegel einer Fregatte, wie die „Niobe“, hatte an zwei- bis dreihundert Quadratmeter Fläche, und der Angriffspunkt der ganzen Kraft lag etwa fünfunddreißig Meter über dem im Schiffe liegenden Drehpunkte.

Alle Mann beim Segelbergen. Gedichtung von Billy Stuber.

Hieraus kann man sich einen Begriff von den Kräften machen, welche auf das Zerreißen des Segels, Zerbrechen der Rahen und Masten und schließlich auf Bewegung des Schiffes nach der Seite oder nach vorn hinarbeiten. Ein Segel mag noch so neu, das Segeltuch noch so stark sein, einem schweren Sturme widersteht es nicht, und der Versuch oder die Notwendigkeit, sie stehen zu lassen, nicht zu reffen oder nicht zu bergen, endigt gewöhnlich damit, daß das Segel von dannen fliegt, dann stehen nur noch die kahlen Masten und Rahen da und zwischen ihnen im günstigsten Falle diejenigen Stricke, mit denen man das Segel ausholte, an die man das Segeltuch angeheftet hatte, die Liefen — von solchem Segel sagt man, es ist aus den Liefen geflogen.

Bei den „alten Seeleuten“, dem blassen Schreckgespenst eines jeden modernen Seemannes, den fabelhaften Gestalten der älteren Jugendliteratur galt das Segelbergen, das Reffen für unmännlich. Den „alten Seeleuten“ schien mit der Gefahr das Selbstbewußtsein, der seemannische Stolz zu wachsen; je mehr Wind in die Segel bläht, desto mehr Fahrt muß das Schiff ja laufen; wir werden sehen!

In der grauen Vorzeit unserer Ahnen, als die Schiffe noch verhältnismäßig schwere, unbeholfene Rasten mit kleinem Segelwerk waren, die Seefahrt sich von Insel nach Insel oder an den Küsten entlang hinzog, und wo man nicht danach fragte, wieviele sind unterwegs geblieben, da mag es mit der Segelführung anders ausgesehen haben, und wir wollen deshalb nicht mit dem Dichter rechten, welcher spricht:

Wenn es stürmt mit Macht, spann' das Segel zu höchst;
 es ist lustig auf schäumender See.
 Laß es gehn, wie es geht, wer da streichet, ist feig; eh' du
 streichest, zu Grund' lieber geh.

Heute sprechen wir anders. Wir wissen, daß, wenn wir einen Stab in das Wasser stecken und ihn mit Kraft durch dasselbe ziehen, daß er eine gewisse Geschwindigkeit annehmen wird, mit der angewendeten Kraft wächst die Geschwindigkeit, dann aber kommt ein Moment, wo dies nicht mehr der Fall ist, der Stab bricht. Der Stab im Wasser ist das Schiff, der Stab in der Hand die Takelage, die Armkraft der Wind. Wer heute seine Segel zerreißt, wo es nicht die Notwendigkeit erheischt, wer Menschen und Schiff dem Verderben aussetzt, den nennt man nicht mehr mutig, den nennt man ungeschickt. — Ach, geht uns doch mit jenen alten Seeleuten!

Zahlen und immer wieder Zahlen bringt modernes Wissen zustande, nicht jeder will sich denselben anbequemen, und speziell was den Wind anbetrifft, so ist die Theorie noch nicht gar alt, und im Gespräch der Seeleute untereinander begegnet man deshalb oft Vergleichen und Scherzen, welche es einem schwer machen, solche Windangaben nach Beaufort oder anderen Skalen zu ordnen.

Es weht, es brist, es brist auf, Wind kommt auf, Wind flaut ab, es bekalmt sich, die Brise schläft ein, es frisch auf sind alles landläufige und bekannte Redensarten, wenn aber der Wind diese landläufigen Stadien von

O—6 etwa abgelaufen hat, dann geht es an die stärkeren Winde, an die heftigen Böen, und dann ist der Phantasie freierer Spielraum gelassen.

„Das ist heute mal eine ordentliche Mütze voll Wind da oben“, sagt ein älterer Kadett, indem er in die Messe hineintritt. „Na“, bemerkt ein anderer, der kaum eine Färbung unter der Nase vorzeigen kann, „die Bart-haare sausen heute nur so.“

„Ganz anders war es doch noch dazumal“, meint ein dritter, „vor St. Antonio, als uns alle Ankerketten brachen und wir schon mit dem Heck auf den Steinen saßen — da wehte es Bauernlummels und big guns!“

Dieser Ausspruch bezog sich wahrscheinlich auf einen jener westindischen Stürme, in denen Kanonen von den Lafetten und Hunderte von Schritten weit weg geweht worden sind. Die englischen Zeitungen brachten damals auch eine sonderbare Art von Skala auf, sie schrieben, es regnete und wehte as well pitchfocks, as cats and doggs (Heugabeln, Katzen und Hunde).

Wenn es aber erst an das Ausschneiden geht, dann können auch noch andere mit, v. Gaudy erzählte, wie dem Steuermann Lorenz von der „Wineta“ einige Zähne aus dem Munde geweht worden sind, und Piefke meinte dagegen, die hätten sie ihm ja schon einmal im „grünen Säger“ in Hamburg alle rausgeschlagen.

„So!“ antwortete Gaudy empört, „wissen Sie was, Piefke, mir hat Leutnant Christensen, und der ist doch gewiß ein starker, forscher Kerl, mir hat Leutnant Christensen erzählt, er hätte mal in einem Teifun über die Keeling gesehen, ein Windstoß wäre gekommen, so toll, daß er es nicht mehr fertig gebracht hätte, den Mund zu schließen.“

„Na — na“, ruft Brüning, auch einer der Kadetten, über den Tisch herüber, „wenn schon — denn schon — ich habe es einmal gelesen, ob's wahr ist, weiß ich nicht, es war einmal irgendwo ein solch toller Westwind, daß es volle zwei Stunden länger Tag blieb als sonst!“

Wir Jungsters sperren Mund und Ohren auf.

„Das ist doch so klar wie Piefke seine Kartoffelsuppe“, fuhr der Renommierende fort, „soll der Sonne wohl schwer werden, gegen solch einen ordentlichen Westteifun aufzukommen.“

„Auch 'ne feine Nummer Westteifun“, rief einer aus der Ecke „wenn du damit Lehmann im Examen kommst, dann faust du durch wie ein ge-ölter Blitz!“

Die Messerführung von Mayer und Piefke, auf welche Brüning damit angespielt hatte, war nämlich, trotzdem beide ein großes Geschick zu besitzen vorgaben, nach den ersten Wochen des Kreuzens in der Ostsee bedenklich in die Brüche geraten. Im Hafen wirtschaftet es sich mit dem nötigen Gelde wie in einer großen Stadt, Milch und Semmel und Butter, Fleisch und Bier, und was man sonst gebraucht, wird jeden Tag nach Belieben frisch und zahlreich an Bord gebracht, liegt das Schiff auf Reede, dann ist es nicht viel anders. Es liegen nur eine, manchmal mehrere Seemeilen dazwischen. Das Blatt fing an, seine Rehrseite zu zeigen.

Milch war selbstredend nicht mehr zu haben, Eier waren ausgegangen

oder faul geworden, die Butter schmeckte schlechter und schlechter, wurde ranzig, bis sie als Kochbutter verwendet, dann aber weggeworfen ward. Das mitgenommene frische Brot war aufgeessen, Hartbrot trat an seine Stelle; frisches Fleisch gab es gar nicht mehr, Seeproviand in den schönsten Formen kam zum Vorschein. Nach der Zeit der fetten Rüche kam die der mageren herangerückt, und manches brave Mutterjöhnchen sehnte sich nach den Fleischtöpfen der guten Heimat. Ein einziges Butterbrot, was hätte man dafür gegeben; eine Tasse Milch, die man sonst verschmähte, wie wünschte man sie sich wieder herbei! Wir verstanden nicht die Notwendigkeit solcher Ver-

Moderne Geschützbedienung. Zeichnung von H. Knötel.

pflege hier in der Dstee, aber Schnupste bestand fest auf seinen Rechten, er hielt es für notwendig, daß man sich an „seemannische Rost“ gewöhnen müsse. Erst glaubten wir nicht daran, später gewöhnten wir uns an das schwere, manchmal kaum verdaubare Futter, und schließlich verschlangen wir alles, was kam, mochte es noch so salzig, noch so hart sein; ja am Ende fanden wir solche Verpflegung ganz natürlich.

Manchmal war es ein Trost, daß außer Mayer und Piefke noch eine andere Firma an Bord existierte: der Bottelier; mit bottle oder Flasche sollte dieses Wort zum allerwenigsten etwas zu tun haben, auf deutsch würde man solchen Menschen Speisemeister oder Proviandmeister nennen. Er ist einer der ältesten Unteroffiziere des Schiffes und verwaltet den Proviand nach Anleitung des Zahlmeisters, d. h. er gibt zu den festgesetzten Stunden Fleisch, Brot und alles andere an die hierzu abgetheilten Mannschaften aus.

Dieser meistens sehr wohlgenährte Mann, weshalb sollte er nicht auch die besseren Portionen essen, hat die Erlaubnis, einen Handel mit kleinen Bedürfnissen, Papier, Tabak, Zigarren, Wische und ähnlichen Artikeln zu treiben, deren Preise ihm durch die hierzu ausersehene Kommission festgesetzt werden. Da gibt es natürlich Perlen, die echt sind, und solche, die unecht sind. Für uns war der Bootsmannsmaat Hamster eine wahre Perle: was Mayer nicht hatte, hatte Hamster und umgekehrt, allerdings nicht umsonst; Hamster erzählte uns, wie billig und gut seine Sardinen, seine eingemachten Früchte, die englischen Sams seien, und wir hatten, solange wir Geld besaßen, keinen Grund, das Gegenteil zu glauben. Wenn wir darbtin; setzte er am meisten Fett an.

Nach dem Segelexerzieren und Rudern nahm das Exerzieren am Geschütz die nächstwichtigste Stelle ein. Jeder Seemann ist nämlich Artillerist, und jeder Seeoffizier Artillerieoffizier, eine besondere Schiffsartillerie gibt es in Deutschland nicht, die Matrosenartillerie hat trotz ihres Namens nichts mit den Schiffen zu schaffen.

Die Kanonen, an denen wir eingeeübt wurden, waren aus einer Übergangsperiode, eiserne gezogene Kanonen von 15 und 12 cm Seelendurchmesser oder Kaliber und die Lafetten teils Rahmen-, teils Radlafetten. Wenn eine Kanone abgeschossen wird, dann fährt sie, oder springt sie, je nach ihrem Charakter von selbst nach hinten, und der Fall des gewölbten Decks läßt sie leicht mit Nachhilfe von Klöbenzügen hinausbringen. Ist es aber lediglich Übung ohne Schießen, dann mußten wir das Fahren und Springen darstellen, und wenn es denn lecker warm war, und Christensen zur Kurzweil dreimal eine Kanone einrennen und ausrennen ließ, dann wünschte man sich manchmal mit lechzender Zunge an dem einen kalten Ende der Welt und Christensen am entgegengekehrten.

Es ist ein schöner Anblick, solche große Batterien, in denen einige hundert Männer mit aufgeschürzten Kleidern in wildester Arbeit durcheinander fliegen, oder wie es in vorstehendem Bilde angedeutet wird, sich in einem Augenblicke der Gefahr vor einer verheerenden Breitseite blitzschnell auf das Deck niederwerfen, um in der nächsten Sekunde ebenso schnell wieder an die Kanonen zu springen; die Gesamtauführungen eines großartigen Zirkus stehen weit dahinter zurück. Man glaubt, es herrsche große Unordnung, aber ein Pfiff des Batteriekommandeurs, ein Ton des Hornes, und der Zuschauer fühlt, daß die Dressur einer Schiffsmannschaft zu den wundervollsten Dingen gehört, die man sehen kann. Freilich kostet es aber Mühe — jahrelange Anstrengung.

Solange es noch mehr Vollkugeln als Granaten gab, waren die dicken Holzwände der Linienschiffe noch ein ziemlicher Schutz gegen die Geschosse, wenigstens auf größere Entfernung; ging man mit den Schiffen dicht aneinander, so mußten immer noch hunderte und tausende von Kugeln verfeuert werden, um einen zähen Gegner zu besiegen oder zu vernichten. Oft entsprachen die Schäden der Gegner nicht annähernd dem aufgewandten Material. Stundenlang lagen die Schiffe dann sich dicht gegenüber, bis

schließlich das eine dem anderen ein schweres Leck beibrachte, oder der Verlust an Menschen es zwang, das Feuer einzustellen oder die Flagge zu streichen. Der Anfang des vorigen Jahrhunderts mit seinen großen Kämpfen um die See- und Weltherrschaft, im besonderen aber die Schlacht bei Abukir, geben ein schauervolles Beispiel zu der Wut, der Vernichtungsarbeit derjenigen Kämpfe zur See, in denen der Hauptsache nach nur die Vollkugel wirkte.

Schlacht bei Abukir.

Die Schlacht bei Abukir oder die Schlacht vom Nil ist eine der wichtigsten aller Zeiten, denn sie brach die Macht des großen Korsen. Nach langem Suchen hatte Nelson die französische Flotte endlich gefunden, trennte sie an den Marineminister geschriebenen Worten: „Wären sie auch zu den Antipoden gesegelt, so können Sie sich darauf verlassen, ich werde keinen Augenblick verlieren, sie zum Kampfe zu zwingen.“ Die französische Flotte lag vor Alexandrien, als dieses Nelson am 1. Aug. 1798 in Sicht kam. Nelson hatte seine Offiziere bei sich zu Tisch, und auf die Franzosen deutend, sagte er: „Morgen Pair von England oder im

Sarge.“ Der französische Admiral Brueys befehligte die Flotte und hatte sie so veranfert, daß die vordersten und hintersten unter dem Schutze der Landbatterien lagen, während die anderen sich in einer langen Reihe dicht unter Land hinzogen. Diese Linie von 13 schweren Schiffen, darunter eines mit 120 Kanonen, glaubte Brueys hinreichend stark, um damit jedem Angriff trohzen zu können, er vergaß dabei manche Sicherheitsmaßregel, schickte sogar viele Leute an Land, um Wasser für die Flotte zu holen. — Da kam Nelson in Sicht mit 11 Schiffen. Er handelte nicht so, wie es der französische Admiral gedacht, sondern er lotete sich heran an die feindliche Flotte und gibt nun den Befehl, die feindliche Linie von links und rechts, trotz des mangelhaften Fahrwassers und der Strandbatterien anzugreifen. Nur eins der englischen Schiffe, der „Gulloden“, strandete. Trotzdem die Engländer von zwei Seiten angreifen, sind die Franzosen an Artillerie überlegen, 1180 Kanonen gegen 750 bis 900. Je mehr Engländer herangefegelt kommen und anfern, desto wütender entspinnt sich der Kampf. Das englische Schiff „Bellerophon“ mit 74 Kanonen greift das 120-Kanonen Schiff, den „l'Orient“, an. Es ist Abend geworden, als der Kampf in vollem Gange ist, und die Schleier der Nacht senken sich nieder auf die Kämpfenden, Breitseite auf Breitseite wird gewechselt, Blitz um Blitz zuckt durch die Nacht, Masten splintern und Rahen fallen, aber es wird weiter gekämpft, und wenn auch das Blut wie Wasser aus den Batterien tropft. Die Franzosen kämpfen wie die Verzweifelten, aber die englische Geschützbedienung gewinnt. Um sich erkennen zu können, heißen die Engländer Lichtsignale, aber die Masten stürzen und mit ihnen die Signale, es ist ein furchtbarer Kampf in der Finsternis. Zwischen acht und neun Uhr streichen die ersten französischen Schiffe die Flagge, und nur das eine englische Schiff unterliegt dem Dreidecker, 200 Tote liegen an seinen Kanonen, die Masten sind zerschossen über Bord gefallen, der Kapitän kappt die Anker, und das Schiff treibt aus der Linie.

Entsetzlicher Moment! denn es naht eben das englische Schiff „Swif-
ture“ und hält den „Bellerophon“ für einen Franzosen, weil er keine Licht-
signale führt. — Zum Glück wird man gewahr, daß er keine Masten mehr
hat, und man läßt ihn unbeschossen treiben. Nelson wird verwundet, eine
Kartätschenkugel reißt ihm einen Teil der Kopfhaut ab. Als er verbunden
wird, bringt man ihm die Nachricht, daß auf dem „l'Orient“ Feuer aus-
gebrochen. Boote werden zu Wasser gebracht, aber vergebens, sie sind alle
zerschossen. Die Nacht lichtet sich immer mehr und mehr, und immer höher
schlagen die Flammen aus dem mächtigen Linien Schiffe empor. Casabianca,
der tapfere französische Kapitän, und sein heldenmütiger dreizehnjähriger Sohn
sind unter den Gefallenen, Admiral Brueys, zum drittenmal schwer ver-
wundet, liegt auf Deck, man will ihn retten, aber er wehrt ab. — „Ein
französischer Admiral stirbt auf dem Deck seines Schiffes!“ Da,
ein Aufleuchten weit umher, ein furchtbarer Knall — glühende und brennende
Trümmer durchzischen die Luft und fallen, Schreck und Entsetzen noch

vermehrend, auf die anderen Schiffe. Das Linienschiff ist nicht mehr. Der „l'Orient“ ist in die Luft geflogen. Von 1010 Mann sind nicht mehr als 70 übrig geblieben. — Plötzlich, wie auf den Befehl eines Höheren schweigen alle Geschütze, dann aber nach einer kurzen Viertelstunde beginnt die Schlacht von neuem in aller Heftigkeit. Es ist bereits zehn Uhr des Nachts. Um drei Uhr schweigt das Feuer — die Menschen sind ermattet, die Kraft reicht nicht mehr aus, es geht nicht mehr. — Mit Tagesanbruch rast der Kampf schon wieder, denn die englischen Schiffe nähern sich nun den französischen der Nachhut, die noch gar nicht im Feuer gewesen. Um elf Uhr geht Admiral Villeneuve mit einem Rest von vier größeren Schiffen und einigen Fregatten in See, sie fliehen und lassen die übrigen Schiffe als Beute den Engländern. Auch der „Swiftsure“, der nur kurze Zeit mit dem „l'Orient“ kämpfte, hat 250 Mann verloren, aber der Verlust der Franzosen ist noch viel größer, als der der Engländer, sie verlieren an 8000 Menschen, die Engländer an 1200.

Casabianca ist in Lied und Bild vielfach verherrlicht worden. Eine deutsche Übertragung einiger Strophen heißt:

Allein auf dem Deck der Knabe stand,
Er dacht' nicht an feiges Entweichen.
Des Latelwerks nächtlicher, haushoher Brand
Beleuchtete rings nur noch Leichen.

Und erglühend im Flammenschein stand er da,
Wie ihm der Vater geboten.
Nach Rettung der Knabe wohl um sich sah,
Doch der Vater lag längst bei den Toten.

„S' sprich doch, mein Vater“, so rief der Knab',
„Darf ich jetzt auch endlich von dannen?“ —
Nur Kanonengebrüll ihm die Antwort gab,
Und gieriger leckten die Flammen.

Und mitten im wogenden Flammenmeer
Der Jüngling getreulich harret,
Fürwahr, ein Bildnis entseßlich und hehr,
Wie kein zweites ihr jemals gewahret.

Da plötzlich ein Knall — dem Donner gleich!
O Knabe, wo magst du jetzt weilen?
Ja — fraget die Winde, die trümmerreich
Des Riesenschiffs Reste verteilen.

Und Flagge und Schiff das Meer verschlang
Und viele Kämpfer so stark wie das Erz.
Doch das edelste, was in der Flut versank,
War jenes Jünglings Herz.

Der Erfolg dieser Schlacht, ebenso wie der von Trafalgar war groß, man denkt oft, die Folgen einer Seeschlacht sind gering, dem ist nicht so,

die Folgen von Austerlitz sind längst verwischt, diejenigen von Trafalgar noch nicht.

Die Folgen der Schlacht von Abukir waren unermesslich. Die französische Flotte hatte einen Schlag erhalten, von dem sie sich nicht wieder erholt; Napoleon mußte seine Absichten gegen Ostindien aufgeben, und die Ostindische Kompanie bekam freie Hand gegenüber dem Fürsten Tippu Sahib. Türken und Österreicher erklärten sich gegen Frankreich, und ebenso wie Napoleons Glück von hier ab ins Schwanken geraten war, so stand Nelson mit Abukir auf der Höhe seines Lebens. Die Ostindische Kompanie schenkte ihm 200 000 Mark, die Stadt London sandte ihm einen Ehrensäbel, der Sultan machte ihm prächtige Geschenke, England gewährte ihm ein Jahresgehalt von 40 000 Mark, das auf seine zwei nächsten Nachkommen übergehen sollte. Das sonderbarste Geschenk erhielt er von dem Kapitän Hallowell vom „Swifture“. Dieser hatte den Großmast vom „Orient“ gefischt und für Nelson einen Sarg daraus zimmern lassen; er schickte diesen dem Admiral Nelson, indem er ihm dazu die Worte schrieb: „Ich nehme mir die Freiheit, Ihnen einen aus dem Hauptmaste des „Orient“ gefertigten Sarg zu schenken, damit Sie, wenn Sie Ihre kriegerische Laufbahn auf dieser Welt beendet haben, sich in einer Ihrer Trophäen begraben lassen können, wiewohl ich nichts inniger wünsche, als daß diese Zeit noch sehr fern sein möge.“ Nelson nahm das Geschenk freundlichst an. — Nelson hieß von da ab Baron Nelson of the Nile. — Heute, wo mit einem Stoß der Ramme eines Panzerschiffes ein anderes vernichtet werden kann, wo die schweren Granaten verheerend in den Batterien wirken, wo in das Donnern der Riesengeschütze sich das dumpfe Tönen explodierender Torpedos mischt und Hunderte von Menschen in Minuten geopfert werden — wird der Kampf hartnäckiger, schrecklicher, blutiger? — Nein, nur schneller.

Neben den Granaten waren ein gefährlicher Feind der Holzschiffe die glühenden Kugeln, die in den Rumpf hineingeschossen, sich dort bald als Feuerherd entwickelten, dem man gar nicht beikommen konnte; diese von Schiff zu Schiff zu verwenden, hatte wegen der Feuergefährlichkeit seine großen Bedenken.

Gewissermaßen als ein Vorläufer einer modernen Waffe, der Torpedos, spielten die Brander eine große Rolle in früheren Seekriegen. Man benutzte zu diesen kleine leichte Fahrzeuge, die mit Brand- und Explosionsstoffen gefüllt, an den Gegner herangebracht und besetzt werden mußten. Dann verließ die Mannschaft in einem Boot schleunigst das Fahrzeug und suchte das Weite zu gewinnen. Einige Nationen erklärten alle Mannschaften der Brander für rechtlos, und wurden sie gefaßt, so hingen sie alsbald an irgend einer Rahe, es war deshalb kein sehr beliebtes Unternehmen, Branderkapitän zu spielen, und meistens waren es Freiwillige, die sich zu solchen Diensten anboten. Unter den Griechen, die 1823 gegen die Türken kämpften, gab es noch hervorragende Männer, die mit ihren Brandern den türkischen Flotten zu Leibe gingen, und Byron, der selbst mit gegen

die Muselmanen kämpfte, verherrlichte in Liedern solch kühne Taten der Griechen. —

Der Seid, der im „Korjaren“ den Derwisch verhört, fragt jenen, der die Geschenke der Gastfreundschaft verschmäht, denn er ist ja selbst der verkleidete Führer, der Korjar selbst:

„Wohl — wie du willst, doch eins noch, frommer Mann,
 Antworte mir und zieh' in Frieden dann:
 Wie stark sind (die Korjaren) — ha! bricht schon der Tag herein?
 Erhell die Nacht ein Stern — der Sonnenschein?“

Hinweg — es scheint ein Feuermeer zu sein!
 Verrat! Auf, Wachen, auf! Die Waffe mir!
 Die Flotte zehrt die Blut — und ich bin hier,
 Verfluchter Derwisch! Das war dein Verbot?“

Heute sind die Brander nicht mehr vorhanden. Sie haben besseren Waffen Platz gemacht, aber noch nicht lange ist es her, daß in England allen Ernstes der Vorschlag gemacht wurde, jeden feindlichen Torpedobootsführer, dessen man habhaft werden könne, aufzuhängen. Das galt so lange, als die Engländer unbestritten auf dem Meere gebieten konnten. —

Die kleinsten Kanonen, die wir an Bord führten, waren die Bootsgeschütze. Bis in die Takelage hinauf brachte man die kleineren Geschütze, um von dort vereint mit den Scharfschützen das feindliche Deck zu bestreichen. Eine Zeitlang waren diese Mastkorb- oder Markskanonen wieder abgekommen, heute, wo kein Schiff mehr ohne zahlreiche kleine Kanonen in den Kampf geht, sind sie wieder in Aufnahme gekommen und zwar in verschiedenster Form und unter mannigfachen Namen ihrer Erfinder, als Revolverkanonen, Mitrailleurisen und Schnellfeuergewehren von Krupp, Gruson, Hotchkiss, Nordenfeldt, Gardner, Maxim, Gatling u. a. m. Einige von diesen Kanonen werden durch Drehen einer Kurbel abgefeuert, während oben in einer Schale fortwährend neue Patronen eingeführt werden. Andere feuern automatisch d. h. alle Vorrichtungen werden bis auf das Nichten von der Rückstoßkraft der Gase ausgeführt, das Geschütz feuert so lange, bis keine Patronen mehr zugeführt werden. Solche Kanonen stehen gewöhnlich auf eisernen Postamenten, die sich überall leicht mit einigen wenigen Schrauben anbringen lassen.

Den Beschluß unserer ersten Kreuzfahrt machte ein praktisches Examen vor dem Kommandanten, unter anderem ein gefechtmäßiges Schießen mit Geschützen. Solche Übung ist ein Glanzpunkt im Schiffsleben. Das Schiff lag unter Rixhöft an der pommerschen Küste vor Anker. Aus Balken und Fässern war ein Floß errichtet worden und auf demselben eine Scheibe aus Latten, deren Anstrich dem Ganzen das Ansehen eines Stückes einer Batterie gab, aufgebaut. Da die Entfernung uns nicht mitgeteilt war, in welcher die Scheibe verankert lag, außerdem Scheibe und Schiff fortwährend ihre Stellung veränderten, war unsere Aufgabe keine geringe. Wir bildeten zwei Geschüßmannschaften und schossen ohne Pause, glatt hintereinander weg, so

daß jeder Kommandeur dreimal zum Nichten und Feuern kam, während fort-dauernder Wechsel der Bedienungsstellen vorgenommen werden mußte. Schuß krachte auf Schuß aus unseren Rohren. Der Pulverdampf versteckte oftmals Schiff und Scheibe, aber wir schossen munter darauf los, galt es doch auch, in gewisser Zeit eine Anzahl Schüsse herangebracht und abgegeben zu haben.

Revolvergeschütz-Bedienung.

Der letzte Schuß hallte über die See, wie flogen wir in die Pforten, wie lugten die glühenden Gesichter über die Bordwand, wie bohrten sich unsere Augen durch den lichten Rauch nach der noch ruhig daliegenden Scheibe.

„Wieviel Treffer?“ rief der Kommandant.

„Drei Treffer, Herr Kapitän“, meldete Leutnant Christensen.

„Und wo?“

„Alle oberhalb der Batterielinie!“

„Und welche Nummern?“

„Der achte, der neunte und der zwanzigste!“

„Vortreten die Schützen!“

Der Kadett Piper, unser kleinster (wir nannten ihn als Sächser den kleinen Biber), hatte sowohl den achten wie den neunten Schuß gefeuert, den zwanzigsten einer der anderen, meine hatten alle drei nur Löcher in die Natur gemacht.

Die hellen freundlichen Augen des kleinen Biber strahlten, als der Kapitän zu uns gewendet nun sprach:

„Merkt euch, ihr anderen, den alten deutschen Spruch: Schießen ist eine Kunst und Treffens Gottes Gunst. (Ein Spruch, den der kleine Biber oftmals vergebens versuchte nachzubeten.) Es ist nicht so einfach, auf dem

Arthur Renard, Kiel.

Schnellladegefeß.

Wasser sein Ziel zu nehmen, ein festes sicheres Auge haben, ein schneller Entschluß beim Abfeuern und eine stete Übung im Schätzen der Entfernungen, das ist die Sache. Auf See schätzt man gewöhnlich zu weit, deshalb diese Resultate. Wißt ihr nichts von den Entfernungen, so merkt euch: Der erste Schuß ist für den lieben Gott — der geht zu kurz — der zweite ist für den Teufel — der geht zu weit — und der dritte, der ist für euren Kaiser. Der trifft, denn dann wißt ihr die Entfernung, und wißt ihr sie dann noch nicht, dann habt ihr keine Augen im Kopf und seid besser zum Kommißbrotessen als zum Schießen auf See zu gebrauchen.

„Herr Schlotholz! das Segelegerzieren war gut, ich danke Ihnen!
Herr Leutnant Christensen! das Schießen war höchst mittelmäßig.“

Der letzte Abend vereinigte uns in der Batterie zu einer festlichen

Bowle, die uns die Offiziere gaben, den nächsten Morgen, wir lagen wieder ganz draußen, führte uns in einem dichten Nebel, der auf dem Wasser und in den Köpfen herrschte, ein Werstdampfer nach der Stadt. Einige der Seekadetten hatten uns begleitet, unter ihnen auch Bergström; als wir in die Wagen stiegen, trat Bergström schnellen Schrittes auf mich zu, drückte mir die Hand und sprach leise zu mir: „Leben Sie wohl, Rheinstein — ich hoffe, wir sehen uns noch oft wieder.“ Während die anderen begannen, sich bei der Verpackung von Kisten und Kasten nützlich zu machen, starrte ich noch lange dem im Nebel verschwindenden Dampfer nach. — Erich — du, wie oft hatte ich im stillen zu ihm aufgesehen, seinen Erzählungen gelauscht, seine Männlichkeit, seinen Mut bewundert, es hat mich stets zu ihm hingezogen — einsam, unsicher war ich gekommen, froh und zuversichtlich zog ich wieder fort, ich hatte das Schönste gefunden, das ein junger Mensch finden kann — einen Freund auf dem neuen Lebenswege.

Die alte Schule in Kiel und die Sehnsucht nach Piefke. — Von früheren deutschen Seehelden. — Aus dem Gebiete der Navigation. — Die „Andine“. — Gefangensunterricht. — Kopenhagen. — Worte Nelsons. — Stapellauf von Schiffen. — Eisene Schiffe. — Manöver unter Dampf und Segel.

In der Muhlhusstraße seligen Angedenkens harrete unserer die Schulbank und das Tintenfaß.

Ohne besonderen Aufenthalt ging es in das neue Joch hinein, in dem der Major von Haller nebst einigen Seeoffizieren die Zügel führte. Ersterer war der Direktor, die letzteren die Inspektionsoffiziere. Als wir in unsere wackligen Räume eingezogen, wurden wir daselbst von einer zweiten Altersklasse, Crew nannte man das, begrüßt, es war der Jahrgang der Kadetten, die bereits die zweite Einschiffung hinter sich hatten. An Stelle der früheren Offiziers waren nun andere getreten. Die Sache blieb dieselbe. Die Offiziers wurden Stubenälteste und wir die Stubenjungfers. Durch die Entlassung von vier Kameraden war unsere kleine Schar auf sechzehn herabgesunken. Zu fünf und sechs, je nach der Größe der Stuben, wurden wir eingeteilt, und ich freute mich, daß mich die Auswahl mit dem kleinen Piper und dem großen Nageldingen, der sich durch kräftige Arbeit und gute Anlage nach und nach zu einem jungen Herkules herauswuchs, zusammenbrachte.

Gleich am zweiten Tage war des Dienstes ewig gleiche Uhr aufgezo- gen. Um sechs Uhr läutete die Glocke des Pfortners, dann flog man aus den eisernen Bettstellen heraus oder wurde auch hinausgeworfen, zehn Minuten später rasselte die ganze wilde Rotte die Treppen hinunter nach dem Speise- saal, um dort von dem Offizier des Tages gemustert zu werden. Große Tassen, mit einem durchsichtigen Stoffe gefüllt, erwarteten uns. Neben jeder Tasse eine Wasserschrippe und eine Portion Butter, der sogenannte Butter- fleck, der Butter fein sollte und nur ein Fleck war. Was wir in den Physikstunden von Atomen und Molekülen lernten, das wurde hier anzu- wenden benutzt. Nur Stunden erst waren wir in der Schule versammelt, da rang sich wehmüthvoll von mancher Lippe der Ausruf: „O Piefke, warum hast du uns verlassen!“

Nach einer Arbeitsstunde von sieben bis acht Uhr folgten vier Stunden Unterricht, dann das Essen nach einer abermaligen Musterung, dem Höhe- punkt des Tages. Bei der Musterung wurde gelobt, getadelt, eingesperrt, Urlaub verkündet oder das Gegenteil bekannt gemacht. Am Nachmittag hatten wir wiederum Unterricht, der dann mit Tanz-, Turn- und Fecht- stunden abwechselte. Alles in allem der „Kriobe“ gegenüber:

O je, O je, O jerum,
O quae mutatio rerum!

Im Anfange des Unterrichts genoß man allseitig die Vorrechte einer dritten Jenfurklasse und durfte zweimal in der Woche nachmittags ausgehen; dann eilte man am kleinen Kiel entlang nach der Dänischenstraße und ver- senkte sich, solange die Mittel aushielten, in die Kuchenberge einer dort vor- handenen Konditorei, so daß man am Abend nicht allein keinen Geschmack an der Arbeits- und Beschäftigungsstunde, sondern noch weniger am ge- reichen Teewasser und Butterbrot hatte. Von dem kalten Braten will ich nicht sprechen; denn ich leide heute manchmal an den Zähnen, und es durch- zieht mich ein schmerzliches Gefühl, wenn ich an den greisen Trompeter von Tres Forkas und seine Gattin denke, die uns dort durchfütterten. Beide waren wohlgenährt, während uns die Knochen aus den Backen hervortraten — ihnen ist unser Essen gut bekommen.

So bald wie möglich sah man sich in der Stadt und Umgegend nach einem oder nach mehreren Onkeln um, und wenn es auch schließlich nur eine Tante war, man nahm mit allem Vorlieb. Das Glück war mir hold, ich fand beides, einen Onkel General und eine alte liebe Tante, die einen ebenso offenen Speisestrand hatte, als der Onkel General einen geschlossenen Geld- beutel. So eingerichtet konnte man mit einiger Ruhe dem Eintrichtern von Wissenschaften, das nun seinen Anfang nahm, entgegensetzen. Die früher mehr oder weniger geübten Künste, wie Physik, Chemie, Mathematik, Geschichte, wurden, etwas für unseren Beruf zugeschnitten, wieder aufge- nommen, dabei fleißig im Französisch, Englisch und Spanisch herumgerziert. Das Wichtigste aber waren die maritimen Wissenschaften, in deren Theorie wir nun gemacht eingeführt werden sollten. In diesem untersten Jahrgang, in unserer Klasse, für die das lörichte Wort *coetus* noch heute verwendet

wird, wurde noch keine große Gelehrsamkeit betrieben. Unsere Seewissenschaften waren Seemannschaft, Navigation und Artillerie, die anderen Fächer, wie Schiffbau, Maschinenlehre, Taktik und Befestigungskunst, blieben uns für die spätere Zeit aufgespart.

Der Sonntagmorgen hatte besonderen Reiz für uns. Schon früh zogen wir hinaus nach Lütgenbron, mieteten uns Boote und fuhren auf den

Die Torfburg. Zeichnung von Rich. Knötel.

Kanälen und auf den Teichen umher. Es war nicht allein der Reiz des Ruderns: der uns anzog: Lütgenbron war auch der Sammelplatz von vielen anderen vergnügten Leuten. Eine Klasse der Gesellschaft war es, die uns besonders anzog, die Klasse nämlich, die aus den Läden der Stadt hervorging; selbstverständlich teilte sich diese in zwei Unterklassen, von denen die eine wenig in die seemännische Ausbildung hineingehörte, die andere aber unsere Fertigkeiten und unseren Mut in die Schranken forderte.

Lütgenbron wurde der Schauplatz stolzer Wettfahrten, in denen wir wohl meist Sieger waren, und manches heftigen Seekampfes, in welchem

Ruder zerbrochen wurden, Boote untergingen und lange Tauchungen in morastigem Grundwasser stattfanden. Daß wir uns bei solchen immer mit eitel Ruhm bedeckt hätten, läßt sich nicht behaupten, doch eine gewisse Fähigkeit besaßen wir jetzt schon, und unterlagen wir auch an einem Sonntage der ungeschickten Übermacht, am nächsten Sonntag standen wir wieder auf der Walfstatt.

Auch sonst war der Sonntag bei weitem der angenehmste Tag in der Woche. Des Nachmittags weilte man bei seinen Verwandten und erst abends ziemlich spät, kehrte man in die Schule zurück.

Aber das währte nicht immer so. Es kamen Tage, an denen es uns nicht erlaubt ward, in der Freiheit zu atmen. Zu einer solchen Erschwerung verhalfen uns unter anderen die Bettdecken, die Stiefelknechte, die Kopfkissen, kurz alle nur irgend bewegbaren, zu einem eingehenden Bombardement notwendigen Gegenstände der Schlafstuben. Wir hatten von dem Krimkrieg, von Alsen und Düppel, vom amerikanischen Kriege, überhaupt vom Land- und Seekriege läuten hören, und das verdiente dargestellt zu werden. Leider wohnte unser Chef unter unseren Schlafzimmern, für ihn und uns eine höchst mangelhafte Einrichtung.

Das sogenannte „Abfassen“ kam indessen nur sehr selten vor; ehe der Herr Major zu uns nach oben kam, war stets wieder Ruhe, und alles schnarchte in den Betten, ob in den eigenen, das hat er liebenswürdigerweise nie untersucht. Wir hatten manches an Bord gelernt, auch einige Kenntniss vom Signalisieren erlangt. Im Korridor brannten Lampen, für deren Helle von uns besonders gesorgt wurde. Unten, gegenüber der Tür des Majors war eine Nische in der Wand, dort stand unser Posten, in der Hand einen Stock mit Haken. Sowie die Tür des Majors aufging, zog der Posten an der Schnur, die nach unseren Zimmern führte: ein Glockenton, ein wüßtes Durcheinander, dann war alles ruhig — alles dunkel. Wenn nun unser Chef, geblendet von dem Korridorlicht, in das Dunkel unserer Stuben trat, konnte er, selbst wenn er ein schärferer Beobachter gewesen wäre, nichts mehr finden, als höchstens etwas Unordnung. Im übrigen kann man annehmen, daß er auch einstmal jung gewesen.

Hinter unserem Hause lag unser Spielplatz, der sich an den Hinterhäusern der Nachbarn hinzog; es wuchs nur Sand in jenem eingezäunten Raum, sonst nichts, wir nannten ihn deshalb die „Sandwüste“. Dort bauten wir nach Knabenart unsere Burgen, die wir stürmten. Von dort aus belästigten wir auch die Umgegend, die uns um so leichtere Angriffspunkte bot, als sämtliche Küchen, und deren gab es genug, nach der Sandwüste münbeten. Die Bäume waren in permanenter Reparatur, Nägel und andere Hindernisse widerstanden uns nicht, und es kam manche Klage. Nur nicht von einem Nachbarn, einem Professor der Naturwissenschaften, er hatte in seinem Garten Leitern an die Mauern gestellt, und das war ein besseres Konservierungsmittel als Glas und Nägel. Ein kluger Mann, dieser Herr Professor! Bei solchem Betragen unsererseits war es wohl kaum anders möglich, als daß in der Verteilung der Zensurklassen bald ein Wechsel eintrat. Es wurden nach dem ersten Quartal mehr in die vierte als in die zweite hineinversetzt.

Die zweite Zensurklasse, die ich in dem ersten Jahre nur von ferne geschout, hatte ganz besondere Vergünstigungen. Die betreffenden Glücklichen durften mehreremal in der Woche ausgehen, und Sonntags hatten sie stets bis 11 Uhr frei, ohne besonderen Urlaub zu nehmen. Die Unglücklichen der vierten Zensurklasse aber waren schlimm daran; ihnen ging es wie den Landkadetten im Beginne ihrer Laufbahn, sie mußten überall, wo sie gewesen waren, sich einen Zettel geben lassen, daß sie so und so lange geblieben seien, und diese dann dem Offizier vom Dienst vorlegen. Auch eine solche unglückliche Periode mußte ich erleben, und zwar nur wegen der ungeschickten Auswahl unserer Nachbarn.

An unsere „Sandwüste“ stießen mehrere Gärten und auch einige Höfe. Einer der Höfe enthielt ein Torlager, in einem zweiten befand sich die Werkstatt eines Steinhauers. Der Dorf war von jeher ein von uns viel benutztes Wurfgeschloß gewesen; eines Tages aber faßten wir den heroischen Entschluß, einen Gewaltstreich auszuführen. In einer pechtrabenschwarzen Nacht krochen gegen zwanzig gelenkige Gestalten über den Zaun der Sandwüste. In wenigen Minuten waren sämtliche behauene Steine zusammengeschleppt und aufeinander getürmt, dann ging es in den Dorfhof, und ehe es Mitternacht wurde, türmte sich haushoch eine Burg aus Tor über den behauenen Steinen. Der Erfolg war für uns ein überraschender, einige kamen in Arrest, die ganze andere Kotte in die vierte Zensurklasse.

Ich war einer der Ausgewählten, die mit in die Karlstraße fahren durften. Dort hing im Militärarrestlokal mein schöner kleiner Dolch drei Tage lang zwischen einer Menge Seesoldaten- und Infanteriesettengewehren. „Das schadet nichts für Herrn Fähnrich“, tröstete mich der alte Feldwebel, der mich in Empfang nahm, und das sagte er mir noch oft, wenn wir im trauten Beieinandersein ein Glas Bier nach dem anderen leerten — natürlich, ich mußte bezahlen. —

Die Arrestzelle Nr. 42 in der Karlstraße hat in ihrer feuchten Einsamkeit eine Schuld auf sich geladen, die noch oft meine Mitmenschen zu erdulden hatten. An die engen, kalten Eisengitter gelehnt und dem dumpf himmelan strömenden Geräusch der Straße lauschend, schrieb ich mein „erstes Gedicht“. Ein Strachwitz würde sich desselben freuen. Es hieß:

Einft teilt' mein Schiff der Wogen Schwall
Mit Kraft und frohem Mut;
Einft schreckte meiner Stimme Schall
Die Feinde und die Flut. (!)

Jetzt sitz' ich hier in Kerfers Bann,
Raum von des Himmels Licht erreicht.
Ein allzufrüh gebrochener Mann,
Von Scham und Grimm gebeugt.

Wenn draußen laut die Woge schlägt
Und dumpfer Donner kracht,
Dann wild es sich hier drinnen regt,
Wie in der ersten Schlacht.

Doch wenn der Donner wieder schweigt
Und stille liegt die See,
Dann wieder jäher Schmerz ergreift
Mein Herz in tiefstem Weh.

Es war eines Dienstags, als ich zunächst wieder der Freiheit schöne Luft genoß und bei dem Onkel, dem General, vorsprach:

„Sag' mal, Franz, wo warst du denn am Sonntag? Wir haben mit dem Essen auf dich gewartet.“

„Ja, Onkel“, entgegnete ich etwas verlegen, „das war eine eklige Geschichte.“

„Die mit dem Torf oder die mit den Steinen? Was? Dummer Bengel, denkst du, ich hätte mir das nicht lange von deinem Major erzählen lassen? Er hat sich köstlich darüber amüsiert, ihr sollt ja eine wahre Herkulesarbeit vollbracht haben, er ist ganz stolz auf euch.“

„Na, Onkel, dann hätte er uns auch nicht einzusperrn brauchen.“

„Siehst du, Junge“, lachte der Alte, „das verstehst du noch nicht, das muß mal so sein.“

Mit dem Sprachunterricht haperte es sehr bedenklich, denn o Jammer, das, was wir mühsam gelernt, galt hier kaum mehr. Da wir meistens aus Gymnasien rekrutierten, war beim Eintritt Französisch und Englisch unsere Schwäche gewesen, und die Pressen, auch Bildungsinstitute genannt, hatten nur notdürftig die Lächer gestopft, welche die Schulen gelassen. Auch mit Dreifügigkeit allein kam man nicht weit, es gab schreckliche Erkennungszeichen vor unserem Professor. So sollte Billkallen eines Tages übersetzen: *Le célèbre Ben Aula assis au fond de sa tente* und, ohne verlegen zu sein, deutete er den Satz mit: Ben Aula lebte auf Kosten seiner Tante. Großes Hallo folgte auf diese Leistung, aber wir anderen waren nicht viel besser, wir waren lauter Gegenstücke zu jenem Deutsch sprechenden und denkenden Engländer, der sagte:

„The two languages are so alike, we say — goddam and you say — ach Gott.“

Am schlimmsten stand es im Englischen, welchen Unterricht ein früherer englischer Marineoffizier erteilte, der doch sicher seine Sprache kannte, unsere Muttersprache meistens aber nicht. Nun, es war kein großes Unglück. Unser Ballast war ja noch nicht schwer, und man warf ihn über Bord. Daß man sich mit seiner Sprache nach den seefahrenden Nationen richten muß, ist natürlich und war damals um so natürlicher, als das Deutsche so gut wie gar keine Geltung mehr in der Welt besaß und der Deutsche auch nicht Nationalgefühl genug hat, seiner Sprache und seinen Eigentümlichkeiten Nachdruck zu verschaffen. Wenn man heute die Sprachgruppen ansieht, so findet man vertreten die Englischsprechenden mit 125 000 000, die russische Sprache bei 90 000 000, die deutsche bei 75 000 000, die französische bei 55 000 000, die spanische bei 45 000 000 und die italienische bei 35 000 000 Menschen. Der gewaltige Vorsprung, den die englische Sprache noch immer gewinnt, ist selbstverständlich in erster Linie auf das staunenswerte Emporblihen der

nordamerikanischen Union zurückzuführen, auf welche ziemlich genau die Hälfte der 125 Millionen zu rechnen ist. Für uns kam noch hinzu, daß unsere älteren Offiziere teilweise ihre seemannische Erziehung in England durchgemacht hatten, daß alle unsere besseren Lehrbücher englisch geschrieben, daß die Seekarten, daß die Segelanweisungen fast alle englisch abgefaßt waren, Hunderte von fremden Ausdrücken hatten sich in unser Seemannsleben eingedrängt und drohten, unsere Sprache vollends umzumodeln. Davon, daß deutsche Sprache, deutscher Klang schon mit ehernem Munde früher in allen Meeren ertönt, davon merkte man nichts mehr, davon hatten wir, die wir mit Themistokles, Cäsar und Hannibal, Actium und Salamis ziemlich vertraut

Normannen auf einem Wikingerzuge.

waren, nie etwas, oder doch nur sehr wenig vernommen, das Wort „Deutsche Hanse“ — die Taten der Deutschen zur See in vergangenen Jahrhunderten waren uns so fernliegend geblieben, daß wir nun auch anfangen, es ganz natürlich zu finden, wenn man uns manches in englischer Anschauung lehrte.

Ging es doch in vielen und höheren Kreisen ebenso, konnte man doch an solcher Stelle sagen: „Da die Deutschen doch keine seefahrende Nation sind“, oder „Wir Deutsche, obgleich das Wasser nicht unser Element ist!“ Wie man zu diesen Ergüssen gelangt, ist jedem ein Rätsel, der heute seines Vaterlandes Geschichte kennt, im übrigen aber ein Armutzeugnis, denn wo in aller Welt hat es je ein kühneres, unternehmerisches Volk gegeben als an den friesischen, jütschen, wendischen, preussischen und finnischen Küsten!

Anfänglich mit Schiffen, die aus zusammengenähten Tierfellen bestanden, zogen die Hengist und Horsa nach den britischen Küsten, das war Angelns

und Sachsens kräftiger Stamm (die Nachkommen der einstigen Hunen), der kühn den Seeweg benutzte und das Inselland seiner Entwicklung entgegenführte, die wir heute nur zu gern bewundern. Vom Meere her aus römischem Joch befreit, sollte es auf dem Meere seine Größe finden. Dieselben meist heidnischen räuberischen Scharen sind es, welche dann mit vervollkommenen Fahrzeugen, den vielruderigen Drachenbooten nicht mehr sich genügen mit der Brandschätzung der Küsten, nein, sie dringen in das Land ein, fahren die Flüsse hinauf und verbreiten Feuer und Mord allenthalben, machtlos steht der mächtige deutsche Kaiser Karl auf dem Altan seines festen Schlosses, wie er sie herankommen sieht, und ihm erwacht der Gedanke an die Niederwerfung jener rauhen Scharen. Er, der große Schöpfer des Frankenreiches, war es, der, nachdem er Deutschland und vorzüglich die Sachsen unter sein Zeppter gebeugt hatte, die erste wohlgeordnete Seemacht hervorrief. An fünf Meere reichte die gewaltige Ausdehnung seines Staates. Sein Reich berührte im Nordosten das Baltische Meer. Ihm unterworfen waren die Küsten von der Elbe bis zur Meerenge von Calais. Am Atlantischen Ozean und am Mittelmeer lagen seine spanischen und italienischen Länder, und durch Venedig beherrschte er das Adriatische Meer. Ein solches ausgedehntes Küstengebiet machte eine tüchtige Seemehr unerläßlich; auch ließ er an den in die Nordsee mündenden Strömen Deutschlands und Frankreichs Schiffswerften bauen und Wachen ausstellen, um das Landen der kriegerischen Dänen und Normannen oder heutigetägigen Seeräuber zu verhindern.

In den Häfen der Provence war ebenfalls eine kaiserliche Flotte stationiert, welche der Connetable Burkhard befehligte. Er verjagte 807 die Mauren von Corsica und nahm ihnen dreizehn große Schiffe ab. Der fränkische Seefahrer Irmingard legte ihnen bei Majorca einen Hinterhalt und befreite auf acht eroberten Schiffen mehr als fünfhundert gefangene Corsicaner.

Treviso war die Station der Kriegsflotte am Adriatischen Meere, die wegen der Nähe der Byzantiner harte Kämpfe zu bestehen hatte. Des Kaisers ältester Sohn, König Pipin, war der Befehlshaber dieser Flotte und leistete den Byzantinern kräftigen Widerstand.

Mit dem Tode des Kaisers zerfiel die deutsche Herrschaft zur See, und schon unter seinem zweiten Nachfolger, Ludwig dem Deutschen, drangen die Normannen wieder in die Elbe ein und zerstörten Hamburg.

Senen ersten kriegerischen Scharen, welche nach dem Lande der Briten gezogen, folgten andere, dann friedliche Handelsleute, und bald wurde die britische Hauptstadt ein Sammelpunkt für den deutschen Handel. In den deutschen Meeren des Nordens herrschten die Hanse schon um die Mitte des 13. Jahrhunderts, es bildet sich der Hansabund, eine Vereinigung vieler Städte, der Küste und des Binnenlandes, allen voraan Lübeck. Zahlreiche Seehelden deutscher Herkunft befehligten die deutschen Flotten, schlugen Schlachten und erkämpften Siege über Fürsten und Könige. Im Jahre 1249 eroberten und plünderten die Lübecker unter dem Rathsherrn und Admiral

Alexander von Saltwedel die Hauptstadt des Dänenkönigs Erich IV., weil dieser Lübeckische Schiffe weggenommen hatte. Zum Entsatze von Stockholm, welches mit der Hanse befreundet war, geben die Städte Wismar und Rostock im 14. Jahrhundert Freibriefe, auch „Stehlbriefe“ genannt, an raub- und kampfe Lustige Seeleute aus. Unter den damaligen Führern lesen wir die Namen eines Henning von Manteuffel, Wisbold Wichmann, eines Moltke; die Geister, die man gerufen, konnte man aber später nicht mehr los werden, und aus den Rittern und Seeleuten, welche Viktualien

Neuwerk bei Springflut.

nach Stockholm bringen sollten und auch brachten, bildete sich eine Geißel des eigenen Landes aus, es entstanden die „Vitalianer oder Viktualienbrüder“, deren schöner Wahlspruch hieß: Gottes Freund und aller Menschen Feind, wobei sie den ersten Teil alsbald vergaßen. Das Treiben der Vitalianer wurde immer gefährlicher, und endlich mußte man gegen sie, die sich hauptsächlich auf Wisby festgesetzt hatten, einen Kriegszug unternehmen. 40 Schiffe mit etwa 2000 Rittern unter Johann von Medlesfeld, Heinrich Güldehusen aus Lübeck, Johann von Thorn und anderen segelten von Preußen aus nach Gotland und zerstörten die Raubnester; 10 Jahre lang blieb Gotland Eigentum des Deutschen Ordens.

Aus der Ostsee vertrieben, siedelten die übrig gebliebenen Vitalianer nach der Nordsee über. Wer kennt nicht die Namen Störtebecker und den schon oben genannten Wichmann. Die Insel Helgoland, die friesischen Inseln, die Küste der Nordsee gaben Schlupfwinkel für die Räuber und Handelswege für die geraubten Waren. Auch auf der hamburgischen Insel Neuwerk in der Elbmündung bauten sie ein festes Schloß, dessen Turm jetzt noch als Leuchtturm dient. Sie fanden bei den friesischen Häuptlingen, ja selbst bei einigen geistlichen Herren, wie Propst Hisko von Bremen, die beste Aufnahme. Kein Schiff in der Nord- und Westsee war jetzt mehr sicher, und die Engländer, Dänen und Schweden, vorzugsweise aber die Hanseaten, wurden gleichmäßig beraubt. So trieben sie ihr Unwesen fort, bis es 1402 den Hamburgern gelang, sie zu besiegen. Was nach dieser Zeit von ihnen übrig blieb, waren Trümmer, die wohl hier und da einmal auftauchten, aber endlich ganz und gar versanken.

Simon von Utrecht, Bürgermeister von Hamburg, war es, der mit hanseatischen Schiffen, sein eigenes hieß „Bunte Ruh“, die Fahrzeuge Störtebeckers und Wichmanns enterte und die Räuber nach Hamburg brachte. Über dieses Ereignis erzählt man sich folgendes.

Die Herren vom Räte waren in jenen Zeiten zugleich tüchtige Soldaten zu Wasser und zu Lande. Aber die Flotte der Seeräuber zeigte sich ihnen an Zahl überlegen, und die Befehlshaber derselben waren verwegene Gesellen.

Die hamburgische Flotte lag unterhalb Hamburg vor Anker. Es war am Mittag, als sich dem Kommandeurschiff ein Boot näherte, worin sich ein einfacher Fischer befand, der an Bord kam und den Befehlshaber zu sprechen wünschte. Er brachte Kunde von der Seeräuberflotte, von der Zahl ihrer Schiffe, ihrem Ankerplatz und was sonst den Hamburgern wichtig und nützlich sein konnte, und jagte:

„Wenn ihr morgen mit dem ersten Tagesgrauen die Anker lichtet und angreift, gebe ich euch das Versprechen, daß der Störtebecker und seine Gesellen in euren Händen sind, noch ehe es Abend wird. Laßt ihr aber den günstigen Augenblick ungenützt verstreichen, dann wird es ein großes Unglück geben, denn der Klaus Störtebecker hat geschworen, er wolle nach Hamburg segeln und daselbst keinen Stein auf dem anderen lassen; an beiden Ufern der Elbe aber würde er Dorf um Dorf niederbrennen.“

Dann schwang er sich rasch über die Schanzkleidung weg in sein Boot. Im nächsten Augenblick lag schon eine ziemliche Strecke zwischen ihm und dem Schiffe. Er steuerte seewärts. In der Nacht wurde beschloffen, mit Tagesanbruch die Anker zu lichten und zu sehen, ob sich alles genau so verhalte, wie der Fischer ausgesagt hatte.

Dieser war unterdessen, an Rurhaven vorübersteuernd, stracks auf die Seeräuberflotte zugesegelt. Als er die Schiffe erreichte, war es bereits dunkle Nacht geworden; der Wind sauste hohl und verkündete den baldigen Ausbruch eines Sturmes. Aber die Piraten hatten das Boot gesehen und den einzelnen Mann darin. Das Boot wurde angerufen.

„Ach, habt Erbarmen, gute Leute!“ bat jener in gar jämmerlichem Tone. „Die dunkle Nacht und der hereinbrechende Sturm machen es mir unmöglich, das Ufer zu gewinnen. Gestattet mir, daß ich hinter euren Fahrzeugen Schutz suche!“

„Wenn du ein solches Hasenherz hast, daß du nicht wagst heimzukehren, so magst du es dir da unten immerhin so bequem machen, wie es möglich ist!“ lachte der eine von den Wächtern.

Hanja-Rogge im 14. Jahrh.

Nach einer Zeichnung von Wilhelm Stöwer.

„Gewiß so ein Hamburger Seemann, dem hier das Wasser schon zu naß wird!“ rief ein anderer. „Na, schlafe nicht allzu fest, sonst nehmen wir dich morgen früh mit!“

Der Mann im Boote antwortete etwas, aber niemand verstand es. Dann begann er unter dem Schutz eines Verschlagtes Feuer anzumachen, um sich sein Abendbrot zu bereiten. Als die Wache auf Deck nach einiger Zeit den Fischer nicht mehr gewahrte, hielt sie dafür, daß Strom und Wind das Boot entführt hätten, machte sich aber darüber keine weiteren Gedanken. In Wahrheit aber lag das kleine Fahrzeug an dem Spiegel eines der anderen Schiffe. Leise, leise hantierte er am Steuer. Dann tauchten seine Ruder unhörbar in die Flut nieder, und das Boot glitt zum nächsten Schiffe. So

machte es die Kunde vom ersten bis zum letzten — und niemand bemerkte es. Danach aber flog das Schifflein trotz dunkler Nacht und brausendem Sturm über die weite Wasserfläche hin dem Lande zu. Wer war der Schiffer? Wohin segelte er? Niemand weiß es, niemand erfuhr es! Es ist im Dunkel geblieben bis zum heutigen Tage. Aber ein tapferer Mann ist er sicher gewesen, der einfache Fischer!

Die Hamburger hatten unterdessen die Anker gelichtet und als sie über Kuxhaven hinaus kamen, gewahrten sie die Piratenflotte in langer Linie vor sich. Dort wurde ebenfalls Ausguck gehalten. Im nächsten Augenblick hingen die Anker vor der Klüse, und die Segel wurden beigelegt. Aber was war das? Das Steuer ihrer Schiffe stand unbeweglich — so sehr man auch zwängte und drehte. Entsetzen bemächtigte sich der Piraten. Sie hielten es für Zauberei, bis sie der Wahrheit auf die Spur kamen. Der Fischer hatte die Stille der Nacht benutzt, mit einem Topf geschmolzenen Bleis von Schiff zu Schiff zu fahren und die Fingerlinge, das heißt die Angeln, worin sich das Steuer dreht, mit der glühenden Masse auszufüllen. Diese war erkaltet und jedes Lenken des Schiffes dadurch unmöglich geworden. Ehe hier eine Abhilfe getroffen werden konnte, waren die Schiffe in eine heillose Verwirrung geraten. Sie stießen aneinander, machten bedeutende Havarien und gerieten zum großen Teil auf den Strand.

Zubelnd sahen die Hamburger diesen Wirrwarr. Wie Adler, die ihrer Beute sicher sind, flogen ihre Schiffe heran. Bald war der Feind umzingelt — ein furchtbares Gemekel begann. Hilflos sahen sich die Räuber in die Hände ihrer Feinde gegeben. Ihre Schiffe wurden teils in den Grund gehohrt, teils verbrannt. Viele hundert Gefangene wurden gemacht, darunter auch die Hauptanführer. Sie wurden sämtlich nach Hamburg gesandt, wo man ihnen den Prozeß machte und sie auf dem Grasbrook mit dem Schwerte vom Leben zum Tode brachte.

Ein berühmter deutscher Seeheld des 15. Jahrhunderts war Paul Bencke von Danzig. Er bekämpfte vor dem englischen Kanal ein englisches Geschwader unter Graf Warwick; ein damaliger Geschichtschreiber (1475) sagt hierüber, die Engländer seien in der Tat recht tüchtig geschlagen worden. Eines der englischen Beuteschiffe, „Der grote Johannes“, wurde Admiralschiff des Paul Bencke von Danzig.

Schon zu Anfang des 15. Jahrhunderts traten die niederländischen Städte, bald auch die preußisch-livländischen in offenen Gegensatz zu Lübeck. Gegen Ende dieses Jahrhunderts wurde durch die veränderten Wirtschaftsverhältnisse, die Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Indien und das Emporkommen neuer Handelsemporien, wie Lissabon und Antwerpen, die Macht der Hanse an der Wurzel getroffen. Im 16. Jahrhundert nötigte die steigende Macht der Landesfürsten eine Anzahl Städte zum Austritt aus dem Bunde. Im Jahre 1530 hatte sich der Lübecker Kaufmann Jürgen Wullenweber nochmals eine fast absolute Macht zu verschaffen gewußt. Zuerst richtete er sein Bestreben darauf, den Holländern, welche einen großen

Teil des nordischen Handels an sich gebracht hatten, das verlorene Abjaggebiet abzufragen, und veranlaßte 1531 die Teilnahme Lübecks an dem Kriege Dänemarks gegen seinen vertriebenen König Christian II., welcher sich des Beistandes der Holländer erfreute. Der Seekrieg, in welchem Lübeck zuletzt 18 große Kriegsschiffe verwandte, dauerte bis 1534 ohne Resultat. Aus Rache gegen Dänemark, das die Resultatlosigkeit mit verschuldete, erklärte Wullenweber 1534 den Krieg gegen Dänemark und Holstein; als Grund wurde die Absicht, Christian II. aus seiner Gefangenschaft zu befreien, vorgeschoben. Der Krieg wurde zur See anfänglich glücklich geführt, eine 21 Schiffe starke Flotte bemächtigte sich fast ganz Dänemarks, aber in Holstein und später in Fünen hatten die Truppen Unglück, und die unentschiedene Seeschlacht bei Bornholm führte 1536 den Frieden von Hamburg herbei, nachdem Wullenweber gestürzt war. Er erlag 1535 seinen fürstlichen Widersachern in Deutschland und fiel in die Hände Herzog Heinrichs von Braunschweig, der ihn am 29. Sept. 1537 bei Wolfenbüttel hinrichten ließ.

Mit dem Niedergang der Hanza war der Niedergang des Seewesens Deutschlands besiegelt, und wenn auch noch einige bedeutende Männer, wie z. B. Jean Bart, deutschen Küsten entsprossen, die deutsche Seemacht war gebrochen für lange Zeit, und als sie unter dem Großen Kurfürsten wieder zu Ehren gebracht werden sollte, da flackerte wohl eine Zeitlang deutsche Kraft zur See meteorartig auf, aber es fehlte an richtigen Männern, an Mitteln, das Errungene zu halten, die Zeiten waren nicht geeignet — das Meteor schwand so schnell, wie es gekommen, und lange dauerte es, bis die deutsche Flotte sich wieder als wehrhaft auf dem Meere zeigen durfte.

Der berühmte Sir Walter Raleigh, Zeitgenosse der Königin Elisabeth von England, welche das Volk „die schöne Queen Bef“ nannte, sagt in seiner Schrift „Über die königliche Flotte und den Seedienst“: „Wer die See beherrscht, beherrscht den Handel; wer den Handel der Welt beherrscht, beherrscht auch die Reichtümer derselben und folglich die Welt selbst.“

Ein neuerer Geschichtschreiber deutet dies stolze Wort in folgender Weise: „Wer keinen Teil hat an der Seeherrschaft, hat keinen Teil am Welthandel. Wer keinen Teil am Welthandel hat, der hat auch keinen Teil an den Reichtümern der Welt und an der Macht, welche diese gewähren.“

Ein klarer Kopf war Nelson, er sagte: „Englands Oberhoheit auf dem Meere muß aufrecht erhalten werden, und koste es das letzte Schiff, den letzten Mann und das letzte Pfund!“ Und dieser Ausspruch ist heute, im Anfang des 20. Jahrhunderts, so in Fleisch und Blut eines jeden Engländer's übergegangen, daß dort jeder Schuljunge weiß: „Englands Kriegsflotte muß so stark sein, die vereinigten Flotten der stärksten Seemächte des Festlandes zu schlagen“, um die weltbeherrschende Macht zu bleiben.

So drückte sich Lord Hamilton 1889 aus, und dieser Grundsatz heißt heute in England two power standard (zwei Mächte Maßstab).

Viele Zeit mußten wir dem Studium der Navigation widmen, jener Wissenschaft, deren Endzweck ist, den Ort zu bestimmen, auf dem man sich zur Zeit auf See befindet. Diese Wissenschaft ist eine große, und solange man sie nicht vollkommen beherrscht, ist es nicht möglich, mit einiger Sicherheit ein Schiff über See zu bringen. Man kann sich, und das wußte man früher, mit einfachen Mitteln aushelfen, solange man an Küsten entlang fährt oder nur in Meeren mit geringen und gut bekannten Tiefen sich befindet, deren Messung nicht schwierig ist; diese einfachere Methode der Navigation lernten wir in dem ersten Jahre kennen. Von den Werkzeugen, die man benutzt, um die Tiefe des Meeres zu bestimmen, existieren Hunderte von Konstruktionen. Das einfachste Lot ist eine Bleistange, die an einer bezeichneten Leine in das Wasser hinuntergelassen wird, solches Lot kann man nur für geringe Tiefen gebrauchen, und die Messung, hauptsächlich wenn das Schiff in Bewegung ist, wird ungenau. Um Hunderte von Metern tief zu messen, benutzt man häufig einen dünnen Stahldraht oder seidene Schnüre, die eine Kugel tragen, die sich beim Aufstoßen auf den Meeresboden löst und nun ohne Schwierigkeit gestattet, die dünne Schnur wieder aufzuholen, wo eine dicke unfehlbar durch eigenes Gewicht zerreißen würde, um so mehr, wenn noch ein schweres Gewicht daran hängt. Ein anderes Tieflot ist z. B. im wesentlichen eine offene, innen mit chromsaurem Silber belegte Glasröhre. Je mehr das Wasser bei zunehmendem Druck in das Rohr eindringt, desto mehr wird der rote Belag angegriffen, und das Nachmessen der zerstörten Höhe gibt so das Maß für die Tiefe an, weil das Mariottische Gesetz direkte Übertragung von Druck und Tiefe gestattet. Es treten Fälle ein, daß man für die Ozeanographie, für die Kenntnisse der Geologie und verwandter Wissenschaften auch wissen will, wie sieht der Meeresboden dort aus? was lebt dort auf dem Grunde des Meeres oder in jenen Tiefen? wie warm ist das Wasser dort? und anderes mehr, alles Fragen, die ebenso interessant sind, als sie einst schwer zu beantworten waren. Denken wir doch nur an die gewaltigen Strömungen im Meere, wie den Golfstrom und andere, welche sogar als Gegenströme unter den Oberströmen sich dahin wälzen, in Tiefen, in die niemals ein menschliches Auge oder ein Strahl des Lichtes dringen wird, und dennoch gelingt es, sie zu untersuchen auf Wärme, auf Dicke, sogar auf Schnelligkeit der Fortbewegung.

Von den zivilisierten Nationen sind große Schiffe manchmal jahrelang unterwegs gewesen nur mit den Anweisungen, derartige Bestimmungen zu machen, Karten der See und der Küsten zu entwerfen, und jedes Schiff, ob Kriegsschiff oder Handelsschiff, benutzt jede Gelegenheit, die Kenntnis des Meeres zu erweitern. All diese Angaben laufen bei der Seewarte zusammen, die dann die Karten bearbeitet und aus all den kleinen Bausteinen das Gebäude zusammenträgt, welches wir Ozeanographie nennen.

Eine große Errungenschaft derselben ist, daß man nun unter Benutzung von Strom und Winden die günstigsten Wege kennt und die Reisen verkürzt, die größte aber, daß man den Planeten, auf dem man lebt, durchforscht, die Entstehung der Welten, den Zusammenhang der Kontinente, der

Inseln, der Menschenklassen, der einzelnen Kulturstadien verfolgen und bestimmen kann.

Solange man Land in Sicht hat, kann man bei gutem Wetter mit dem Kompaß, der die Richtung angibt, und mit Zeichnungen, welche uns die Konturen sehen lassen, an Bergen, Bäumen, Häusern, Türmen und des Nachts an Lichtern sich zurecht finden, wenn aber das Land aus Sicht ist, hört es damit auf, und andere Mittel werden benötigt. Zunächst muß man den Punkt festzuhalten suchen, auf dem man zuletzt festes Land sah, von da ab muß stündlich und halbstündlich genau aufgenommen werden, wie der Kiel des Schiffes gerichtet war, und wie schnell man gelaufen. Die hierzu verwendeten Instrumente sind in erster Linie die Logg s. Es sind im Prinzip Gegenstände, die man an einer Leine über Bord wirft, und die so eingerichtet sind, daß sie schwimmend nicht leicht diesen Ort verändern oder

Der Sextant.

Der Kompaß.

nachgeschleppt werden, wenn man mit der Leine nachgibt. Geht das Schiff schnell, so muß man viel Leine ausstecken, geht es langsamer, so gibt man weniger Leine in derselben Zeit. Die Zeit sind Sekunden, die Leine sind Meter. Die Benennung der Knoten und Seemeilen geht aus folgendem hervor:

Läuft das Schiff in einer Stunde eine Seemeile	=	1852	Meter	
so läuft es in einer Sekunde eine Meridiantertie	=	0,514	"	
und in 14 Sekunden $14 \times 0,514$ Meter	=	7,196	"	
$\frac{1}{20}$ für Mitgeschleppen des Instrumentes abgerechnet	=	0 36	"	
Gibt Knotenlänge		=	6,84	Meter

Wenn in 14 Sekunden sechs solche Knotenlängen auslaufen, so läuft das Schiff in der Stunde sechs Seemeilen.

Das Loggen war auf der „Niobe“ eine Beschäftigung der Kadetten, d. h. die Offiziers hielten das Sekundenglas, warfen und stoppten die Leine, und wir Jungsters mußten die nasse Leine einholen, bei großer Fahrt des Schiffes ist dies kein Vergnügen, denn das Wasser ist nicht nur naß, sondern

auch manchmal kalt, und die dünne Leine kann empfindlich in die Finger schneiden. Eine Segelfregatte wie die „Niobe“ machte bei günstigen Windverhältnissen acht bis zwölf, also zehn Seemeilen im Mittel, wir konnten demnach in 24 Stunden 240 Seemeilen ablaufen, was einer Entfernung von Memel bis Rügen entspricht, da vier Seemeilen einer deutschen Meile gleichkommen. Ein Patentlog besteht aus einer metallenen Achse mit vier Schraubenflügeln, der Schiffschraube ähnlich, die im Wasser nachgeschleppt und durch den Druck des Wassers auf die schräg stehenden Schraubenflügel in Umdrehung versetzt wird, nebst einem Zählapparat. Dieser gibt den der Zahl der Umdrehungen entsprechenden Weg durch das Wasser unmittelbar in Seemeilen an. Bei großen Seereisen muß jedesmal um Mittag genau zusammengerechnet werden, wo man ist, und dieser Punkt nach Länge und Breite angegeben, wird vom Kommandanten zur Bestimmung des weiteren Laufes in der Karte verzeichnet. Diese einfachen Methoden machen keinen Anspruch auf Richtigkeit, wenn nicht der Ort des Schiffes nach der Stellung der Gestirne kontrolliert wird. Das Hauptgestirn ist die Sonne, das nächste der Mond, weniger wichtig sind die anderen. Die Winkelstellung der Gestirne zum Horizont oder untereinander, das sind die Maße, die den Berechnungen, deren Zahl Legion ist, zugrunde liegen. Der Sextant und der Oktant sind hierzu die wichtigsten Instrumente. Sind Sonne und Sterne andauernd verhüllt, dann bleibt dem Seemann nichts anderes übrig, als sich auf die oben genannten einfachen Mittel zu beschränken, dann aber ist man in seiner Bestimmung ungenau, und wenn man die Nähe einer Untiefe, d. h. einer flachen Stelle oder der Küste fürchten muß, tut man wohl daran, die Schnelligkeit des Schiffes zu vermindern und schärfsten Ausguck zu halten, ja selbst beizudrehen oder zu stoppen, bis besseres Wetter kommt; daß man solches nur ungern tut, daß viele es nicht können, denen Geschwindigkeit Geld und Existenz sind, das ist klar, und hier liegt die Hauptursache aller Seeunfälle.

Der älteste, aber auch recht launenhafte Führer über die Meere ist der Kompaß. Die Launen des Kompasses zu ergründen, ist eine Wissenschaft für sich, und noch manche Nüsse zu knacken bleiben künftigen Generationen aufgehoben. Nach Norden zeigt überhaupt kein Kompaß, denn der magnetische Norden ist nicht gleichbedeutend mit dem geographischen Norden. Auf jedem Orte der Erde herrscht eine andere Abweichung gegen den geographischen Norden, diese Variation wird für den Ort als beständig angenommen. Jeder Kompaß aber hat in jeder Richtung, an jedem Orte, an dem er gebraucht wird, noch besondere Abweichungen, diese nennt man Deviation. Solche muß täglich bestimmt werden, denn sie verändert sich mit der Veränderung der Temperatur, der Lage, der Entfernung der Eisenmassen an Bord und in Verhältnissen, die noch nicht einmal vollkommen bekannt sind. Das Wesentlichste des Kompasses ist der Magnet, deren man oft vier hat. Mit diesen zusammen schwingt eine Scheibe mit einer Kompaßrose, welche Grade oder Striche anzeigt. Es gibt Kompaßscheiben, welche aus Papier, und solche, welche nur aus dünnem Netzwerk bestehen, damit die

Bewegung eine leichte, das Beharrungsvermögen nur ein geringes werde. Auch hat man Kompassse, bei denen die Scheibe in Alkohol oder Glycerin schwimmt. Ferner versucht man, die Kompassse dem Stoßen der Maschinen zu entziehen, deshalb die Aufstellung auf federnden Gerüsten. Die Hauptkompassse der Schiffe sieht man gewöhnlich hoch über der Kommandobrücke angebracht, damit die Einwirkungen der Eisenmassen geringer und das Ausblicksfeld nach den zu benutzenden Objekten größer werde.

Die Konditorei der Tante Flamme in der Dänischen Straße war eins der vornehmsten Gestirne im Kieler Leben, dort aßen wir wieder Freundschaft, wenn wir uns gezanft, dort wurden die Strafen abgemacht, welche man sich gegenseitig zuerkannt hatte, Geburtstage und Wetten und dergleichen mehr erledigt, d. h. in Schokolade und Kuchen festlich begangen. Ein Kadettenmagen ist ein wunderbares Institut, wir verglichen es damals mit dem Brotbeutel eines Soldaten, leer entsehrlich anzuschauen, kann aber alles Mögliche und viel aufnehmen, läßt sich waschen und umkehren und ist dann wieder wie neu. Wehe dem Gesellschaftsbüfett, auf das eine Anzahl Kadetten losgelassen wird, ehe die anderen Gesellschaftsmitglieder Befriedigung gefunden haben. Von diesem Büfett kann man singen und sagen, wie einst von Aquileja, das die Hunnen erstürmten:

Aquileja, Aquileja, wie wurdest du berannt,
daß man nichts als die Stätte, und nicht die Stätte fand.

Jahre sind dahin gegangen, und heute noch heißt es bei den Wirten in Wilhelmshaven, wenn gewisse Altersklassen, der Schulbank in Kiel endlich entronnen, mit schleppendem Schwert vom Bahnhof daher rasseln: „Die Hunnen kommen!“

Der Frühling kam, die Knospen im Düsterbrooker Gehölz schwellen, die fröhlichen Sänger kehrten wieder, ein wärmender Südwest segte durch die Straßen und drang wohltuend auch in unsere nur spärlich geheizten Stuben, die Knospen brachen auf, helles, duftiges Grün lugte neugierig allenthalben hervor — eng wurde es in den Stuben, eng in der Sandwüste, eng in Kiel, hinaus — hinaus — rief es jubelnd, verlangend in Sehnsucht in unserer Brust — und wieder war es Maienzeit, da kam das langerhoffte Schlußexamen und das Kommando an Bord. Auch die Flotte hatte wieder Sommer gemacht. Es ging bei uns damals noch wie bei den alten Wikingern, wenn der Winter nahte, zogen jene die Drachenboote in schützender Bucht an den Strand, während draußen die See in Eis erstarrte, wenn aber das Mailüftchen wehte, ging es wieder hinaus in Streit und Kampf. Bei uns dauerte der Marineommer stets von April bis Oktober, und glücklich waren die zu nennen, die dann mit ihrem Schiff, und das waren nur wenige, nach dem warmen Süden geschickt wurden, die anderen machten: Linksrum! Rechtsrum! Das Gewehr über! Gewehr ab!

Unser Ziel war die „Undine“, eine schöne Segelbrigg, aber gegen voriges Jahr hatte das Blättlein sich gewendet: wir waren nun die Nisters, und die Jungfers wurden von uns mit derselben Liebe bedacht, mit der

man im letztvergangenen Jahre uns an Bord der „Niobe“ aufgenommen hatte. Mir wurde der erste Kutter zuerteilt, in dem ich nunmehr der oberste Befehlshaber war. Ein Kutter der „Undine“ mit acht Schiffsjungen und einem Matrosen darin, das war mein erstes Schiff, welches ich kommandierte. Es erfüllte mich dieses Kommando mit einem Hochgefühl, wie es ein Admiral nicht besser und größer aufzuweisen hat, wenn er seine Flagge zum erstenmal vom Mast wehen sieht.

Im Vergleich zur „Niobe“ hatte die „Undine“ nur wenige Boote; sie war ja selbst nur ein winziges Schiffelein gegen jene. Die „Niobe“ führte deren neun. Die „Undine“ hatte nur zwei Kutter, ein Gig und eine Barkasse.

Die Boote der Kriegsschiffe werden stets ganz besonders sorgfältig gehalten, denn sie vermitteln ja den Verkehr mit dem Lande, und sie sind es, auf das zuerst das Auge des Fremden fällt. Auch sind die Boote häufig geeignet, zur Hebung des Nationalgefühles der im Auslande zerstreuten Deutschen mit beizutragen, denn wo sich mehrere Kriegsschiffe treffen, da entspinnt sich ein Wettkampf zwischen den verschiedenen Booten. Jedes will das sauberste und vorzüglich das schnellste sein. Leider lassen sich nicht alle Boote der Kriegsschiffe zu solchen Zwecken verwenden, denn vornehmlich sollen sie ja Lastboote sein, welche Mannschaften und Material tragen können. Geht man von diesem Standpunkt aus, dann kann man noch manches Kriegsschiffsboot, das sonst schwerfällig und eckig ausieht, für halbwegs elegant halten.

Die Barkassen sind die schwersten Boote, sie fassen auf großen Schiffen etwa 80 Mann und eine Kanone, und werden mit 20 Riemen, an denen 40 Mann arbeiten, bewegt. Etwas kleiner sind die Pinassen, sie nehmen 60 Mann auf. Barkassen und Pinassen stehen an Deck, letztere gewöhnlich in den Barkassen, und die beiden Barkassen nebeneinander. Ein solch schweres Boot wiegt gegen drei bis acht Tonnen und bedarf eines ganz umfangreichen Manövers oder besonderer Kräne, um sie in das Wasser zu bringen. Zehn Minuten ist die Zeit, in welcher ein gut einexerziertes Schiff das Manöver beenden kann.

Die Kutter nehmen je nach der Größe 25—40 Mann auf und fahren mit 10—14 Riemen. Sie werden zum täglichen Verkehr verwendet und sind auch in See die Rettungsboote. Die Kutter hängen in den Seitenkränen, „Boots= Davids“, des Schiffes und werden mit Klöbenzügen hochgezogen. Unter den Kuttern hängen die Jollen, kleine Boote für etwa 10 Mann. Die Jolle dient für den Ordonnanzverkehr, fährt die Küche und Stewards und ist für die hohe See wegen ihrer Kleinheit weniger zu verwenden.

Am Heck des Schiffes hängt die Gig, das Boot des Kommandanten. Man kann mit den Booten im Notfalle die ganze Mannschaft eines Schiffes an Land bringen, auf jeden Fall aber diejenige Masse von Menschen, die zum sogenannten „Landungskorps“ gehört. Das Landungskorps wird aus ungefähr zwei Dritteln der ganzen Mannschaft zusammengestellt.

Schon in den sechziger Jahren fing man an, kleine Dampfboote an

Bord zu führen. Solche Boote sind von der größten Wichtigkeit. In heißen Gegenden, wo manchmal in ungewohnter Temperatur unsere Matrosen der Ruderanstrengung unterliegen, schleppt ein solches Boot die sämtlichen anderen, ja manchmal das Schiff selbst von einem Platz zum anderen. Der Verkehr mit dem Lande wird um vieles erleichtert, das Heranbringen und Wegschaffen großer Lasten jetzt von zwei bis drei Mann vollbracht, wo sonst hundert nicht genügten. Solche Boote, die schneller sind als die schnellsten Ruderboote, stehen mitten auf dem Oberdeck, manchmal stehen oder hängen

Die Boote der „Undine“.

sie auch in Kranvorrichtungen an den Schiffsseiten, je größer das Schiff, desto größer, desto schneller die Dampfboote, so daß sie heute schon in einzelnen Fällen das achtbare Gewicht von 200 Zentnern oder 10 Tonnen manchmal übersteigen und auch als Torpedoboote Verwendung finden können. Die Länge solcher Boote ist dann gegen 16 Meter. Scheint uns heute ein Fahrzeug von 16 Meter Länge ein Boot, ein kleines Ding, welches nur zur Aushilfe für große Schiffe dient, so müssen wir um so mehr die Seefahrer früherer Jahrhunderte, vor allen Kolumbus bewundern, der aufs ungewisse hinaus mit mangelhafter Ausrüstung, mit wenig oder gar keinen Karten versehen, in See stach und zwar mit Fahrzeugen, die nicht viel größer waren als unsere heutigen Boote.

Wir wissen jetzt, daß die Schiffe des Kolumbus 20—25 Meter lang

waren und das „wilde Meer“ des ersten Offiziers, der wohl Fernando geheißnen hat, in etwa hundert Männern bestand. Solche Seefahrt muß nach heutigen Begriffen entsetzlich gewesen sein, denn die Schiffe damaliger Zeit waren wenig geeignet, eine hohe See und starken Wind auszuhalten.

Was meine Kameraden bewog, mich zum Messer Vorstand zu wählen, weiß ich nicht, wahrscheinlich war die Bequemlichkeit der anderen ausschlaggebend gewesen. Wem Gott ein Amt gibt, dem gibt er auch Verstand, dachte ich mir und arbeitete munter darauf los, obgleich ich noch nicht wußte, wie man Rindfleisch kocht.

Auf meine Anzeige in der „Stettiner Zeitung“ (wir wurden in Swinemünde in Dienst gestellt) meldeten sich verschiedene Köche und Stewards. Ein kleiner, allerdings wenig nett aussehender Mensch präsentierte mir seine Zeugnisse, unter denen eins einen besonderen Eindruck auf mich machte; dies war das Zeugnis eines Hofmarschalls an einem kleinen deutschen Hofe. Im Zeugnis stand: „Der Koch August Semmelbein hat während seiner Dienstzeit am M...schen Hofe zu meiner Zufriedenheit gearbeitet.“ Bis zum ersten Essen hielt ich den Mann für einen Künstler und für eine große Errungenschaft; er erhielt für seine Dienste deshalb von uns kontraktlich 120 Mark den Monat.

Die erste Suppe kam verbrannt auf den Tisch, der erste Braten war nicht zu genießen, die Kartoffeln waren nicht gar — natürlich, die Kombüse, d. h. die Küche, war keine Hofküche. Es wurde daran repariert, aber es half nichts, das Essen blieb schlecht. Nach acht Tagen bekamen wir die erste gute Fleischbrühe und die ersten ordentlich bereiteten Kartoffeln. Von da ab ging es mit Hilfe eines Kochbuches von Tag zu Tag besser; aber ganz gut ist es nie geworden. Doch der kleine Semmelbein war ein brauchbarer Kerl, ruhig und gelehrig, nur von Natur etwas schmierig. Ehe unsere zweite Einschiffung vorbei war, nahm ich ihn einmal ordentlich ins Gebet und erfuhr nun von ihm, er wäre in seinem Leben nie Koch gewesen. Als Pferdejunge habe er bei einem mecklenburgischen Gutsbesitzer gedient, habe aber Sehnsucht nach dem Meere gespürt und sich als Matrose in Rostock anwerben lassen wollen. Man hätte ihn aber wegen seiner unansehnlichen Figur nicht nehmen wollen. Aus diesem Grunde nun hätte er einem Verwandten, der auch Semmelbein hieß und wirklich Koch war, den erwähnten Schein gestohlen. August Semmelbein ist lange Jahre bei der Stange geblieben und ein tüchtiger Koch geworden, der bald in alle Schliche des Bordlebens eingeschifft war. Später hat er sich zurückgezogen und ist nun in Kiel einer der angesehensten Wirte mit eigenem Haus und — eigenem Fuhrwerk, von dem er ja von alters her noch etwas versteht.

Die „Undine“ hatte 120 Mann Besatzung und 8 kleine Kanonen, sie war mehr Übungsschiff für Kadetten und Schiffsjungen als Kriegsschiff. Außer den Segel- und Geschützerzitten begannen wir in diesem Jahre das Revolver-schießen und Fechten.

Neben den Schießwaffen hatten wir noch die Enterpiken und Beile an Bord. Diese Waffen, wie auch die Entermesser, diese eigentlich wenig

Semmelbein wird als Koch angenommen. Zeichnung von Richard Knötel.

entsprechende Benennung für einen ganz ansehnlichen Säbel, waren zum Nahkampfe bestimmt, wenn die Schiffe sich längseit legten und die Entermannschaften gegenseitig zum Handgemenge kamen. Heute weiß man, daß Artillerie und Torpedos das längere nahe Zusammenliegen mehrerer Schiffe nicht mehr ohne totale Vernichtung für einen der Gegner zulassen. Als Abwehrmittel führten die Schiffe die sogenannten „Enterneze“. Es waren dies Netze aus starken Lauen, die über das ganze Schiff gezogen wurden, so daß niemand von oben auf das Deck hinabsteigen konnte, wenn er nicht vorher das Netz zerschnitten hatte. Auch schützte es die Decksmannschaften vor niederfallenden Takelagestücken.

In Gegenden, in denen man Überfälle von Piraten oder ähnlichem Gefindel zu befürchten hatte, hing man an die Rahen eine größere Anzahl mächtiger Kugeln oder schwere Ballasteisen auf, um sie im geeigneten Falle, wenn man sich hatte überraschen lassen, in die gewöhnlich mit Menschen überfüllten offenen Boote zu werfen.

Auf der „Undine“ mußten wir stramm Wache gehen, denn jetzt galt es schon, sich für den Dienst als Seekadetten heranzubilden. Das Wachgehen ist der größte Haken beim Seeleben, aber leider kann man die Schiffe noch nicht allein fahren lassen, und noch schlimmer ist es, daß man die Schiffe des Nachts nicht anbinden kann, um dann gemeinschaftlich die Klagen zumachen und Decke oder Mütze über die Ohren zu ziehen. — An Bord muß Tag und Nacht gewacht werden. Ist es ein Segelschiff, so müssen bei Nacht die Segel eben so gestellt, gerefft, gesetzt und geborgen werden wie am Tage. Ist es ein Dampfschiff, so will die Maschine in gleicher Weise bedient werden, wenn auch die Segel fest sein sollten, das Loggen, das Loten, das Beobachten, das Rechnen, das Steuern — alles, alles geht weiter, nur nicht das Schlafen, das wird oft unterbrochen und zwar durchschnittlich auf vier Stunden, und wer noch niemals vier Stunden angespannt aufmerksam Posten gestanden hat und dies Nacht für Nacht, monate-, jahrelang, der halte mit seinem Urteil zurück.

Alles nimmt des Nachts seinen Fortgang, sogar das Essen, Hunger hatte man stets, und eine angenehme Aufmunterung war es, wenn die sogenannte Mittelwache, d. h. die Kadetten, die von 12 bis 4 Uhr nachts an Deck herumstrampeln mußten, um 2 Uhr ein ordentliches Butterbrot verabfolgt bekamen. Der Messevorstand hatte es bezüglich der Butterbrote am besten, und der kleine Piper war froh darüber, daß er seine ganze sächsisch-beredtsamkeit aufgewendet hatte, daß ich gewählt wurde. Er war auf meiner Wache. Aber auch eine Zugabe zu solch frugalen Schnitten konnte man vertragen, und die kam uns beiden auf der Wache von Zeit zu Zeit, Piper mehr als mir. Von den Jungfern will ich schweigen, deren Beschränktheit und Unbeholfenheit an Bord war noch zu groß, mindestens ebenso groß, als die Unfrige vor einem Jahre, wir taten unser Bestes, sie gelenkig zu machen.

Unser Wachtoffizier, Leutnant zur See Keller, hatte sich viel Mühe mit uns gegeben, uns noch anderes als Seemannschaft, d. h. Kenntnis der Takelage und der Manöver, beizubringen. Er war eine seiner Ansicht nach etwas ideal veranlagte Natur, in Haltung und Anzug ein Muster für uns, er war von langer, schlanker Figur und paßte deshalb wenig für die kleine „Undine“ und deren niedrige Deck, er trug sich stets glatt rasiert, dafür aber ließ er dem Haupthaar freien Wuchs, er hatte helle, wasserblaue Augen, mit denen er auf der Reise oft stundenlang wie träumerisch in die Ferne zu starren schien. Wenn auf der Wache absolut nichts los war, als eben nur zu wachen, und so was kommt im Sommer öfters vor, dann quälte uns Keller mit allem möglichen, um uns den Schlaf zu scheuchen. Er war ein Freund der niederen Volkspoesie, nicht daß er dichtete, nein, er kannte eine Menge Sachen auswendig, die er auf dem Danziger Domnit oder anderen Märkten auf gelesen hatte, und die er uns nun beibrachte. Da war das Lied vom „Karolinchen, welche Butterblumen pflücken ging“, oder das entsetzliche Lied vom „zarten Heinrich und der kühlen Laura“ und andere mehr; nicht allein herjagen, nein, wir mußten sie, wenn wir in See vom Großsegel standen, so daß der Wind die Stimmen bald von dannen trug, auch nachsingen, leider war ich unmusikalisches wie ein Stiefelknecht, Piper aber, mit

Klar zum Entern an Backbord! Zeichnung von St. Nützel.

seinem niedlichen Gesichtchen und stets den Schelm im Nacken, war bei weitem der beliebtere und bekam dafür auch — die größten Gläser Sherry, mit denen Keller nicht kargte. Er konnte sich nicht vorstellen, wie man die Wache so ohne jede Poesie, oder ähnliche Hilfsmittel zu Ende bringen konnte. Einmal, ich war wirklich sehr müde, kam Keller auf mich zu und fragte mich: „Woran denken Sie jetzt, Rheinstein?“

„Daß ich wünschte, die Wache wäre zu Ende“, war meine ehrliche Antwort.

„Ach wie prosaisch!“ — rief er aus und wandte mir den Rücken, um sich Piper zu suchen, der besser auf seine Ideen einzugehen verstand. Im allgemeinen aber haben wir ihn alle recht gern gehabt, denn ödete er uns auch oft mit seinem Jahrmartstenor und Pfeifen und Auswendiglernen an, so hat er uns doch manche Wache ganz nützlich zu machen gewußt. Später, als ich älter wurde, versuchte ich ähnliches mit meinen Kadetten, ich wollte sie auch singen lassen, aber ich hatte wenig oder gar kein Glück damit; woran es gelegen hat, an meiner Stimme, oder gar an dem Sherry, den ich ver-gessen hatte, meine Lieder waren dieselben wie die von Keller.

Mit der „Undine“ kamen wir schon etwas weiter in die Welt als mit der „Niobe“. Der Sund, Kopenhagen war das Ziel einer Kreuzung. Dort gingen wir innerhalb von dem Festungswerk Tre Kroner vor Anker und waren so mit einem Mal mitten in dem Schlachtfelde, auf welchem Dänen und Engländer im Anfange des vorigen Jahrhunderts so grimmig gefochten. Dänemark hielt es mit Frankreich, Dänemark wollte den großen Napoleon mit seiner Flotte unterstützen, und das konnte England nicht leiden. Dies um so weniger, als die etwa vereinigte Macht von Rußland, Dänemark und Schweden an 130 Linienschiffe aufstellen konnte. Um solche Verbindung frühzeitig zu zerstören, ordnete England ein Geschwader von 16 Linienschiffen und einigen Fregatten ab. Dies Geschwader, unter Admiral Hyde Parker und Nelson als dem Zweitkommandierenden, ging im Februar 1801 nach der Ostsee.

Nelson war auf dem Schiffe „St. George“, einem Linienschiff mit 84 Kanonen. Am Eingang des Sundes ankerte der Befehlshaber. Nelson war unwillig darüber, denn er war nicht der Mann der Unterhandlungen, er sagte: „Ein dänischer Minister wird seine Unterschrift wohl nicht zu einem Kriege mit England hergeben, wenn er sieht, daß wir vor Kopenhagen liegen und die Stadt in kurzer Zeit in Trümmer legen können.“ Man ließ in- dessen den Dänen 14 Tage Zeit, die Stadt in Verteidigungszustand zu ver- setzen. Die Batterien von Tre Kroner und andere wurden armiert und außerhalb der Stadt im Bogen eine ganze Reihe von Linienschiffen und ab- getakelten Fregatten, die man Blockschiffe nannte, verankert. Der Hafen war also mit einem Gürtel von Batterien umgeben, 628 Kanonen starteten aus diesen Batterien, welche von 4850 Mann bedient wurden und denen in einer patriotischen Volksmenge ungezählter Ersatz zur Seite stand. Am 30. März lichtete Parker, nachdem die Verhandlungen sich zerschlugen, die Anker und übertrug Nelson mit 12 Schiffen den Angriff. Die Dänen er- warteten den Angriff von Norden wegen der Verhältnisse des Fahrwassers,

waren aber höchst erstaunt, als Nelson persönlich die Annäherung auslotend von Süden ankam. Trotz des Sträubens der Lotsen segelte Nelson so, die Schiffe „Edgard“ und „Agamemnon“ vorangegenKopenhagen, „Agamemnon“ geriet sofort auf Grund und blieb sitzen. „Bellona“ und noch ein anderes Schiff strandeten, ein Drittel der Flotte war bewegungs-, wenn auch nicht ganz kampfunfähig, da die Schiffe zum Teil bereits im Feuerbereiche der Dänen lagen. Bei einem Mißerfolg waren sie verloren. Nelson war auf ein flacher gehendes Schiff, den „Elefant“, übergegangen. Fast alle kleinen Schiffe waren von der Strömung abgetrieben worden, und das starke Fort Tre Kroner mit 70 Kanonen konnte nur von einer einzigen Fregatte angegriffen werden, wo nach dem Plan drei schwere Schiffe wirken sollten. Die übrig gebliebene Angriffsflotte ging auf etwa 200 m an die dänischen Linien heran. Nelson war in einer verzweifelten Lage, aber unter dem Donner der Kanonen kam ihm bald seine rücksichtslose Entschlossenheit wieder. Dem dänischen Admiralschiff „Danebrog“ gegenüber, das von Admiral Fischer kommandiert wurde, legte er sich zu Anker. Die Engländer, welche noch im Feuer der Dänen Schiffe und Segel bedienen mußten, wurden übel mitgenommen, und Admiral Parker sandte schleunigst Verstärkung, diese konnte aber nicht mehr herangebracht werden. Nach drei Stunden des Kampfes auf diese Entfernung waren die englischen Schiffe so zertrümmert, daß Parker sagte: „Nelson kann nicht mehr aushalten, er soll mit einem Signal zurückgerufen werden.“ Dies ist einer der größten Momente aus dem Leben Nelsons, vielleicht der größte. „Heiße Arbeit“, jagte er zu seinen Offizieren, als um ihn her die Splitter die Menschen niederwarfen, „und nicht für Tausende möchte ich jetzt anderswo sein.“

„Herr Admiral — Signal Nr. 39 weht — Abbrechen des Gefechts.“ Nelson schritt lebhaft auf und ab. Er hörte die Meldung des Flaggleutnants nicht.

„Soll ich meine Meldung wiederholen?“ bemerkte dieser.

„Nein“, sagte Nelson kurz, „weiß schon!“

„Nach einer Weile jagte er: „Weht das Signal noch?“

„Jawohl.“

„Lassen Sie es wehen“, entgegnete er, indem er heftig den Stumpf seines linken Armes, den man ihm 1797 bei Santa Cruz abgeschossen hatte, bewegte — „die Schlacht aufgeben, ich will ewig verdammt sein, wenn ich es tue.“ — „Foley“, wandte er sich an den Kommandanten vom „Elefant“, „Sie wissen, seit dem Tage von Calvi habe ich nur ein Auge und ein Recht darauf, bisweilen blind zu sein.“ Dann hielt er in zorniger Ironie das Fernglas vor das blinde Auge, sah nach dem Admiralschiffe hin und rief: „In der Tat, Foley, ich sehe nichts, lassen Sie mein Signal zum Angriff in nächster Nähe an meinem Mast annageln! Das ist die beste Antwort für solche Signale.“

Nelson hatte recht, wie sollte er den Kampf abbrechen, seine Schiffe zertrümmert, teilweise auf Grund, fast alle anderen manöverunfähig. Aufhören des Kampfes war Vernichtung der englischen Flotte. Fort und fort

raſte der Kampf, da wurden die Ankertaue einiger dänischer Schiffe zerſchossen, es entſtanden Lücken in den Reihen, welche die Engländer ausnützten, und um 3 Uhr, nach fünfstündigem Kampfe, unterlag das erste dänische Schiff, der „Prövesteener“, nachdem nur noch drei seiner Kanonen brauchbar waren und das Schiff 520 Mann an Toten und Verwundeten aus einer Zahl von gegen 800 Mann verloren hatte. Das dänische Schiff „Danebrog“ geriet in Brand und war nicht mehr zu retten, von 336 Mann waren 270 gefallen. Aber es gelang den Engländern nicht, die Schiffe zu nehmen, denn der Rest der Mannschaft trieb mit den Handwaffen die angreifenden Boote jedesmal wieder zurück, wengleich keine Flagge mehr wehte. Die südlich gelegenen dänischen Schiffe stellten nach 3 Uhr nachmittags das Feuern ein, aber die Nordlinien waren noch ganz oder fast ganz unbeschädigt. Kopenhagen konnte sonach nicht genommen werden. Nelson hatte bereits 1200 Mann verloren, da gedachte er, was man mit Gewalt nicht nehmen zu können schien, auf anderem Wege zu erreichen. Waffenstillstandsverhandlungen wurden versucht.

Nelsons Kaltblütigkeit in der Stunde der Gefahr kam nur seine Entschlossenheit und Furchtlosigkeit gleich. Während er in der Kajüte seines Schiffes eine Depesche an den Kronprinzen von Dänemark schrieb, trat eben ein Schiffsjunge mit dem Licht zum Siegeln der Depesche zur Tür der Kajüte herein, als eine Kanonenkugel durch ein Fenster schlug und ihm den Kopf wegriß. „Holen Sie ein anderes Licht“, sagte Nelson ruhig zu dem Offizier, welcher bereit stand, die Depesche an den Ort ihrer Bestimmung zu befördern. Der Offizier machte bemerklch, daß die Depesche wohl auch ungeſiegelt abgeſendet werden könne, da ſich eine Beobachtung der gewöhnlichen Förmlichkeiten unter ſolchen Umſtänden kaum erwarten ließe. „Das iſt es eben, was ich vermeiden möchte“, entgegnete Nelson; „denn wenn ſich in der Art und Weiſe der Abſendung dieſer Depesche der mindeſte Anſchein von Haſt kundgäbe, ſo könnte dadurch unſer ganzes Vorhaben mißglücken.“ Es ward ein anderes Licht gebracht. Nachdem Nelson den Brief ſorgfältig in einen Umschlag geſteckt und dieſen außs sauberſte zugieſgelt hatte, übergab er ihn dem harrenden Offizier, der ſich ſchleunigſt damit auf den Weg machte. Der Augenblick war ein kritiſcher, und Lord Nelsons Depesche entſchied das Schickſal des Tages.

Die Dänen ließen ſich von Nelsons herrlichem Auftreten betören, und dieſer benutzte die gegebene Zeit von vier Stunden, um ſeine großen Schiffe aus dem Feuer der noch ganz unversehrten Batterie von Tre Kroner herauszubringen, dafür aber ſeine Bombenſchaluppen der Stadt gegenüber ankern zu laſſen. Auch hierbei strandeten wiederum mehrere große Schiffe. Nelson ging ſelbſt nach Kopenhagen, um die Verhandlungen zu betreiben. Wochenlang zogen ſich dieſe hin, aber endlich gab man in allem nach, da eine Hilfe ausblieb. Es wurden 6 Linienſchiffe und 7 Blockſchiffe der Dänen verbrannt, 1 Blockſchiff, der „Holſteen“, wurde nach England geſchickt.

Zum Jahre 1807 iſt es den Dänen nicht viel beſſer ergangen. Wieder waren es die Engländer, die es für notwendig hielten, einen noch nicht

Nelsons Sieg bei Kopenhagen.

offenbar gewordenen Vertrag der Franzosen und Dänen zu durchkreuzen, ohne Kriegserklärung begannen die Feindseligkeiten, fast ganz Kopenhagen wurde zusammengeschoffen und die dänische Flotte nach England entführt. Die Sieger nahmen 19 Linienschiffe, 15 Fregatten und eine Anzahl Briggs mit, doch nicht genug damit, sie schlepten das Material der begonnenen Schiffe mit von dannen und sägten diejenigen, welche schon halb vollendet waren, in Stücke. In England nahmen sie die Stelle neben den eroberten

französischen und spanischen Schiffen ein, und in späteren Jahren lagen noch in langen Reihen in Plymouth und in den anderen Kriegshäfen die Trophäen englischer Tapferkeit und dieses Sieges.

Selbst ein an Küstenbevölkerung so reiches Land wie England konnte nicht auf dem Wege der freiwilligen Anwerbung genug Menschen zusammenbekommen, um seine zahlreichen Flotten zu besetzen. Deshalb wurde sowohl von England wie von anderen Staaten manch anderes Mittel ergriffen, um den Mannschaftsbestand zu erhöhen. Unternehmende Handelsleute und Schiffer rüsteten selbständig Schiffe und Flotten aus, und ihre Schiffe und Raper, welche manchmal nichts anderes als Räuber auf dem Meere waren, machten dieses unsicher. Oft übernahmen die Flotten solche Schiffe und Kapitäne und stellten sie ein, wenn sie sich als tüchtig erwiesen. Diese ursprünglichen Handelsschiffe griffen auch die Kriegsschiffe an und haben oftmals wertvolle Beute nach Hause gebracht. So nahm ein Schiff, „Prince Friedrich“, Ende des achtzehnten Jahrhunderts zwei französische Schiffe, eins von 400 und das andere von 500 Tonnen. Als man im Hafen von Bristol das an Bord befindliche Silber und andere Schätze auslud, füllte man damit 45 Wagen. Der Eigentümer dieses Schiffes erhielt als Erlös der Beute 700 000 £ oder 14 Millionen Mark, jeder der an Bord befindlichen Matrosen 17 000 Mark. Solche Vorkommnisse führten den vom Glück begünstigten Kommandanten ungezählte Mannschaft zu, und ein Maueranschlag in den Häfen genügte am Tage nach einem schweren Gefecht, alle Lücken sofort wieder auszufüllen. Welches Gefindel dort manchmal zusammenströmte, kann man sich denken, und eiserner Disziplin, furchtbarer Strafen bedurfte es oft, solches Volk in Ordnung zu halten. Kamen Fälle vor, daß man keine Mannschaft fand, so schickte man des Abends Offiziere und Leute auf die Straßen und in die Wirtschaften und nahm alles, was man bekommen konnte, gefangen, man preßte die Leute, ganz gleich, wes Amtes sie waren und wie sie sich sträubten. An Bord wurden sie alle zu Matrosen gemacht, eingereicht und jeder Widerstand mit Gewalt gebrochen.

Solche Rekrutierung nannte man das „Pressen“. Die Gepreßten fanden sich entweder in ihre Lage oder sie meuterten gelegentlich, oder aber sie versuchten wieder zu entweichen. Oft kam es vor, daß ganze Mannschaften meuterten, daß man die Offiziere tötete oder das Schiff zerstörte. Ja, selbst bei Nelson kamen solche Fälle vor. Man erzählte sich von ihm, daß er seiner ganzen Flottenmannschaft einmal viele Monate jeden Landgang verboten hatte, um sie vollkommen an die See zu gewöhnen. Auf einem Schiff, welches er als Kapitän kommandierte, hat er von 500 Mann Besatzung 250 durch Desertion verloren.

Von Admiral Robert Blake, dem ebenbürtigen Vorgänger Nelsons, weiß man, daß er angesichts feindlicher Küsten zwei Jahre nicht landete und durch zähes Festhalten aller Zufuhrwege England aus größter Not, in der man schon die Glocken zu Kanonen umgoß, errettete. Als er endlich als Sieger nach Plymouth zurückkehrte, starb der Held angesichts des Landes

Taufe und Stapellauf des Linienschiffes „Prince of Wales“ in Portsmouth im Jahre 1794.

an Bord seines Admiralschiffes. Wie es da unter der Mannschaft ausgesehen haben mag, kann man sich heute nur noch schwer vorstellen.

Schlechte Bezahlung, schlechte Verpflegung und harte Behandlung verfehlten nicht, ihre Folgen zu äußern. Die größte Auflehnung der englischen Seeleute fand im Jahre 1797 statt. An Bord der „Queen Charlotte“ begann die Meuterei; alle mißliebigen Offiziere wurden in More an Land gesetzt, und einige Seeleute übernahmen den Befehl der Schiffe. Da man nun Truppen an Land sammelte und die Meuterer nicht an Land ließ, entnahmen diese den notwendigen Proviant den Handelsschiffen. Nach langen Verhandlungen und vollständigen Gefechten mit den meuternden Schiffen gelang es, wieder Frieden zu stiften. Die Hauptanführer wurden gehängt.

Eine ganz besonders hervorragende Tat war es, durch welche es dem englischen Kapitän Trollope gelang, sein Schiff „Ruffel“ von 74 Kanonen, welches in Plymouth lag, den Meuterern zu entreißen. Als er vernahm, daß seine Mannschaft das Schiff mit Gewalt zu der abtrünnigen Flotte segeln wollte, begab er sich heimlich in die Pulverkammer, mit sich genommen hatte er einen Kompaß und seine Pistolen. Von der Pulverkammer aus erteilte er durch ein Sprachrohr seine Befehle, und alle an Bord wußten bestimmt, daß, wenn ein falscher Kurs eingeschlagen würde, er das Schiff rettungslos in die Luft sprengen würde. So erzwang er für seine Offiziere den Gehorsam. Das Schiff wurde zu einem diszipliniert gebliebenen Geschwader gesegelt und verblieb ruhig in dessen Verband.

Die Wohlhabenheit vieler englischer Familien ist von dieser Zeit herzuweisen, wo englische Linienschiffe und Fregatten die spanischen Silberflotten auf dem Meere auffingen und leerten. Hier einige Beispiele. Zwei englische Fregatten, die „Najade“ von 38 Kanonen unter Kapitän Pierre-Point und die 38-Kanonenfregatte „Ethalion“, Kapitän Young, kamen in der Nähe der spanischen Küste, bei Vigo, mit zwei wohlbeladenen spanischen Schiffen, der „Thetis“ und der „Santa Brigida“, zusammen, beide mit 34 Kanonen; bald nachher kamen noch fernere zwei englische Fregatten, „Alkmene“, Kapitän Digby, und „Triton“, Kapitän Gore, hinzu. Die Spanier trennten sich und flohen. Die Engländer setzten alles an Segeln bei, was möglich war, griffen mit je zwei Schiffen je ein spanisches an und nahmen es. Nun aber kamen vier andere spanische Schiffe zu Hilfe, und zwar aus dem Hafen von Vigo. Es war zu spät, die Engländer zogen mit ihrem Raub von dannen. Als von den Behörden die Preisgelder verteilt wurden, erhielten: jeder Kapitän 800 000 Mark, jeder Leutnant 100 000, jeder Deckoffizier 40 000, jeder Seekadett 16 000, jeder Matrose 3700 Mark! Wie schnell oft solches Geld verjubelt wurde, und wie in den Hafenstädten alles solchen Kommandanten und Preisenmannschaften entgegenkam, läßt sich denken. Späßhafte Erzählungen machten die Kunde bei den Leuten, so sagten sie, wenn das Preisgeld ausgezahlt wird, ist die Geschichte sehr einfach, der Zahlmeister klettert mit einem Sack voll Goldstücke in den Mars und wirft das Geld aus vollen Händen herunter, alles, was auf dem Enternetz hängen oder liegen bleibt, ist für die Mannschaft, und alles, was durch

Taufe und Stapellauf des großen Kreuzers „Roon“ in Kiel am 27. Juni 1903. ^{zurique Wienard, Kiel.}

die Maschen geht, für die Offiziere. (800000 Mark zu 3700 Mark!) In diesem Falle wurden 63 Artillerieproben gebraucht, um die Schätze zu transportieren.

Noch glücklicher war Lord Cochrane, der als Kommandant der „Pallas“, hintereinander drei reiche Preisen nahm, deren Wert 300000 Pfund Sterling betrug. Er bekam davon ein Viertel, also etwa 1500000 Mark. Nur mit Mühe war er mit seinem Raube entkommen, aber es lohnte auch der Anstrengung, sein ganzes seemännisches Geschick hier zu entfalten. Die „Pallas“ segelte vor dem Wind und wurde von drei feindlichen Schiffen gejagt, eins auf der Lee- und zwei auf der Windseite, Rettung schien ausgeschlossen, denn alle Schiffe taten ihr möglichstes, und die Gegner rückten näher; da wagte Cochrane ein kühnes Manöver, alle Leute standen an Deck, klar bei den Segeln, auf ein Kommando fielen sämtliche Segel und das Schiff änderte seinen Kurs der Küste zu, während die anderen sich abmühten, ihre schweren Schiffe zu stoppen und an den Wind zu gehen. Lord Cochrane war geborgen und lief nach Plymouth hinein.

Als er in den Hafen hineinsegelte, hatte er im höchsten Gipfel seiner Masten einen goldenen Leuchter von $1\frac{2}{3}$ Meter Länge angebunden! Solcher Kapitän brauchte nicht lange nach Mannschaften zu suchen, wurden ihm hundert totgeschossen, zweihundert standen wieder da.

Leider kamen wir etwas zu spät nach Kopenhagen, sonst hätten wir dem Abflusse des Panzerschiffes „Helgoland“ beimohnen können, das Panzerschiff war auf dem Nyholm erbaut worden und führte fünf schwere Kanonen. War uns dieser belehrende Anblick auch entgangen, so wurde uns nach der Rückkehr zu den heimischen Gestaden das Schauspiel des Abflusses der Kreuzerfregatte und späteren Schulschiffes „Stein“ zu teil, und was das hehre Schauspiel noch erhöhte, das war, daß Kaiser Wilhelm selbst den Taufakt auf der Werft „Vulkan“ vornahm.

Es ist ein erhebender Anblick, solches von Stapel lassen eines großen Fahrzeuges, und nicht immer geht es bei dieser großen Arbeit ohne Unglücksfall ab, manchmal mißrät der Versuch vollkommen, und es ist dann nicht nur tragisch, sondern auch tragikomisch, wenn die Taufrede gehalten, das Taufwasser, meist perlender Champagner, vergossen und der Täufling durchaus nicht laufen will. Je größer, schwerer und länger die Schiffe wurden, desto größere Aufgaben traten an die Technik heran, diese Riesen gesund ins Wasser zu bringen und dennoch dabei dem ganzen großen Werke den Anschein einer momentanen Festeshandlung zu lassen. Die Arbeit, die zu leisten ist, ist etwa folgende. Für das ganze Schiff wird ein Schlitten gebaut, mit dem zusammen es durch Aufheilen von seinem Baufundament gehoben wird. Stützen und Ketten hindern ein vorzeitiges Rutschen. Die Bahn wird mit Seife und Fett beschmiert, mächtige hydraulische Druckwerke werden angestellt und in Bewegung gesetzt, um in dem Augenblick, wenn die hemmenden Stützen fortgeschlagen werden, mit ganzer Kraft einzusetzen. Jetzt beginnt der Roloß allmählich seine Freiheit zu fühlen. Langsam, kaum bemerkbar, rückt er vor, aber von Sekunde zu Sekunde wird seine Bewegung

schneller und immer schneller. Die Balkenunterlage kracht und stöhnt — Rauchwolken, erzeugt durch die gewaltige Reibung, wirbeln, lichte Flammen schlagen empor. Da ein Strudel von Wasser und Schaum, und das Schiff hat sein Ziel erreicht, badet sich, taucht unter in dem Elemente, dem es anvertraut wird, kommt wieder empor, rollt, eine lange und tiefe, mit weißem Schaum erfüllte Furche hinter sich lassend, schwerfällig von Seite zu Seite, bis es endlich, seine Geschwindigkeit verlierend, von selbst oder durch einen Anker gehalten zur Ruhe kommt. — Lusterschütternde Freudenrufe, Musik und Kanonenschüsse begleiteten den Moment, wo der junge Riese sich ins Meer stürzte.

An Bord hat man Anker und Ketten bereit gehalten, die man nun fallen läßt, oder aber man zieht das Schiff an die Werft heran, um mit ihm die noch ausstehenden Arbeiten vorzunehmen.

Das Bauen der großen Schiffe auf schiefer Ebene und das geschilderte Zuwasserbringen hat so viele Unannehmlichkeiten, daß man zuerst in England, dann auch bei uns damit anfing, die Schiffe in einem horizontalen Dock zu bauen, und sie dann einfach überfluten zu lassen.

Die beiden großen Schiffe deren Ablauf auf Seite 89 und 91 dargestellt ist, sind ein Linienschiff I. Klasse zu Anfang des 19. und ein größerer Kreuzer zu Anfang des 20. Jahrh., beides Repräsentanten ihrer Klasse an Stärke und Größe, und gibt der Vergleich folgendes: der „Prince of Wales“ ist 64 m lang, 16 m breit und geht 7 m tief, bei einer Wasserverdrängung von 3800 Tonnen. Der Kreuzer „Koon“ ist 123 m lang 20 m breit, geht 7,3 m tief und verdrängt 9500 Tonnen. Der „Prince of Wales“ hat im Kriege 1050 Mann Besatzung und 120 Kanonen, 68-, 32- und 18-Pfünder und feuert aus diesen in der Minute 900 kg Eisen aus der Breitseite. Der Kreuzer „Koon“ hat 557 Mann Besatzung, 26 Stück, 21 cm-, 15 cm- und 8,8 cm-Kanonen und feuert unter gleichen Verhältnissen 2820 kg (mit den 4×21 cm = $1\frac{1}{2}$, den 10×15 cm = 6 und den $12 \times 8,8$ cm-Kanonen 15 Schuß in der Minute). Welch ein Unterschied in der Masse und der Macht!

Mit der Zeit der hölzernen Schiffe ging es zu Ende, das Feuer der Granaten von Navarin und Sebastopol hatte ihnen vollends den Todesstoß gegeben. Der Eisenschiffbau hatte große Fortschritte gemacht. Nachdem die „Niobe“ aus der Liste der deutschen Schiffe gestrichen, ist auch in dieser kein Holzschiff mehr zu finden.

Wie weit sich die Eisenkonstruktion auf den Einzelausbau des Schiffes in seinen oberen Partien, auf Luken, Türen, Treppen und dergleichen, erstrecken soll, ist natürlich der Willkür anheimgestellt; so hat man jetzt schon Kriegsschiffe, auf denen fast alles, sogar die Schränke in den Offizierskammern aus Stahlblech gefertigt sind, und wir haben es erlebt, daß uns die neuesten Ereignisse zur See lehrten, alles Holz, das nicht unverbrennlich gemacht werden kann, von den Schiffen zu verbannen, denn merkwürdigerweise, mitten im Ozean sind stets Feuer und Durst die unerbittlichsten Feinde. Ebenso findet das Eisen immer mehr Verwendung zur Konstruktion der Masten, wenigstens in ihren unteren dicksten Partien (Untermasten) sowie

auch der stärksten Raken. Bedenkt man die schwierige Herstellung großer Holzmasten und deren mit der Größe ganz außer Verhältnis wachsende Kostspieligkeit, so ist es nur natürlich, daß man sich zu den um vieles wohlfeiler und rascher herzustellenden eisernen Masten wandte, sobald festgestellt war, daß dieselben sich durch viele Jahre ganz vorzüglich brauchbar erwiesen und in Sturmesnöten selbst haltbarer als die hölzernen gezeigt hatten. Sie aus Blech röhrenförmig zu rollen, zu vernieten und im Innern durch Winkel-eisen und Stützen gehörig steif und haltbar zu machen, gehört zu den leichtesten konstruktiven Arbeiten. Auch wird ein solcher hohler Mast zugleich als Ventilator für das Schiff, die stärksten Masten sind zur Aufnahme von Wendeltreppen eingerichtet, benutzt. Die sauberen, sprichwörtlich berühmten Decks der Schiffe mußten sogar verschwinden, und mit ihnen, dem Stolz und der Plage der Offiziere, der Bootsleute und Mannschaften, so manche Stunde des Deckwaschens und des Deckscheuerns, des Austrocknens, des Absezens; am liebsten nähme man heute bloße Stahldecks, das geht aber nicht, denn niemand könnte es dann vor Hitze aushalten oder auf dem schlüpfrig werdenden Boden gehen und laufen. Hunderte von Deckbelegungen sind probiert worden und keine hat bisher allen Wünschen entsprochen. Die Beläge, die viel benutzt werden, sind solche aus Segeltuch, Linoleum, Kynolith (künstliches Holz), Torgauer Masse oder Torgament, eine zementartige Masse aus Sägemehl, Wasserglas und Gips u. a. m.

Eine wichtige Verbesserung und Sicherung, welche die Konstruktion der Schiffe aus Eisen mit sich brachte, besteht in der Abtheilung des Innenraumes durch Zwischenwände in verschiedene geschlossene und wasserdichte Räume, wodurch das Schiff gleichsam in ebenso viele kleinere Fahrzeuge geteilt wird.

Bekommt nun dasselbe im Gefecht oder bei der Strandung ein Leck, so wird der Schaden doch gewöhnlich so beschaffen sein, daß er nur eine einzelne Kammer betrifft; mag diese sich mit Wasser füllen, so wird das Schiff zwar tiefer gehen, aber doch nicht untersinken, indem die übrigen trocken bleibenden Kammern zusammen noch so viel Tragkraft besitzen, um dieses Äußerste abzuwenden.

Ein abnorm großes Leck erhielt eines Tages die Kreuzerfregatte „Sophie“. Die „Sophie“ gehörte zu einem Übungsgeschwader, und der Kapitän des Postdampfers „Hohenstaufen“ versuchte in unüberlegter Weise sich durch dieses Geschwader hindurchzudrängen. Er rannte dabei der „Sophie“ unter 51 Grad in die Seite.

Solches geschah am 3. September 1884 bei schönstem Wetter und ruhiger See. Das Vorschiff des „Hohenstaufen“ drang vollends in die „Sophie“ ein und machte oberhalb und unterhalb der Wasserlinie ein Leck, so daß mehrere Kavalleristen mit den Pferden hätten hindurchreiten können, und dennoch schwamm das Schiff. Die wasserdichten Abteilungen hielten, die Maschinen pumpten mit aller Kraft, Pumpendampfer kamen schleunigst aus Wilhelmshaven herbei, und das Schiff wurde mit großen Vorsichtsmaßregeln nach der Werft geschleppt, um wieder ausgebeffert und eingestellt zu werden. Nur sehr guter Arbeit ist es zu danken, daß das Schiff über

Kreuzerkorvette „Sophie“ nach der Kollision durch „Hohenstaufen“, im Dock.

Wasser gehalten werden konnte, was indessen wohl auch nicht möglich gewesen wäre, wenn etwas See oder Wind gestanden hätte. Man konnte aber ferner hier sehen, was eine disziplinierte, ausgebildete Besatzung leisten kann und welches das Schicksal eines Kreuzers ist, der von einem Panzerschiff getroffen wird, während man umgekehrt weiß, daß der Stoß eines gewöhnlichen Kreuzers einem Panzerschiff nicht viel schadet. Deshalb hat man auch die Kreuzer verstärkt und mit einer Bugform versehen, welche sie befähigt, zu rammen, und solche Kreuzer nannte man anfänglich Kammkreuzer.

Viele Versuche sind gemacht worden, um das Rosten der Eisenschiffe im Seewasser zu verhindern, aber alle mit wenig Erfolg. Nun hat man sich schließlich zu einem Mittelwege entschlossen: man belegt das Eisenschiff unten, manchmal auch ganz, mit Zinkplatten und befestigt dann auf dem Eisenkörper eine dünne Holzaußenhaut, die man dann mit Kupfer oder auch mit Zink bekleidete. Das Rosten wurde dadurch umgangen, aber andere Unannehmlichkeiten, die aus der chemischen Verwandtschaft von Kupfer, Zink und Eisen hervorrufen, traten nunmehr ein.

Kauffahrer verschmähen meist der Kostspieligkeit wegen solche Umpflantungen und begnügen sich damit, von Zeit zu Zeit in ein Dock zu gehen, um sich den Boden gründlich reinigen zu lassen, was innerhalb weniger Tage geschehen kann.

Die entsetzlichen Verwüstungen in den Holzbeständen, die man z. B. in Frankreich und Norwegen zum Bau der Flotten anrichtete, haben sich sichtlich gestrafft, und die jährlich stärker auftretenden Überschwemmungen in den Niederungen stehen mit dem übermäßigen Holzfällen in den Waldungen in aller-nächstem Zusammenhang. Die Einführung des Eisenschiffsbaues ist somit eine Wohltat für ganze Länder geworden, denn man muß bedenken, daß zu einem Linien- schiffe ein Wald verbraucht werden mußte. Je früher das Holz geschlagen war, desto schneller verfielen die Schiffe, desto schneller wurden andere gebraucht.

Der Bestand einer großen Kriegsflotte wie der englischen der damaligen Zeit war:

	Linien- schiffe	Fregatten	Korvetten	Kleinere Schiffe	Besatzung	Kanonen
Im Jahre 1793 während der Revolution	171	256	244	671	125 000	18 000
Im Jahre 1810, inklusive der von Kopenhagen ent- führten dänischen Flotte	293	258	557	1108	175 000	29 000

Dabei kann man die Nutzbarkeit eines Holzschiffes auf kaum dreißig Jahre veranschlagen, und man kann annehmen, daß in diesen dreißig Jahren schon fast alle Hauptteile nacheinander wieder neu eingesezt worden sind.

Die Dauer der Eisenschiffe ist wesentlich länger bemessen. Man kann die Dauer eines guten eisernen Schiffes nach heutiger Fabrikationsmethode auf 80 bis 100 Jahre schätzen. Tausende der Schiffe, welche heute die Meere durchfurchen, sind aus Eisen gefertigt, und ihre Stärke und der Widerstand, den sie den Seegefahren bieten, lassen nichts zu wünschen übrig. Schon in der Kindheit des Eisenschiffbaues fand sich Gelegenheit, die Güte dieser Konstruktion zu beweisen. So kam im Jahre 1845 einer der ältesten Eisendampfer, der „Vanguard“, ein Schiff von 670 Tonnen und 300 Pferdekraft, in der Nähe von Cork auf Felsengrund fest. Das Schiff hatte lange Zeit gefessen, heftiger Seegang hat es hin und her geworfen, so daß auch nicht eine Platte mehr die anfängliche Form behielt, fast alle Spanten oder Rippen waren verbogen, und dennoch hielt das Schiff zusammen und wurde wiederhergestellt. Bei einem Holzschiffe wäre dies undenkbar gewesen.

Nur durch den Eisenbau kam man in die Lage, solche mächtig lange, schnelle und starke Schiffe zu bauen, wie sie heute vielfach existieren. Alle die langen schnellen amerikanischen Kriegsschiffe, die man gegenüber England Anfang der sechziger Jahre baute und die man Wampanoa-Klasse nannte, hatte man aus Holz herstellen müssen; sie waren bei ihren mächtigen Maschinen kaum jeetüchtig, sind nie gebraucht worden und früh verfault der Vergessenheit anheim gefallen.

Einen wunderbaren Beweis der Festigkeit lieferte der bekannte „Great Eastern“. Er war 208 m lang und kam beim Ablausen nicht frei von der Helling. Neunzig Tage schwebte er, nur 103 m weit unterstützt, an dem Rande des Verderbens oder Zerbrechens; genaue Messungen haben ergeben, daß er sich nur 12,7 mm durchgebogen hatte. Jedes Holzschiff wäre in dieser Lage mitten durchgebrochen. Hierdurch ist das Wort Durchbrechen der Schiffe genügend erläutert. Fast in jedem Hafen, selbst bei kleineren Schiffen, wie Schonern, Briggs u. s. f., kann man die Spuren eines Durchbiegens oder Zerbrechens beim Ablauf gewahren.

Ein geübtes Auge erkennt leicht, daß bei manchen Schiffen der oft weiß gehaltene Gang der Breitseite nicht mit den Planken parallel läuft, einzelne Schiffe sind sogar zweimal gebrochen. Daß diese dadurch unbrauchbar würden, kann man nicht behaupten, daß sie aber an Festigkeit verloren haben, ist klar.

Der im Jahre 1859 in Fahrt gesetzte „Great Eastern“, seit langer Zeit und für lange Zeit das größte Schiff, hatte völlig geladen eine Wasser- verdrängung von 27 000 Tonnen. Er war von Scott Russell gebaut und erreichte mit seinen Schrauben- und Räder Schiffsmaschinen von zusammen 7650 indizierten Pferdekraften die damals für einen Postdampfer recht achtbare Geschwindigkeit von 14,5 Knoten, gewissermaßen war er also ein Schnelldampfer. Der Dampfer kann heute noch dienen als leuchtendes Beispiel wegen seiner riesigen Dimensionen, seiner vorzüglichen Konstruktion und Sicherheit, als warnendes Beispiel, weil er zeigt, wie es selbst dem Genie nicht möglich ist, die praktischen Anforderungen unbeachtet zu lassen, ohne in seinen Bestrebungen zu scheitern. Seine gewaltige Größe war seine

Schwäche, an der er wirtschaftlich zugrunde ging. Bei dem noch mäßig entwickelten transatlantischen Verkehr war es nicht möglich, 800 Fahrgäste 1. Klasse, 2000 2. Klasse, 1200 Zwischendecker und 6000 Tonnen Ladung zusammenzubringen, welche der „Great Eastern“ für eine Reise aufnehmen konnte. Aber auch wenn es jedesmal gelungen wäre, dies alles zu vereinen, so würde doch die Zeit, während welcher die ganze Schiffs Mannschaft fast untätig verpflegt und gelohnt werden müßte, gegenüber der eigentlichen Reisedauer, eine so lange geworden sein, daß die Reeder hierbei hätten unmöglich ihre Rechnung finden können.

Wenn nun auch ein Schiffskörper aus Eisen hundert Jahre alt werden kann, so ist dies bei einem Kriegsschiffe nur bedingt der Fall. Die Abnutzung der Kriegsschiffe geht schnell vor sich, schneller aber noch eilt die Technik mit ihren Leistungen voran, und die Kriegswaffen ändern sich so schnell, daß Schiffe, welche zwanzig Jahre alt sind, schon zu den seemüden, den Invaliden gezählt werden müssen. Die innere Einrichtung entspricht nicht mehr den Anforderungen, die Maschinen sind zu schwach oder abgenutzt, die Schutzwände sind zu dünn, oder es haben manchmal ganz andere Ideen gegen früher Platz gegrieffen. Deshalb ist das dienstfähige Alter der Schlachtschiffe auf 25 Jahre gesetzlich festgelegt worden. Am schnellsten nützen sich die leichten Torpedoboote ab, und wenn sie auch ehemals vorzüglich gebaut waren, in etwa 10 Jahren wandern sie zum alten Eisen oder zum Übungsmaterial.

Das Eisen war lange Zeit das beste Material zum Schiffbau, dann aber wollte man den Schiffskörper bei gleicher Widerstandsfähigkeit gegen die See und gegen die innewohnenden Bewegungskräfte noch leichter machen, um noch mehr an Maschinen und Kriegswerkzeug hineinzupacken, der Stahl wurde Baumaterial. Eine Kriegsmarine ist unter solchen Umständen eine teure Einrichtung, aber sie ist notwendig, wenn ein Staat als Großstaat auftreten, wenn er seine Stellung im Räte der Nationen beibehalten will und wenn er verlangt, daß man die Kinder seines Landes überall, auch in fernen Meeren handeln und wandeln läßt, wie es ihnen zu ihrem und zu des Vaterlandes Wohlstand und Gedeihen wünschenswert erscheint.

In Kopenhagen gab es für uns viel zu bewundern, die alten Schlösser, die Museen, voll von altnordischen Merkwürdigkeiten, die schönen, wohlgepflegten Parks und Volksgärten und vor allem das großartige Vergnügungslokal, das Tivoli, welches seinesgleichen sucht. Alles wurde dann durchgekostet, denn das Fremde, das uns hier umgab, hatte seinen eigentümlichen Reiz. Gab es dort im Tivoli doch einen Teil in den Gartenanlagen, der sich Irrgarten benannte, da mußten wir natürlich hinein.

In einer ganzen Schar waren wir eingedrungen, um uns diesen wunderbaren Garten mit den „Labyrinth“ auszukundschaften; na, hinein kamen wir wie ein Mal in den Kalkorb, aber hinaus? — Wir waren jedoch schlau und wählten gleich zwei verschiedene Wege. Piper schwenkte mit einer Sektion nach links, ich mit der anderen nach rechts ab, mehrere Minuten verließen, Donnerwetter! da trafen wir uns in der Mitte wieder, ein Kadett

läßt aber nicht locker, wieder und wieder wurde probiert, stets grinste uns zum Schluß der in der Mitte aufgestellte Diener entgegen.

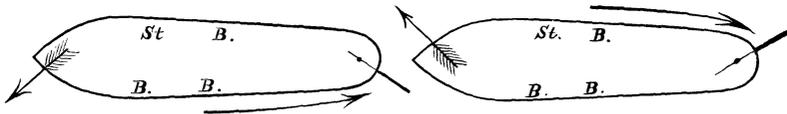
Endlich eine herzhafte Überwindung, einen „Kroner“ ihm in die Hand gedrückt, und wir waren draußen, der einzige, der zum zweitenmal hinein mußte, war natürlich v. Billkallen. Diesmal kam er mit 50 Öre davon, eine Summe, für die wir anderen unterdessen „Rötgröd met Fløde“, rote Grütze mit Milch, genossen hatten.

Wenn auch Kopenhagen seinen Charakter als Großstadt, weil es eigentlich das ganze Dänemark darstellt, bewahrt hat, und der Sund eine der be-

Einfahrt in den Sund bei Helsingör.

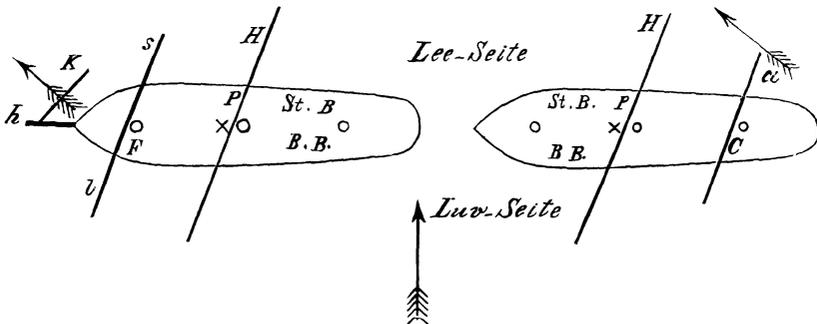
fahrensten Straßen ist, manchmal liegen Hunderte von Segelschiffen dort und warten auf günstigen Wind, so hat doch diese Wasserstraße viel von ihrer Wichtigkeit, wenigstens für die Kriegsschiffe, verloren. Der Sund ist nicht tief und für schwere Schiffe, die über sechs Meter tief gehen, an einzelnen Stellen nicht zu passieren, der Große Belt ist in dieser Beziehung besser beschaffen und deshalb der gewöhnliche Weg der tiefgehenden Schiffe. Der neuentstandene Nord-Ostsee-Kanal hat natürlich wiederum einen Teil dieses Sundverkehrs weggenommen und wird es von Jahr zu Jahr noch mehr tun. Viele Untiefen liegen zwar im Belt, und gefährvoll ist der Weg, aber das ist der Beruf des Seemannes, Umgang mit der Gefahr unter steter Übung im Umgang mit seinem Schiffe. Die Hantierung eines Dampfschiffes ist unter den meisten Umständen einfacher als die eines Segelschiffes: während beim

Dampfschiff durch die Maschine in stets gleichbleibender Weise für Vor- und Rückwärtsgang gesorgt ist, ist die Bewegung des Segelschiffes unter steter Veränderung der Zahl und der Stellung der Segel komplizierter. Die drehende Kraft ist beim Dampfschiff fast einzig im Ruder gelegen, beim Segelschiff aber muß sie auch in den Segeln gesucht werden. Mit Leichtigkeit kann ein Dampfer von der Rückwärtsbewegung nach der Vorwärtsbewegung umschlagen, ein Segelschiff kann solches nur durch langwieriges, schwieriges Manöver erzielen.



Wirkung des Steuerruders auf die Schiffsbewegung.

Mit dem Ruder dreht man in folgender Weise — das Ruder liegt Backbord oder Steuerbord, links oder rechts. — Liegt das Ruder (in der ersten Zeichnung) Backbord, so strömt, wenn das Schiff vorwärts geht, das Wasser gewissermaßen nach hinten, in der Pfeilrichtung, trifft das Ruder und stößt das Schiff mit dem Vorderteil in der Richtung des Doppelpfeils,



Wirkung der Segel auf die Schiffsbewegung.

also Linksruder, das Schiff dreht sich nach links. Umgekehrt geht es in der rechten Zeichnung zu, Steuerbordruder, das Schiff dreht sich nach Steuerbord.

Die Kunst, in jedem beliebigen Augenblicke Ruder und Segel so zu gebrauchen, daß dadurch die zweckmäßige Bewegung, Schnelligkeit und richtige Wendung des Schiffes hervorgebracht wird, nennt man die Manövrierkunst.

Etwas schwerer zu erklären ist die drehende Wirkung der Segel. Man denke sich eine Wetterfahne an ihrer Stange bei Windstille in einer beliebigen Richtung, z. B. mit der breiten Seite nach Westen. Erhebt sich nun etwa

Großer Kreuzer „Prinz Adalbert“ (1901).

ein Südwind, so wird er die breite Seite so lange vor sich hertreiben, bis dieselbe in gleicher Richtung mit der des Windes steht. Ginge aber die Stange durch die Mitte der Fahne, teilte also letztere in zwei gleiche Hälften, so könnte der Wind keine Wirkung äußern, weil sein Druck auf beide Hälften gleich und dadurch ein Zustand der Ruhe eingetreten wäre. Nun kann man sich aber jedes Schiff als eine solche gleichgeteilte Windfahne denken, weil der Schwerpunkt in der Mitte liegt, gleichsam als ob eine Stange mitten durch sie hindurch ginge. Gesezt nun, es hätte ein dreimaßtiges Schiff das Vorschiff nach Westen gerichtet und der Wind wäre Süd oder käme von Backbord, so ist dies die Luvsseite und Steuerbord die Leeseite. Wird nun ein viereckiges Segel (S) am Fockmast (F) aufgehißt, die untere Luvecke (l) mit dem Hals und die Lee-Ecke mit der Schote gespannt, so liegt das Schiff mit Backbordhals oder über Steuerbordbug. Das Segel hat die doppelte Wirkung, daß es das Schiff um die eingebildete Achse leewärts in der Richtung des Pfeils hindreht und zugleich in der Richtung des Kiels vorwärts treibt. Setzt man auf dem Schiffe einen Klüver (k) bei, dessen Hals (h) am Ende des Klüverbaums fest ist, und holt die Schote nach hinten, so ist eine größere Kraft entstanden, das Schiff leewärts zu drehen, da der Klüver viel weiter von dem Schwerpunkte abliegt und der Hebelarm der Kraft also viel länger wird. Alle Segel, die sich vor dem Schwerpunkte befinden, werden je nach ihrer Lage mehr oder minder dieselbe Wirkung äußern, das heißt, alle vorderen Segel haben das Bestreben, das Schiff abfallen oder sich von dem Winde leewärts drehen zu lassen.

Denken wir uns dagegen ein viereckiges Bagiensegel (c) und die Steuerbordschote (a) nach hinten geholt, so dreht dieses Segel das Achterschiff nach Steuerbord, also leewärts, und treibt das Schiff vorwärts, das Vorschiff aber kommt luwärtz zu stehen, und man sagt dann, daß das Schiff anluvt. Alle hinteren Segel also lassen das Schiff anluven. Werden beide Segel, das Fock- und das Bagiensegel, beigelegt und sind beide gleichgroß, so treiben beide das Schiff vorwärts, da aber die Kraft an beiden Seiten des Schwerpunktes (P) gleich ist, so kann keine Drehung erfolgen. Wird das große Segel beigelegt, so daß der Hals vor dem Schwerpunkt, die Schote aber dahinter liegt, so geht das Schiff ebenfalls vorwärts, ohne sich zu drehen.

Das Segeln mit großen Schiffen kommt immer mehr ab, aber die Segel behalten ihren Wert besonders für Küstenschiffer und Boote, und das Segeln war und bleibt eine schwierige und feine Kunst. Auf der „Undine“, wo wir anfangen selbständig zu werden, machten wir auch im Bootsegeln unsere ersten Versuche. Die Takelage eines Bootes, zumal unserer Kriegsschiffsboote, ist nicht groß, sie soll leicht in ihrer Bedienung und zum schnellen Wegnehmen eingerichtet sein, für den Fall, daß gerudert werden muß. Die Kriegsschiffsboote sind eigentlich Ruderboote, deshalb ist auch die Leistung solcher Boote mit solcher von Vergnügungsbooten nicht zu vergleichen. Bei einem Kriegsschiffsboot ist wie beim Kriegsschiffe selbst alles Festigkeit, alles Sicherheit, bei einem Sport- oder Vergnügungsboot alles Kunst, alles leicht,

alles dünn, alles bis an die Grenze des Möglichen hinangetrieben. Eine Jachtflotte, ja eine einzelne schöne Jacht ist ein wundervoller Anblick, in der Tat: haushohe Masten türmen sich mit ihrem Segelwerk auf Booten auf, welche kaum einen Meter aus dem Wasser hervorschauen, solche Fahrzeuge durchschneiden das Wasser mit außerordentlicher Geschwindigkeit unter dem Druck gewaltiger Segelmassen, die nur dadurch getragen werden können, daß man die Schiffe mit den unglaublichsten Mengen von Blei am Boden belastet, und daß man auch nicht sekundenlang die peinlichste Aufmerksamkeit außer acht läßt. Eine Segelwettfahrt, eine Regatta, ist die aufregendste Beschäftigung, die man sich denken kann, wenn — Wind ist, wenn Vulkan nicht schlafen gegangen und es nicht regnet. Einer solchen Regatta gegenüber verhält sich allerdings das Segeln mit Marinebooten wie das Rennen mit Rennpferden zu einem Wettziehen von Lastpferden. — Nun, wir kannten es noch nicht besser auf der „Undine“ und waren fröhlich, wenn wir in unjeren Booten segeln konnten.

Wir hatten unsere „Undine“=Pinasse unter Benutzung eigener Mittel so segelfähig gemacht wie möglich, teils neugekaufte Takelage, teils eigenes Nachwerk setzte uns in die Lage, dem Boote einen guten Anblick zu geben, wenn es mit seinen drei Liggersegeln bei einigem Winde unterwegs war. Wir segelten dann möglichst weit weg von der „Undine“, um einige Stunden ungetrübt mit Rauchen, Singen und Segeln zu verbringen; ging es mit dem Winde nicht mehr, dann hieß es: „Auf, Jungfers, ergreift das biegsame Eschenholz und rudert!“ Wir Disters rührten dann nicht gerne die Hand. Wenig angenehm war es, wenn der Kommandant in seiner Gig mit „sliding gunter“=Takelage, welche man an Bord mit Vorliebe „schleichende Gunter“ nennt, sich am Segeln beteiligte, einmal hatten wir dann eine peinliche Überwachung aller Bewegungen zu gewärtigen, und dann segelte die Gig auch um vieles besser als die Pinasse, sie machte zwar weniger Geräusch im Wasser, aber sie kam besser vorwärts, und dann war, was nicht zu vergessen ist, ein heimliches Landen oder Aussteigen an irgend einer Stelle, wo eine Gartenwirtschaft in nicht zu großer Ferne winkte, wenn der Kommandant mit seinen scharfen Augen auf dem Wasser lag, ausgeschloffen.

„Niobe“ und „Undine“ sind längst nicht mehr vorhanden, eine Zeitlang wurde erstere noch als Hülk benutzt, dann abgewrackt und zu Holz gemacht. Aber ihre Namen sind erhalten geblieben. In verjüngter, gekräftigter Gestalt sind sie aus dem Dunkel der Vergangenheit wieder aufstanden. „Niobe“ heißt heute ein starker, von Schichau in Danzig 1893 erbauter Kreuzer mit Panzerdeck, und „Undine“ der 1902 von Stapel gelassene kleine Kreuzer, der wie „Niobe“ zu den schnellsten Schiffen der Neuzeit zu rechnen ist. So sehen wir die alten, vielgenannten im Geiste wieder aufleben, eine Erinnerung an verfllossene Jahrzehnte und gleichzeitig eine Kräftigung der erwachenden, neuerstehenden Tradition, die in unserem Heere so Herrliches gezeitigt hat.

Drittes Kapitel.

Die Einrichtung einer Kreuzerfregatte.

Nochmals die Schulbank, Seemannschaft und Artillerie. — Das silberne Portepee und Urlaub. — An Bord der „Stoß“. — Leuchttürme. — Die Ausrüstung.

Als wir zum andernmal die Räume in der Muhlhusstraße bezogen, waren wir schon ganz andere Leute geworden wie ehemals. Wir sprachen schon von Fahrzeit, von dem blauen Wasser, welches wir beinahe gesehen hätten, wir erhielten schon hier und da einen Gruß vom Posten oder von vorübergehenden Soldaten. Man fing an, sich ganz bedeutend zu fühlen. Da fehlte es dann nicht, daß es mit den Stunden nicht so wurde, wie es sein sollte, und daß man auf allerhand Schliche kam, die Freiheit, wo sie gegeben war, zu verlängern. — Man fing an, ausschweifig zu werden — verbotene Genüsse einzuschmuggeln und da zu suchen, wo man sie nicht suchen sollte; der Weg durch die Tür war nicht immer offen, der Weg über die Bänke aber gar zu verlockend. Wir waren gute Turner, hatten hier und da eine kleine Unterstützung in den Hinterhäusern der Nachbarn, hier ein

Schlüßelchen, dort eine Leiter, alles in allem, wir waren des Morgens im Unterricht oft müder, als am Abend vorher.

Unser Lehrer in Seemannschaft, der aus irgend einem unglücklichen Zufall stets die Stunden nach zehn Uhr hatte, mußte solches sehr empfinden. Um zehn Uhr saß man gewöhnlich zur Aufmunterung gesunkener Kräfte in der guten Stube des Trompeter-Pförtners und frühstückte, wenn dann die Glocke läutete, war man zuerst ganz munter, dann aber stellte sich das Schlafbedürfnis nur in erhöhtem Maße wieder ein. Der Leutnant Lehmann war ein Herr, der über ungewöhnliche Stimmittel verfügte, und diesen war es denn auch oft zu danken, daß er uns wach erhielt, wenn wir bei jedem anderen längst eingeschlafen wären. Da Lehmann wirklich so trompetete, daß man es im ganzen ein und einen halben Ziegel starken Hause vernehmen konnte, und er selbst stets so im Eifer des zu erklärenden Manövers begriffen war, daß er fast nichts sah und hörte, als sich selbst, hatte er ein für allemal gesagt: „Kadett, wenn ich das Läuten nicht hören sollte, dann melden Sie es mir.“

An einem unglückseligen Morgen, nachdem wir teilweise abends vorher ein Ballfest in der Stadt besucht hatten und durchweg sehr müde waren, hatte Lehmann wieder einmal Unterricht. Piper und mein Freund Billkallen (sie hießen, weil sie zusammen am vorderen Tische saßen, die zwei π) hingen, ziemlich geschützt durch das Pult, auf welchem Leutnant Lehmann thronte, ihren eigenen Gedanken nach. Billkallen gierte mal links, mal rechts hinüber, dann erkannte man an dem eigentümlichen Nicken des Kopfes, daß er friedlich schlummerte. Kaum waren fünf Minuten des Unterrichtes verfloßen, Lehmann wetterte und donnerte auf seinem Thron und eben ließ er eine starke Bö aufkommen, draußen schien dabei eine kalte Wintersonne und ferkengerade stieg der Torjdunst aus der Stadt empor.

„Alle Mann auf! Segel bergen!“ schrie Lehmann, daß das alte baufällige Haus in den Fugen bebte und der Physiklehrer im Nebenzimmer vor Schreck eine Flasche fallen ließ — den Billkallen störte das nicht — kannte er alles schon?

Da lächelte der kleine Piper wie einst der böse Tyrann in der Schiller'schen Ballade, in ihm keimte ein fürchterlicher Gedanke.

„Luv Marsbrassen — Klar bei Marsfallen! Mars Reefstalten!“ brüllte nun Lehmann, als wenn die Windsbraut ihn mitnehmen wolle.

„Ich melde gehorsamst — es hat eben — geläutet!“ stammelte Billkallen plötzlich in das Toben des Sturmes mitten hinein. — Das war Pipers böse Tat.

Sprachlos stand der riesige Mann auf dem Katheder, die Uhr, die er vor sich liegen gehabt, in der linken und einen mächtigen Zirkel in der rechten Hand stürzte er sich auf den unglücklichen Billkallen, der kaum seine kleinen Augen aufklappen konnte und das Unglück gar nicht erfaßte, das er angerichtet.

„Mensch — was fällt Ihnen ein — Sehn Sie her! Fünf Minuten bin ich erst hier, und da wagen Sie . . .“

Zum Glück für Billkallen ging jetzt die Tür auf, und der Herr Major trat herein.

Pipers böse Tat. Zeichnung von Richard Knötel.

„Aber Herr Leutnant Lehmann, was ist denn hier los!“

„Herr Major — bitte! stellen Sie sich das vor. — Ich stehe hier und lehre, ich trompete wie die Posaunen von Jericho, und da sitzt das Wurm da zwei Schritt vor mir und schläft —“

„So — und?“

„Wenn ich sage schläft, Herr Major, so genügt das nicht, nein, er hielt seinen Winterschlaf, ich bitte ihn zu bestrafen —“

Nach der Mittagsmusterung fragte man, wenn man nicht genau hingehört hatte, „wie viel π ?“ und die Antwort lautete „ $3 \times 2 = 6 \pi$ “, mit anderen Worten, um die Sache kurz zu machen, hatte sowohl v. Willfallen wie Piper seine drei Tage wegbekommen.

Wir nahmen bei Leutnant Lehmann die ganze Zurüstung und Auf-tafelung eines Schiffes teils an schönen Fregattenmodellen, teils nach Zeich-nungen durch, ehe wir an die eigentliche Manövrierkunde gehen konnten. Die Annahme war dann, daß das Schiff abgelaufen sei und mit Kupfer be-schlagen, um den Holzkörper gegen das Ansetzen von Muscheln und Seetieren, vor Schlamm, überhaupt vor Unreinlichkeit zu schützen und den Bohrwurm abzuhalten. Solche Schiffe, welche mit einer Kupferhaut versehen sind, nennt man „kupferfest gebaut“.

Zum Schutze des im Wasser gehenden Schiffsteils hatte man früher nur das eine Mittel, denselben mit einer dicken Lage von Teerpech zu über-ziehen. Derartig ungenügend beschütztes Holz bewächst aber gar bald — namentlich in tropischen Gewässern — mit Muscheln und vegetabilischen Gebilden, die die Geschwindigkeit des Schiffes oft bis auf die Hälfte ab-zuschwächen vermögen. Der Kupferbeschlag begegnet allen diesen Übelständen und auch dem Finnißen des Bohrwurms.

In früheren Jahren, als man die großen Schiffe noch nicht mit Kupfer-platten und Panzer belegte, bildete der Bohrwurm eine der größten Plagen für die Schiffer; er bohrte sich in die Holzwände der Schiffe ein und begann seine Verwüstungsarbeit. Mit merkwürdiger Geschwindigkeit hatte er sich in den Balken in der Richtung der Holzfasern seine Gänge bereitet, die er mit einer kalkartigen Schicht ausfüllte. Immer rastlos bohrte das Tier weiter von Balken zu Balken, und wurde seine Anwesenheit nicht rechtzeitig be-merkt, so kam das Schiff mit seinem nunmehr morschen Holzwerk in ernst-liche Gefahr. Der Bohrwurm, der nicht allein von den Schiffen gefürchtet wird, sondern auch in den Deichen und Dämmen von Holland, auch bei uns, schon öfters großen Schaden angerichtet hat, ist etwa über 30 cm lang; der weiße Körper von der Dicke eines Federkiels läuft hinten in zwei Röhren aus, die zur Einnahme und zum Ausstoßen von Wasser und anderen Stoffen bestimmt sind. Das vordere Ende des Körpers ist etwas verdickt und mit einer weitklaffenden Schale mit scharfen gezähnten Rippen versehen. Die Kieselkrystalle, die das Bohren bewerkstelligen, sind nicht nur vorn, sondern über den ganzen Körper zerstreut. In Venedig und im Schwarzen Meer kommt er häufig vor, aber nach den nördlichen Gewässern verirrt er sich seltener. Sinné nennt ihn „*calamitas navium*“ oder auch „*Teredo navalis*“.

Dieser liebenswürdige Wurm, der in den oberen Schichten des Wassers sein Wesen treibt, hat übrigens ebenso freßhafte Brüder in den Meerestiefen, und bei Forschungen auf dem Grunde, in den Kabeln, die drei- und viertausend Meter tief gelegen haben, hat sich ein solcher Teredo nachweisen lassen, der Feinschmecker ist, und der in die Kabelbewehrung eingedrungen ist, Berg und Isolierschicht (Guttaperchahüllen) wegfrißt und die Kabel ruiniert, also Schäden anrichtet, die nach Millionen zu berechnen sind, und die die Menschen so zwingen, durch Umlegung von Messinghüllen die teuren Kabel gegen diese neuerkannten Feinde zu schützen.

Der Muschel- und Korallenansatz an ein Schiff erreicht manchmal die Dicke von mehreren Zentimetern, und wenn ein Schiff vor sechs Monaten noch ein ganz flotter Segler war, so kann es nach dieser Zeit manchmal kaum noch vom Flecke kriechen.

Unter der Zurüstung eines Schiffes versteht man alle diejenigen Teile, die nicht unmittelbar zum Schiffskörper selbst gerechnet werden können, sondern zur Bedienung und Bewegung des Schiffes notwendig sind. Man rechnet dahin das Rundholz, das Tau- und Tafelwerk und die Segel. Rundholz nennt man die Masten, Stangen, Rahen und alle zum Tragen der Tafelage und der Segel dienenden Hölzer, die sämtlich abgerundet werden. Das Tauwerk umfaßt alle Seile, die zum Halten der Masten, zur Handhabung der Segel und zu anderen Zwecken auf dem Schiffe vorhanden sind.

Den Maßstab zu dem Rundholz gibt die Länge und der Zweck des Schiffes an, und zwar mit solcher Genauigkeit, daß ein kunstgeübtes Auge aus einem einzigen Stücke die Größe des ganzen Schiffes annähernd beurteilen kann. Unter diesen Stücken sind die Masten die wichtigsten. Der größte Mast eines recht großen Schiffes ist über 1 m dick, hat also ungefähr 3 m im Umfang und eine Höhe von 40—50 m. Um solche Lasten an Bord zu geben und einzusetzen, bedient man sich mächtiger Dreibeine oder Kräne.

Um den Wind aufzufangen und mittels desselben das Schiff fortzutreiben, hat man die Segel daran angebracht. Dieselben sind mit dem größten Scharfsinn angeordnet und so eingerichtet, daß man ihnen mittels der Tafelage mit großer Schnelligkeit und Sicherheit jede geeignete Stellung geben kann. Sie werden aus sehr dichtem, aus Hanf angefertigtem Segeltuch gemacht, und zwar in 4—6 Stärken, so daß zu den unteren Segeln das stärkste verwendet wird.

Die einzelnen Tawe zum Bedienen der Masten und Segel sind hinsichtlich ihrer Länge und Stärke genau bestimmt. Verfertigt werden sie durch den Schiffsseiler oder Keeper auf der Keeperbahn, entweder aus Hanf oder, wie an den Küsten des Mittelländischen Meeres, aus dem Bast des Feigenbaumes und aus Esparto- oder Priemengras, auch aus den Fasern einer Musa, dem Manilahanf. Neuerdings werden auch sehr viele Tawe aus Draht gefertigt und da angewendet, wo ihre geringere Biegsamkeit es nur irgend zuläßt; sie sind natürlich viel dauerhafter und stärker, als alle anderen Tawe und können auch dem Seewasser gut widerstehen, sofern man sie aus

verzinktem Eisen- oder Stahldraht herstellt. Eine weltberühmte Firma für Stahlbrahttaue ist die deutsche von Felten & Guillaume.

Die dünnsten Hanftaue heißen Leinen, die dickeren Trossen und die Fäden, aus denen sie zusammengedreht sind, Kabelgarne. Je nach seinem Gebrauch und nach seiner Größe hat das Tauwerk verschiedene Namen, das Ganze aber wird in stehendes oder laufendes eingeteilt. Das stehende Tauwerk oder stehende Gut dient zur Stütze der Masten, des Bugspriets und des Klüberbaumes, das laufende Tauwerk oder laufende Gut dient zur Bewegung der Rahen, zum Beisehen und Einziehen der Segel.

Während das stehende Tauwerk mit einem Ende am oberen Teil der Masten und Stängen, mit dem anderen an der Seite des Schiffes oder an einem anderen Mast usw. beständig fest und straff ist, wird das laufende vom Deck aus mit einem Ende durch die an den Masten usw. befindlichen Blöcke nach den Rahen und Segeln geleitet und an diesen befestigt, während das andere an Deck gebliebene je nach Bedarf lose hängt oder angezogen wird.

Hunderte von Stricken dienen dazu, die Segel zu setzen, zu bergen, zu reffen, und wenn man zuerst über das Fallreep eines Schiffes tritt, will es einem erscheinen, als wenn man ein Gewirr von Stricken vor sich sehe, aber die Sache ist einfachster Natur, denn fast jedes Segel braucht dieselben Stricke wie das andere und alle sind symmetrisch an Bord angebracht. Zuerst kann man sich nicht zurecht finden, und wie ein Papagei plappert man die fremden Namen vor sich hin zum Entsetzen oder zum Ergötzen der Zuhörer, dann aber lernt man sie auswendig und schließlich findet man in dunkelster Nacht den verstecktesten Strick, und das ist auch notwendig, denn Leib und Leben hängt an Bord häufig an einem Strick.

Es sind stets die tüchtigsten und gewandtesten Leute, die den anderen den Strick in die Hand geben, wenn etwas geschehen soll, solche Leute nennt man Vorhandsgäste.

Das Benutzen des Tauwerks zu allerhand Arbeiten, wie sie an Bord nötig sind, lehrte uns ein Bootsmann. Diesen Unterrichtszweig nannte man das „Splicen und Knoten“, eine Kunst, die immer mehr zurücktritt, je mehr die Kohlenchaufel und die Ölfanne sich vorwärts drängen, nur in seltensten Fällen wird man im heutigen Gefecht dazu kommen, Stricke und Segel zu ersetzen und ähnliche Arbeiten auszuführen, das fühlte schon unser Bootsmann Grummet, denn er befeiligte sich des Besuches der Dampferwerften am Hafen, er fühlte ahnend den Geist der kommenden Jahrzehnte, wurde Bootsmann auf einer der Werften, dann Inspektor und schließlich Direktor, während die meisten seiner Freunde, die sich nicht dem Geist der Neuzeit anpassen konnten, langsam zurückgingen. Wenn man in späteren Jahren den Herrn Inspektor mit dem Zylinder auf dem Haupt und den Fingerbezügen Nr. 9 daherstolzieren sah, fragte man wohl, was mag der Mann sonst gewesen sein, der jetzt so vornehm in die Welt schaut, daß aber der Markspieker, Teer und Stängeschmier früher seine Lieblinge waren — das ahnte niemand.

In das Gebiet der Seemannschaft schlägt auch die Kenntnis der Flaggen, der Nationalflaggen und der Signalflaggen, und all der Instrumente, die zum Signalisieren gebraucht werden. Ist man mit den Schiffen nicht allzuweit voneinander entfernt, so daß man noch die Farben unterscheiden kann, so nimmt man bunte Flaggen, deren jede einen Buchstaben bedeutet, setzt etwa drei Stück zusammen und hißt sie so, daß sie gut sichtbar sind. Alle Zusammenstellungen haben eine Bedeutung, die jedes Schiff in einem Signalbuch auffinden kann, z. B.: Ich hiße die Flagge RXU auf meinem Schiff, die Signalgäste auf dem anderen sehen das Signal und schlagen auf. RXU heißt:

„Schicken Sie ein Boot zum Empfang von Befehlen.“ Eine einfache blaue Flagge bedeutet dann: „Ich habe gesehen und verstanden.“ Sind die Schiffe weit von einander, dann muß Zahl und Form der Flaggen aushelfen, dann hat man viereckige Flaggen, lange Wimpel und dreieckige Stander und andere Zeichen mehr, welche die Buchstaben ergeben. Ganz einfache Methoden sind die des Signalisierens mit den Armen, wie die Semaphore, und dies ist ein Vergnügen, das sich jeder an Bord machen kann; da steht z. B. ein Kadett hinten auf der „Gazelle“ und reckt viermal die Arme in die Höhe, d. h. er winkt einem Kadetten der „Vineta“, komm, wir wollen mal Semaphoren, dann geht es los:

„Unser Alter ist heute grimmig.“

„Unserer nie anders.“

„Was eßt ihr heute?“

„Hammelfohl und Pudding.“

„Wir Zadder-Ragout.“ (Eine Bezeichnung für recht altes präserviertes Rindfleisch.)

„Hamburger Rücken wären mir lieber.“

Arthur Renard, Kiel.

Signalgästen bei schlechtem Wetter.

„Wir haben Suppe von der blehernen Kuh.“ (Präservierte Milch in Blechbüchsen.)

„Schluß!“

„Schluß!“

„Was signalisiert ihr da eben?“ fragte der erste Offizier plötzlich herantretend.

„Ich wollte nur wissen, Herr Kapitänleutnant, ob sie drüben das schöne Meeresleuchten heute nacht gesehen haben.“

„Das ist recht“, sagte der Bestrengte, „man muß sich Tag und Nacht für alles interessieren, was auf dem Meere vor sich geht, denn das Meer ist unsere wahre Heimat!“ — Die Kadetten lächeln beschämt ob dieses Lobes. —

Des Nachts oder im Nebel muß man Lichte, Spirituslichte, Petroleumlichte, ja das elektrische Licht zu Hilfe nehmen, auch farbige Laternen. Treten Fälle ein, daß man gar nichts sehen kann, so tritt die Trommel, die Kanone, die Dampfpeife in ihre Rechte, lange Püffe, kurze Püffe — lange Pausen, kurze Pausen müssen dann gemessen werden, und das Signalisieren wird schwieriger. Fast alle diese Übungen stellten wir in der Sandwüste an und kamen uns den zahlreichen Köchinnen gegenüber, die unsere Hauptzuschauer waren, sehr wichtig damit vor, dann aber auch wieder peinlich berührt, wenn der Leutnant Lehmann mit seiner Stentorstimme schrie:

„Wollen Sie wohl aufpassen!“ oder „Stehen Sie nicht da wie eine Pagode.“ — „In Gips gegossen können Sie doch nicht werden“, oder „Ihnen tut es auch wohl Leid, daß Ihnen Ihre Mutter das Laufen beigebracht hat.“ — „Gähnt der Kerl schon wieder, daß man glauben könnte, er wäre mit dem Walfisch verwandt, der den Jonas verschluckt hatte“ oder gar „wenn Sie laufen, könnte man Sie für ein verkapptes Schiff der Wüste halten“. — Na, was Erziehung fremder Söhne anbelangte, war Lehmann ein treuer Gefinnungsgenosse von Schlotholz und er saß voll Mutterwitz, den er in drastischer Weise manchmal auf unsere Kosten und Gefahr von sich gab.

* * *

Die sechziger und siebziger Jahre hatten mit dem bisherigen Kriegsschiffswesen gründlich aufgeräumt, die Zeit der Panzerschiffe war angebrochen, und das alte Kriegsschiff rücksichtslos verdrängt worden.

Das vielumstrittene Gibraltar, der einstige Schlüssel zum Mittelmeer, die Säulen des Herkules, haben eigentlich die ersten wirklichen Panzerschiffe gesehen. 1781 belagerten die Spanier Gibraltar von der Land- und See-seite. Um es von den letzteren aus zu zerstören, konstruierte ein französischer Ingenieur, d'Aron, starke schwimmende Batterien, welche schon äußerlich sehr von den hohen Linien Schiffen abstachen. Zehn Stück wurden erbaut, und man hielt sie der damaligen Artillerie gegenüber für unverwundbar. Wände und Böden waren dick und stark, und zwischen den Holzlagen befand sich eine Schicht Sand, durch diesen Sand gingen mannigfache Rohre, um den Sand stets naß halten zu können, damit man die glühenden Kugeln

unschädlich mache. Schräge, ebenfalls naß zu haltende Decke schützten die Mannschaft, welche die Geschütze bediente. In jedem Schiff waren 10 bis 28 Kanonen.

Der erste Angriff zeigte, daß die 32-Pfünder der Festung nichts gegen die Wände und Dächer vermochten, manchmal brannten die Schiffe, aber schnell wurde der Brand wieder gelöscht. Jedoch bei andauerndem Bombardement wurde die Sache anders, die Leitungen und Pumpen versagten — die Schiffe gerieten in Flammen. Das Verderben nahm seinen Fortgang, Schiff um Schiff wurde nun in Brand geschossen und zerstört. Von den 5260 Mann der Besatzungen blieben nur 400 am Leben, und diese wurden von den Engländern gerettet, so groß war die Bestürzung der Spanier.

Weil die Holzschiffe im Krimkriege, den die Engländer, Franzosen und Türken gegen Rußland führten, nichts gegen die starken Befestigungen der Russen vermochten, begannen die Verbündeten gepanzerte Batterien zu erbauen. Nun waren es aber nicht mehr Holz und Sand und Wasser, welche man verwendet, jetzt trat zum erstenmal eine starke eiserne Platte als Schiffswand auf. Diese ersten Panzerschiffe, wie die „Devastation“ der Franzosen, hatten schmiedeeiserne Platten von 5 und 4 Zoll oder 75—100 Millimeter, welche man auf dicke Holzwände aufbolzte und schraubte. Der Panzer bedeckte das ganze Schiff und ging auch noch einen Meter unterhalb der Wasserlinie hinab, um Senteschüsse abzuhalten.

Durchschnitt des Panzerschiffs „Atlanta“.

Die englischen Batterien erreichten den Kriegsschauplatz nicht, und die französischen waren so seeuntüchtig, daß man sie nur mit Mühe nach der Krim schleppen konnte. Dort indessen gelang es ihnen, am 18. Oktober 1855 das Fort Kinburn in Trümmer zu schießen. Die Boll- und Hohlgeschosse, welche die Russen auf jene Schiffe abfeuerten, prallten an deren Wänden wirkungslos ab. Die russischen Offiziere erklärten diese Art Fahrzeuge für unverlegbar und als den Anfang einer bedeutenden Umwälzung im Kriegswesen, sofern es gelänge, sie so herzustellen, daß sie bei jedem Wetter sich auf der See bewegen könnten. Diesen Keß der Aufgabe löste Kaiser Napoleon III. Er ließ 1858 mit einem Aufwand von 7 Millionen Frank die erste gepanzerte Schraubenfregatte „La Gloire“ herstellen, die sich bei Sturm im Mittelmeere so brav wie jedes andere gute Schiff verhielt. Dieses Ergebnis war für die Engländer ein harter Schlag, denn mit einem Male schien ihre ganze Flotte entwertet. Um nicht im Hintertreffen zu bleiben, mußten sie für ihre Flotte ungeheuer viel Geld aufwenden, wie denn ja überhaupt Geld bekanntlich in fast allen Dingen das erste Erfordernis ist.

Das erste englische Panzerschiff war der „Warrior“, der 1861 von Stapel lief, ein schönes großes Fahrzeug, das lange Zeit als Muster Schiff und natürlich auch für unverwundbar galt, denn es wurde durchweg mit etwa 114 mm dicken Eisenplatten beplattet. Dem „Warrior“ folgte bald eine Flotte dergleichen schwimmender Kürassiere aus Eisen, mit Panzerplatten belegt, wie „Black Prince“, „Defence“ und „Resistance“, deren jeder mehrere Millionen Taler kostete. Andere Schiffe, wie „Lord Warden“, „Caledonia“, „Enterprise“ u. s. f., waren als hölzerne Linienschiffe gebaut worden und wurden, als jene Zeit hereinbrach, als Panzerfregatten fertig gebaut.

War aber bisher das Vorgehen in der neuen Richtung noch immer im Friedensschritt gegangen, so kam jetzt von Amerika herüber ein Anstoß mit so erregender Wirkung, daß die Angelegenheit der Panzerschiffe auch in der Alten Welt fast zur brennendsten Frage wurde. Die Südstaaten hatten am 13. April 1861 mit der Wegnahme des Fort Sumter den Bürgerkrieg begonnen.

Beide Parteien machten die unerhörtesten Rüstungen, und namentlich die Nordstaaten hatten, da der größte Teil der Seestreitkräfte der Nordstaaten in den Händen der Sezessionisten geblieben war, alle Ursache, die entstandene Lücke mit Aufwand aller Kräfte auszufüllen. Es galt, eine ganz neue Marine zu schaffen. Über 500 Kriegsfahrzeuge mit nicht weniger als 5000 Geschützen wurden in diesem Kriege gebaut, darunter allein 180 große Seekriegsschiffe und gegen 40 seegerechte Eisendampfer. Den Anfang aber machte eine Reihe gepanzerter Kanonenboote und schwimmender Batterien, da diese für das Eindringen in die Häfen und Ströme am nötigsten gebraucht wurden. Diese eiserne Flotte war, so zu sagen, der Unterwald, aus welchem bald ein bis dahin noch nie gesehenes eigenartiges Gewächs auftauchen sollte, das Turmschiff „Monitor“.

Im Norden hatte man in Erfahrung gebracht, daß die Südstaaten Panzerschiffe bauten. Der „Merrimac“, die „Atlanta“ waren solche Schiffe. Der ganze Schiffskörper der Fregatten war über Wasser rasirt worden, stark mit Holzbalken gedeckt und in der Wasserlinie belegt und auf das Ganze ein schräges Dach gesetzt worden, auf diesem Dache und in der Wasserlinie brachte man zwei- bis vierzöllige Platten an.

Der plänereiche Kapitän Ericsson hatte sich solchem gegenüber anheißig gemacht, eine unbefiegbare schwimmende Batterie zu bauen, und zwar nach folgenden Ideen. Das Schiff hatte drei Teile; die unter Wasser gehende Abteilung stellte den Rumpf eines flachbodigen Fahrzeugs dar, mit ansteigendem Vorder- und Hintersteven und mit Seiten, die sich in einem Winkel von 51 Grad nach einwärts neigen. Dieser Teil trug einen aus Eisen gebauten Aufsatz mit senkrechten Seiten und bombenfestem Verdeck, der die Maschine vor feindlichen Schüssen wirksam schützte. Die größte Länge des Oberschiffs betrug etwa 40 m. Das eiserne Oberschiff ragte nur 42 cm über den Wasserspiegel heraus. Auf diesem sonach merkwürdig flach erscheinenden Fundament erhob sich der 2 $\frac{1}{2}$ m hohe Geschützturm mit einem inneren Durchmesser von 5 $\frac{3}{8}$ m. Derselbe war um eine eiserne Mittelsäule

und auf Laufugeln drehbar; zu seiner Drehung wurde die Maschinenkraft benutzt. Die Bewaffnung bestand aus zwei Kanonen vom stärksten Kaliber. — Das erste nach diesen Grundsätzen konstruierte Panzerschiff, der „Monitor“, sollte bald Gelegenheit haben, seine Tüchtigkeitsprobe abzulegen. Und in der Tat hat er sie gut bestanden. Es war am 8. März des Jahres 1862, als die Unionisten in Hampton Roads eine Dampferflottille gewahrten, die den Elisabethfluß herabkam. Das unionistische Blockadegeschwader, worunter zwei größere Holzsegelschiffe, „Congreß“ und „Cumberland“, ankerten 6 Meilen von Fort Monroe. Die Fregatten „Minnesota“,

„Merrimac“ und „Monitor“ im Kampfe.

„Roanoke“ und „St. Lawrence“ gingen mit Hilfe von Schleppdampfern der konföderierten Flotte entgegen. Als diese in Sicht kam, erkannte man den lange erwarteten „Merrimac“, und der Ruf „Merrimac“ pflanzte sich schnell von Schiff zu Schiff fort. „Jamestown“ und „Yorktown“, zwei gut armierte Kanonenboote, begleiteten den „Merrimac“. Als letzterer in die Nähe des „Congreß“ kam, begann er das Gefecht mit seinen schweren Geschützen. „Congreß“ (50 Kanonen) antwortete mit vollen Breitseiten. Als darauf der „Merrimac“ den „Cumberland“ angriff, der 24 Kanonen führte, antwortete auch dieser in derselben Art. Zum großen Kummer beider Schiffe prallten ihre Geschosse, ohne Eindruk zu machen, an den Wänden des „Merrimac“ wie Erbsen an dem Felle eines Rhinoceroses ab. Der

Kampf konnte nur von geringer Dauer sein. Indem der „Merrimac“ die Geschosse seiner Gegner lediglich abschüttelte, hielt er auf den „Cumberland“ ab und rannte mit seinem Sporn eine klaffende Öffnung in die Seite dieses unglücklichen Schiffes. Im ersten Augenblick war es zu sehen, daß es mit dem „Cumberland“ vorbei war; aber trotzdem das Schiff schnell sank, verharrte die Mannschaft mit dem Kapitän Morris an den Kanonen. Die letzte Breitseite wurde abgegeben, als die Geschütze das Wasser berührten, worauf der „Cumberland“ mit wehender Flagge und der ganzen Besatzung in den Fluten verschwand.

Unterdessen hatten die Begleiter des „Merrimac“ den „Congreß“ angegriffen. Letzterer war, um nicht von dem „Merrimac“ ebenfalls gerammt zu werden, auf den Strand gesetzt worden. Derselbe nahm deshalb Position in seiner Längsrichtung und entfilerte den „Congreß“ mit seinen schweren Kanonen.

Die kleineren Dampfer griffen auf den anderen Seiten an. Bis 4 Uhr dauerte der ungleiche Kampf. Schließlich waren sämtliche Kanonen demontiert, und das Schiff brannte an mehreren Stellen. Die zur Rettung der Mannschaft gesendeten Boote waren alle festgekommen. Endlich holte der „Congreß“ die Flagge nieder.

Die konföderierte Flotte wendete sich nun gegen die anderen Schiffe des nördlichen Geschwaders. „Minnesota“ (52 Kanonen), „Roanoke“ (40 Kanonen) und „St. Lawrence“ (50 Kanonen) waren auf den Strand gelaufen, und nur der „Roanoke“ war wieder losgekommen.

Der „Merrimac“ konnte sich dem „St. Lawrence“ wegen seines Tiefganges nur bis auf eine Meile nähern. „Merrimac“ wendete sich deshalb mit seinen Genossen gegen die „Minnesota“, wo sie viele Menschen mit ihrer Artillerie töteten. Endlich ließen um 7 Uhr zur großen Freude der ganzen Flotte die Konföderierten vom Kampfe ab und dampften nach Norfolk zurück.

Um diese Zeit, kam von New York nach einer Reise von zwei Tagen der kleine „Monitor“ an. Er war in der fast unglaublich kurzen Zeit von 100 Tagen erbaut worden.

Als sie an Bord des „Monitor“ einen Lotfen bekommen hatten, gab ihnen derselbe halb verwirrte Angaben über das Ungetüm, den „Merrimac“, und als Leutnant Worden ihn aufforderte, den „Monitor“ längsseit des „Merrimac“ zu bringen, sprang der Lotse in ein Boot und ruderte wieder von dannen. Der „Monitor“ hatte 900 Tons, der Merrimac“ 3200. Der „Monitor“ hatte zwei Stück eßzöllige Vorderlader und der „Merrimac“ zwei Stück siebeneinhalbzöllige gezogene Kanonen und vier Stück neunzöllige Dahlgrens.

Am 8. März, morgens 6 Uhr, kam der „Merrimac“ wieder in Sicht. Der „Monitor“, der sich hinter die „Minnesota“ gelegt hatte, ging ihm entgegen, und nun geschah es, daß die Kugeln des „Merrimac“, ohne Schaden zu tun, an den Türmen des „Monitor“ abprallten. Als die Nordstaaten den „Monitor“ bauten, jagten die Südstaatlichen zuerst „Käselocke!“ Es entstand nun aber das geflügelte Wort: „the yankee cheesebox is made of

iron.“ (Die Käseglocke der Yankees ist aus Eisen gefertigt.) Um 8 Uhr begann der Kampf und dauerte bis um 12 Uhr. Der Panzer gewann auf beiden Seiten gegenüber der Artillerie. Um nicht ohne Effekt zu kämpfen, beschloß der „Merrimac“ unterdessen ab und zu die „Minnesota“, aber der „Monitor“ legte sich auch hier wiederum zwischen die Kämpfer. Schließlich machte der „Merrimac“ einen Rammversuch auf den „Monitor“, dabei traf eine Granate des ersteren das Steuerhaus des „Monitor“ auf ungefähr 30 Yards Entfernung. Der Schuß verwundete den Kommandanten des „Monitor“, Leutnant Worden, worauf der Obermaschinist Stimers das Kommando nahm. Als derselbe nun die Ladungen der Kanonen noch vermehren ließ, schied der „Merrimac“ vom Gefechte aus und dampfte nach Norfolk zurück. Dieser unerwartete Erfolg breitete sich schnell über ganz Amerika aus, und mit Dankadressen wurden der Erbauer und der Kommandant Worden überschüttet.

„Monitor“ und „Merrimac“ sind seitdem lange von der See verschwunden, aber ihre Namen werden wie diejenigen bedeutender Helden für immer von den seemannischen Nationen in Ehren gehalten werden.

Des „Merrimac“ einzige Tat war das geschilderte Gefecht, und auch der „Monitor“ ging bald nachher auf der See unter; der „Merrimac“ wurde später in Norfolk vorgefunden und verbrannte daselbst, von den südstaatlichen Truppen angesteckt.

Die beiden Schiffe waren, ohne daß ihre Erbauer es ahnen konnten, die Vertreter zweier Systeme, derjenigen Systeme, welche sich noch lange den Vorrang streitig machten: der „Monitor“ der Vertreter des Turmsystems, der „Merrimac“ der Vertreter des Breitheitssystems. Die Breitheitsschiffe der Südstaaten, „Atlanta“, „Tennessee“ und „Merrimac“, haben sich indessen dem Turmsysteme der Monitors beugen müssen, selbst wenn sie von so tapferen Leuten, wie beispielsweise Admiral Buchanan, befehligt wurden.

Monitors (d. h. Warner) sind seitdem mehrfach gebaut worden, hauptsächlich in Rußland und Amerika, wo sich deren noch eine große Menge befinden. Sie können aber den heutigen Ansprüchen nicht mehr gerecht werden und müssen bald dem „alten Eisen“ anheimfallen.

In Deutschland hat man nur einen wirklichen Monitor besessen, den „Arminius“. Das Schiff hat aber keine große Rolle spielen können.

Mit der Einführung von Panzerschiffen in die Flotten war die Schönheit der Kriegsschiffe geliefert, und Schiffe mit himmelanstrebenden Masten gab es fortan nicht mehr viele. Auch das hatten die praktischen Amerikaner schnell erfaßt, häßlich muß man diese Kriegsmaschinen hinsüro machen, nichts darf an Bord gegeben werden, was nicht unbedingt da sein muß, und so gleichen diese ersten Schiffe denn auch das eine einer Käseglocke und das andere einem Kahn mit Torf hoch beladen, hier und da einen Durchgang für den Schiffer offen lassend. Andere Schiffe entstanden und ähnliche Vergleiche wurden gemacht, davon später.

Jetzt, wo mit einem Male die Welt an allen Enden zu wackeln anfangen wollte, wo auch England daran dachte, in Amerika Partei nehmend auf-

zutreten, wo das Dröhnen der schweren amerikanischen Kanonen gleichsam zu uns herüber drang, konnte man in Deutschland die neuen Erfahrungen auf ziemlich billige Weise benutzen. Ein richtiges Verständniß hatte uns in Deutschland frühzeitig auf die gezogenen Kanonen gebracht, und wenn auch an Bord der Schiffe noch lange einzelne glatte Kanonen vorhanden waren, so war doch die Überzeugung da — mit den glatten Vorderladern ist es vorbei, die gezogenen Hinterlader gewinnen. Nur in Amerika, wo die Fabriken fehlten, wo die Notwendigkeit schnelle Arbeit und raschen Ersatz verlangte, blieb man noch lange bei den glatten Rohren. Preußen, Deutschland hatte seinen Krupp, und jedes Jahr steigerten sich die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Kruppschen Fabrikats, das vorzugsweise in Gußstahl besteht, und so sind heute die Kruppschen Kanonen alle Gußstahlkanonen. Die Herstellung einer solchen Kanone erfordert eine große Anzahl von Maschinen und sehr große Sorgfalt.

Das geeignete Erz gewinnt die Firma in Spanien, wo sie Bergwerke besitzt. Eigene Dampfer bringen es nach Deutschland, wo aus dem Erz das Eisen gewonnen wird. Während man früher ein Kanonenrohr gleich in einer Form als solches goß und die ganze Masse des flüssigen Gußeisens auf einmal einfließen ließ, wird die Kruppsche Kanone in vielen Stücken gegossen, die man erst später zusammensetzt. Jedes einzelne Stück aber wird wieder massiv gegossen, um tüchtig geschmiedet werden zu können, und erst später bohrt man die Stücke aus und paßt sie aufeinander. Gerade so wie der Schmied einen Reifen um das Rad legt, damit die Reifen Unterstützung durch die Speichen bekommen und die Speichen brauchbar werden durch die Reifen, so setzt man gußstählerne Kanonen in heißem Zustande der äußeren Teile zusammen. Je nach der Größe der Kanonen besteht diese aus vielen oder wenigen Teilen; eine einfache Feldkanone, ein Rohr von rund 300 Kilogramm, besteht aus drei Stücken, ein schweres Schiffsrohr aus zwanzig bis dreißig.

Das Kruppsche Etablissement, die Gußstahlfabrik, ist mit die großartigste der Welt, und heute noch steht ihr Ruf ziemlich einzig da, wenn auch schon lange Zeit in England Armstrong, in Frankreich Creuzot-Schneider und in Belgien Kockerill den Wettkampf mit Erfolg aufgenommen haben.

Die Fabrikstadt „Essen“ liegt in Rheinland unweit der Ruhr. Am Tage in die Nähe kommend, erblickt man Wälder von Schornsteinen, dunkle Rauchwolken entsteigen den hohen Schloten, und die ganze Umgegend ist in Dunst und Rauch gehüllt. Des Nachts, wenn das Arbeiten der Maschinen mehr durch die Stille dringt, erblickt man weithin den Himmel erhellt in weißlichem Lichte der sprühenden Eisenmasse der Bessmerwerke.

Außer den Geschützen und Panzerplatten fertigt das Kruppsche Werk Eisenbahnschienen, Eisenbahnräder, Schiffsschleife und Geschosse, Achsen für Eisenbahnen, Eisen für Brücken und zum Schiffbau, Kurbelwellen, Schiffssteven, Steuer und Anker, Lafetten, Geschosse und Zünder. Neben den Kanonen, deren Anzahl im Jahre 1888 das vierundzwanzigste Tausend bereits überschritten hatte, ist wohl die Anfertigung der Schiffssteven das

Großartigste der Leistungen, sowohl was die Größe, als auch was die schwierige Form der zu schmiedenden Stücke betrifft.

Im Hintersteven sitzt nämlich die Schiffschraube, und solches Stevenstück besteht somit eigentlich aus zwei großen vertikalen Teilen, die mit einem horizontalen dritten Stück verbunden sind. Aus Bronze kann man solche Stücken besser fertigen, denn sie lassen sich gießen, aber die Stücken werden nicht so haltbar und müssen deshalb um vieles schwerer werden. Ein Schiff aber an den Enden derartig zu belasten, ist nicht von Vorteil, denn die

Arthur Renard, Kiel.

Bugarmierung eines Linienschiffs der Kaiserklasse.

Bewegungen des Schiffes in hoher See werden durch solche Gewichte benachteiligt. Übrigens hat es lange gedauert, bis Krupp derartige große Stücken schmieden konnte.

Und wie ist solches Werk entstanden, das heute so viel Menschen ernährt, wie eine große Stadt sie enthält, wie Kiel, wie Lübeck, Wiesbaden und Würzburg sie aufweisen?

Nur drei Generationen haben daran gearbeitet. Im Jahre 1810 gründete Friedrich Krupp die Fabrik, damals hatte Essen 4000 Einwohner, und im Jahre 1833 hatte Krupp erst neun Arbeiter. Napoleon I., der die Kontinentalsperre verhängte, um England zu schädigen, gab Friedrich Krupp den Gedanken ein, sich selbst an die Erzeugung des Gußstahls zu machen. Schon 1826 starb der Begründer der Fabrik, und der kaum

vierzehnjährige Sohn mußte die Stahlhütte übernehmen und weiterführen, lange ging es geschäftlich schlecht, aber dank der Arbeitskraft und der Ausdauer von Alfred Krupp hat das Werk den Umfang erhalten können, den es heute besitzt. In Essen aber steht das in Bronze gegossene Denkmal von Alfred Krupp, von Schaper gefertigt, ein erhebendes Mahnbild für alt und jung. An der Größe seines Vaterlandes hat er Anteil wie nur wenige. Im Jahre 1887 hat der Sohn Friedrich Alfred die Fabrik übernommen und im Geiste des großen Vaters weitergeführt. Die Werke, zumal die Plattenfabrikation, haben sich noch mehr ausgedehnt bezw. wieder ganz neue Wege in der Technik eröffnet. Durch den Ankauf und den Ausbau der Germania- werke in Kiel und deren moderne Umgestaltung ist ein neuer mächtiger Impuls dem ganzen Unternehmen gegeben worden, das seit dem Tode von Friedrich Alfred Krupp 1903 eine Aktiengesellschaft unter der alten Firma ist.

Die ersten Versuche der gezogenen Geschütze gegen Holzwände zeigten, daß die nun verschossenen Spitzgranaten, die in stets geregelter Flug ankamen und stets mit der Spitze trafen, vermöge ihrer Sprengladungen die Schiffswände in erschreckender Weise aufrißen, während die runden Granaten der alten Kanonen, die immer erst nach bestimmter Zeit explodierten, dies nicht taten. Der Glorienschein der glatten Kanonen war verschwunden, und die Unfehlbarkeit und Wichtigkeit, die sie einst umgaben, gehören der Geschichte an.

Nichtsdestoweniger waren wir unserem Artillerielehrer, einem alten Anhänger der „großen Kanonen mit recht viel Pulver und recht dicken Kugeln“, sehr dankbar, als er uns in einer Stunde freundlicherer Laune als gewöhnlich, der richtige Artillerist ist nämlich selten freundlich, einen Vortrag über alte und mittelalterliche Kanonen hielt, ein Vortrag, der uns zurückversetzte in die Zeit der Quisqows und der ersten Anfänge hohenzollernscher Macht. Die Krupps und Gronsos der damaligen Zeit waren sehr zahlreich, jeder Glockengießer, vielleicht jeder Gelbgießer dachte das Geheimnis der Geschützfabrikation darin gefunden zu haben, daß er möglichst viele merkwürdige Sachen in die Gußmasse hineinbrachte, die man heute für schädlich halten würde. Solche Künstler zogen von einem Fürstenhofe zum anderen, von einer Stadt zur anderen und boten für Geld ihre Dienste an. Natürlich vergaßen sie nie beim Guß, den man von ihnen verlangte, ihren Namen zu verewigen, es war dies nicht schwer, da meistens in Bronze gegossen wurde. Nebenher gab dann der Gießmeister seiner Kanone auch noch einen besonderen Namen, so lesen wir auf einer Kanone:

Ich heiß der Ieob und pin unverdrossen,
Peter Wulich hat mich gegossen
1523.

Je nach der Dicke des Rohrs gab man dem Geschütz eine Bezeichnung, wie „Nachtigall“, „Singer“, „Singerin“, „Basilisk“, „Drache“, „Bär“, „Löwe“, „Taube“, auch Namen wie „Michel“, „Magdalene“ finden wir dort vertreten, und welcher junge Deutsche kennt heute nicht die „faule Grete“?

Güße von wunderbarer Schönheit der Arbeit kann man noch heute in den Zeughäusern erblicken, ganze Szenen, große Sprüche und Verzierungen wechseln dabei miteinander ab, besonders von Interesse für mich als Rheinländer war eine Kanoneninschrift folgenden Inhalts:

Der Greif heis ich,
Meinen genedigen Herrn von Dir din ich
Wo er mich heißt gewalden,
Do wil ich door vnd mavern zwpalten.

Über die Schußweite und Treffsicherheit hatte man vor 300 Jahren andere Gedanken als heute, zwar besagen einige Inschriften Hervorragendes, wie z. B.:

Ein mehl erreich ich woll
Meins Herrn veindt, wan ichs thun soll...

oder:

Giebt man mir Pulver satt,
Dann schieße ich bis Andernat.
(Von Koblenz aus.)

Unser Hauptmann vom „Kalt geschmolzen Zeug“ belehrte uns eines Besseren. Heute schießt man und trifft eine deutsche Meile weit, damals aber nicht. Der Name „Kalt geschmolzen Zeug“ war ein Spitzname, welcher daher rührte, weil unser Lehrer, eigentlich hieß er v. Spiegel, außerordentlich in den Mischungen bewandert war, die man zu Kaseten und Lichten benutzte, und weil er diese Stoffe zu bereiten, und ein solcher Stoff hieß auch „Geschmolzenes Zeug“, uns vergebens beizubringen versuchte. „Kalt geschmolzenes Zeug“ und „Warm geschmolzenes Zeug“ — dafür gab es keine Liebe mehr.

Die einst berühmte tausendpfündige Kanone von Krupp ist nicht mehr von Bedeutung, zur Zeit ihrer Entstehung war sie es deshalb, weil sie zeigte, ein wie großes Stück man in der Fabrik fertigstellen konnte, solches geschah im Jahre 1867.

Wenn auch die neueren Kanonen nur in seltenen Fällen Geschosse von 500 Kilogramm schleudern, so haben sie durch Änderung des Materials, durch Änderung der Konstruktion von Rohr und Pulver bei weit geringeren Geschosshöhen Schieß- und Treffresultate, an welche jener alte, fast verschollene Taufendpfünder gar nicht mehr heranreicht.

So wie jedes Examen mehr oder weniger komische Antworten zeitigt, so auch unser Seekadettenexamen. Piorkowski mußte zu den Eigentümlichkeiten seiner Vaterstadt noch eine neue hinzuzufügen. In Seemannschaft nach den verschiedenen Signalsystemen befragt, gab er an, man signalisiert mit langen und kurzen Piffen, langem und kurzem Aufleuchten von Lichten und...

„Und?“ fragte der gestrenge Examinator weiter.

„Und langen und kurzen Glockenschlägen.“

„So — lange und kurze Glockenschläge, wo haben Sie denn die gehört?“

Um das Maß seines Unglücks voll zu machen, antwortete der arme Piorkowski in der Angst seines Herzens: „In Buztehude!“ und fügte entschuldigend hinzu: „Mit Erlaubnis zu melden, in Buztehude.“

Nun, dieser kleine Gedankenschnitzer hat Piorkowski nicht geschadet, aber die klassische Heimat des Hasen und des Swinegels war wiederum um eine Merkwürdigkeit reicher.

Als wir das Seekadettenexamen hinter uns hatten, waren wir unserer noch fünfzehn, wieder war einer der jungen Seehelden aus dem Sattel gefallen. Endlich bezeichnete ein doppelter silberner Streifen auf den Aufschlägen der Jacke, daß aus dem Kadetten ein Fähnrich geworden, daß man sich eine Stellung errungen, in der man schon zu befehlen habe, in der man etwas verstehen müsse. Man kam sich wie eines der wichtigeren Mitglieder der menschlichen Gesellschaft vor.

Das silberne Portepée, welches man schon lange heimlich im Schrank aufbewahrte, wurde hervorgeholt und mit kunstvollem Knoten um den mit Elfenbein belegten Griff der schmucken kleinen Waffe gewunden. Trotzdem es noch recht kühl war, trug man stets nur die Jacke, damit jeder diese neuen Rangabzeichen bewundern konnte, und mußte man den Jäcket, einen kurzen Überzieher, tragen, dann war man sicher, daß bei jedem das Portepée darunter hervorhing.

Ob die „Stoß“ auf die lange Reise ging, erhielten wir einen Urlaub nach der Heimat.

Ich war nun schon nahezu achtzehn Jahre alt; dünner Flaum sproßte an einzelnen Stellen des Gesichts und erfreute sich einer ganz außerordentlichen Pflege; mein Dolch, der schon etwas im Laufe der Zeit gelitten hatte, war neu im Feuer vergoldet worden; neue Lackstiefel, neuer blauer Anzug mit „englischen Knöpfen“ waren entstanden, große „Leesegel“, d. h. möglichst große Stehkragen, waren aufgesetzt worden, der Schlips war im Seemannsknoten geschlungen, die Mütze auf einem Ohr, so trat ich, ein junger Adonis, bei meinen Eltern auf Urlaub an.

Ich war der erste kaiserliche Seemann aus unserem Städtchen. Wenn ich auch noch nicht viel von der Welt gesehen hatte, so lag sie doch vor mir; ich kam mir vor wie ein Mensch, der seine Heimatstadt nicht nur besucht, nein, der sie beglückt. Die Eltern freuten sich meines guten Aussehens, der alte Herr bezahlte lächelnd die überbrachten Rechnungen, die alte Frau untersuchte die Wäsche und wunderte sich über manch fehlenden Strumpf, über manches Loch in den Taschentüchern, die außerdem meist fremde Namen trugen. Die gute alte Mutter glaubte, ich hätte stets meine Wäsche selbst abgegeben und in Empfang genommen, sie glaubte, ich könnte ihr Rechenschaft über jeden Kostfleck geben, den meine einst so schönen weißen Hosen zeigten. Ja die gute Mutter, hat sie auch nie in großartigen Verhältnissen gelebt, das Leben zu zweien in einer Schiffsstube hat sie nie kennen gelernt, und deshalb habe ich ihre vielen Fragen nach zerrissenen und verlorenen Sachen nie übelgenommen.

Die älteste Schwester zählte jetzt sechzehn Jahre; sie war ein hübsches,

schlanke Mädchen geworden, und es bereitete mir großes Vergnügen — vielleicht auch ihr ein wenig — wenn wir Arm in Arm uns den erstaunten Kleinstädtern zeigen konnten.

Nur eins wurmte mich in unserem Städtchen, es waren dies einige der früheren Schulfreunde; diejenigen, welche bei der Stange geblieben, waren nun flotte Primaner und mit ihnen die Begegnung eine freudige, da waren aber auch andere, die zu höheren Karrieren übergegangen, und diese befanden sich nun in den grundverschiedensten Stellungen, einige saßen allerdings hoch

Ein Leucht- oder Feuer Schiff.

auf dem Rutscherbock, einige bemalten die Häuser von außen und innen mit köstlichen Farben, andere wickelten allerlei Sachen in den Läden ein, und gerade die letzteren waren gegen mich immer die freundlichsten, alle kannten mich wieder und hätten mich am liebsten umarmt. — Dies war mir nicht immer lieb.

Eines Tages war beim Präsidenten des Gerichts ein Ball; auch ich war geladen und hatte die erste höhere Verwendung meines in Kiel gelernt: „Un, deux, trois, vier, fünf, sechs.“ Aber mit wem tanzen? war die Frage; die Überlegung dauerte bei mir etwas lange, lange genug, um mir klar zu machen, daß ich es in kürzester Zeit nur noch mit Mauer- und Schwalben

zu tun hatte; einer plötzlichen Eingebung folgend machte ich der zunächst sitzenden älteren jungen Dame meinen verbindlichsten Diener, sie war weniger hübsch als häßlich und, wie ich später Zeit hatte zu beobachten, auch nicht ganz gerade von Gestalt, als ich bei meiner Verbeugung zu ihr aufsaß, mußte ich erschrecken. Ob sie durch das Sitzenbleiben so angehoft war, oder ob sie meine Aufforderung für einen dummen Witz hielt, blieb mir eine Frage, sie antwortete mir auf jeden Fall nicht und unterhielt sich angelegentlichst mit einer Nachbarin.

Ich rutschte so schnell wie möglich von dannen — diese Entering war abgesehlagene — ich schafferte in den Tanzsaal, dort lächelte mir das Glück in Gestalt eines niedlichen Kindes mit glänzenden rötlichen Locken und noch glänzenderen blauen Augen. Es war die liebliche Tochter des Majors v. E., das schöne Kind war indessen eigentlich kein Kind mehr, sie war aber nur wenige Jahre älter als ich.

An jenem Abend erhielt mein Herz den ersten Stoß. Schade, daß der Urlaub bald zu Ende war. Der Liebe Venz war kurz. Rosa Papier mußte aushelfen: aus Danzig schrieb ich meinen ersten Liebesbrief. Zwar erhielt ich von Jenny v. E. keine Antwort, wohl aber einen Brief von meiner Schwester Vollo. Sie schrieb mir:

„Das hätte ich nie gedacht, Franz, daß Du so niedliche Rosa-Briefchen schreiben kannst, Jenny v. E. hat uns neulich beim Kaffee einen vorgelesen, der wirklich seinesgleichen sucht.“

Das war die kurze tragische Geschichte meiner ersten Liebe, kurz und süß wie ein Felsgalopp, und es vergingen manche Jahre, ehe ich mich von diesem Schlage erholte und dem schnöden Papier wieder meine Herzensergüsse anvertraute.

Eine große Freude stand mir bevor. Als ich in Danzig an Bord der „Stoß“ ankam, die nicht weit von den Molen lag, fand ich dort meinen Freund Erich v. Bergström schon vor. Erich war zwar noch immer Fähnrich, aber in den Tiefen seiner Schiffskiste harrten bereits die neuen Uniformstücke des Leutnants der Erlösung. Die Götter lieben es, des Lebens ungemischte Freude nur selten den Sterblichen zu teil werden zu lassen — auch Freund Reher, in gleicher Stellung wie Bergström, hatte sich eingeschifft, und mein Unglück wollte, daß ich mit Reher zusammen die Hafentwache gehen mußte.

Weil das Schiff während der Zurüstung fest an den Molen lag, konnte nichts Großes passieren und es war in Anbetracht der langen Reise, die bevorstand, der Mannschaft noch manche Bergünstigung gelassen, welche erst nach und nach beschränkt wurde. Während in den eigentlichen Arbeitsstunden Ketten und Tauwerk, Segel und Proviant an Bord gebracht und verpackt wurden, war nach sechs Uhr des Abends ziemliche Freiheit in Bezug auf Urlaub. Natürlich gab diese Freiheit bald Anlaß zu Klagen und allerhand Mißbräuchen, eine strenge Kontrolle wurde notwendig und der Dienst der Wacht habenden verschärft.

Wir Radetten kannten aus eigener Übung alle Schliche der Mannschaft,

wir mußten unter anderem auch, daß es Brauch der Ausreißer war, daß, wenn sie auf den gewöhnlichen Laufplanen, die Schiff und Land verbinden, nicht an Bord kommen konnten, sie dann einfach die Festmachestricke vorn oder hinten hierzu benutzten, denn dort standen keine Posten, deren Pflicht es war, sie festzuhalten. Durchgehends ließen wir sie auch gewähren, denn so waren sie wenigstens zur Arbeit an Bord und jeder Skandal vermieden.

Anders dachte Herr Reher. Wir gingen gewöhnlich stillschweigend nebeneinander an Deck auf und ab. — Es war einst auf der Morgenwache, da blieb Reher plötzlich am Heck stehen.

„Hören Sie nicht jemand kommen, Rheinstein?“

„Ich höre nichts!“ war meine Antwort.

„Dann haben Sie Watte in den Ohren, ich höre ganz deutlich, da geht jemand an Land nach vorn — das ist einer, den Kerl fasse ich! — Seh'n Sie, dort kommt er aus den Büschen hervor, er will an Bord.“ Und so war es auch, an Bord sah man eine dunkle Gestalt sich nach der Trocke hinbewegen, welche vorn nach dem Bug des Schiffes leitete, wie der Blitz war Reher mit seinen langen Beinen vorn; augenscheinlich hatte der Mann an Land ihn laufen hören, denn mit gleicher Geschwindigkeit erschien derselbe jetzt hinten. Fußend slog auch Reher wieder herbei. Jetzt bewegte sich in gleichmäßigem Takte der Strick, der Auskneifer war dabei herüberzuturnen, plötzlich hielt er an, dann ein neues Turnen — jetzt hing die Leine wieder schlapp wie vorher — er war zurückgeturnt. An Land stand eine hohe dunkle Gestalt. Jetzt hielt sich Reher nicht länger.

„Wer steht da an Land?“ rief er. Keine Antwort.

„In des Henkers Namen, wer steht dort achter?“

Nun kam es in geisterhaft dumpfem Tone vom Land zurück:

„Der Düwel!“

„Warte, du Kerl!“ fauchte Reher, während ich mich vor Vergnügen schüttelte. — Dann ging die Jagd von neuem los, bald vorn, bald hinten, ich immer langsam hinterher.

Endlich, dem „Düwel“ wurde bei aufflammender Helle die Sache bedenklich, machte der Überurlauber oder Auskneifer einen verzweifeltsten Versuch. Er kletterte über die vordere Leine, ließ sich dort plötzlich fallen, d. h. sprang von dort nach der offenen Batteriepforte und war nun im Schiff. Wir beide hinterher, ich ließ Reher natürlich den Vorrang, es ging durch die Batterie, durch das Zwischendeck unter den Hängematten hindurch, da plötzlich ein Getöse, ein Knall, ein Sturz — alles ruhig — erst an Deck fand ich Reher wieder.

„Haben Sie ihn?“ schrie er mir entgegen.

„Ich nicht, aber Sie wohl?“

„Der Bengel ist mir ausgerückt!“ —

Jahre waren dahingegangen, als ich eines Abends, nachdem die Glut der Sonne nachgelassen, träumend auf dem Sonnenjegel über der Wacl und nach dem nördlichen Himmel hinaufschaute, als könnten die noch blassen Gestirne, die dort am Horizont sich hoben, mir erzählen von den lieben

Reinigen in der Heimat, als könnten sie den Lauf der „Stosch“ beschleunigen, die mir viel zu langsam jetzt die Fluten des herrlichen Ozeans durchschneid.

Mitten in das leise Aufbrausen des Wassers, das der Kiel durchfurchte, klangen die Worte eines Erzählers unter mir auf dem Borderteil des Schiffes. Ich achtete nicht der Worte, bis ich plötzlich den Namen Keher nennen hörte. Bittere Gedanken bemächtigten sich meiner — „warum der, warum nicht er?“ murmelten meine Lippen, während meine Gedanken rückwärts eilten nach Kapstadt und Seemonstown und den Reifeerlebnissen von dort bis nach St. Helena. — Ein Seufzer entwand sich meiner Brust — vorüber — vorüber — dann war ich wieder bei dem da unten, der erzählte von Danzig, von seinem Urlaub, von seinen Zügen nach Danzig, von seinem heimlichen an Bord Kommen und von der — Jagd des Keher — „und der Brandfuchs — war immer dicht achter mir an mit seinen stafrigen Knochen — ich aber unter den Hängematten durch, wie all nichts Gutes, endlich find ich, was ich suchte, eine war leer — halt, dachte ich, jetzt oder nie, ich drehte um, den Kopf voraus, jagte ich auf ihn los — rups — da lag er wie ein Bunsch Tauwerk und angelte mit Händen und Beinen wie ein Hummer auf dem Sand — ich in die Hängematte — eingewickelt und geschnarcht.“ — Die Zuhörer lachten. Die Sache war über drei Jahre alt — mir fast aus dem Sinn — ich ließ es dabei — als ich mir nachher die Leute ansah, erblickte ich unter ihnen den Matrosen Schmidt, er hieß an Bord Schmidt der Turner, ein Mensch von ungewöhnlicher Stärke und Größe, er wird es wohl gewesen sein, der da erzählt hat.

„Bootsmann! Lassen Sie die Ketten vom Warpanker (dünne Ketten, die man an Bord hat) klar legen, heut abend gibt es viel Wind“, hatte v. Stranz, der erste Offizier, jenem zugerufen, als er nach der Arbeitszeit das Schiff verlassen.

„Wird bestens besorgt, Herr Leutnant“, hatte Hildebrecht entgegnet, und bald raffelten die Ketten durch die Bugpforten und die „Stosch“ lag hinter der Mole so fest wie in Abrahams Schoß, wenn auch draußen im heftigen Nordost mit dicken Regenböen untermengt die See hoch und hohl ging.

Mit Bergström war ich gegen Abend auf dem Wege nach dem Molenkopf, als es uns vorkam, als wenn der Wind den dumpfen Hall von Schüssen von See zu uns herüber trüge. — Wir horchten.

Da — jetzt wieder — derselbe kurze, dumpfe Ton.

„Was ist das?“ fragte ich den stummen Bergström.

„Franz, da ist ein Schiff in Gefahr!“ — Wie der Wind so schnell, drehte Bergström sich ab, und in wenig Sekunden hatte ich den Eilenden hinter den Dünen aus Sicht verloren. Seine aufbrausende Heftigkeit schon etwas gewohnt, ließ ich ihn laufen und beschleunigte meinerseits die Schritte hinaus nach der Mole; bald packte mich der Wind, und ich hatte Mühe, vorwärts zu kommen, so jagten Regen und Gischt über die Falkenbauten dahin. In einem hellen Augenblicke sah ich wirklich etwas wie ein Schiff, aber ohne Segel, gerade auf den Molenkopf zusteuern, aber es war noch weit ab, so

daß ich von meinem niedrigen Standpunkte aus nicht viel unterscheiden konnte. Die Masten schienen fürchterlich im Seegang zu schwanken, dann legte er sich auf die Seite — nun sah ich nichts mehr.

Wo blieb Bergström? Naß bis auf die Haut lief ich aufs Geratewohl zurück, hinter ihm her, der Pfad führte mich nach der Station Wester-Platte, wo das Rettungsbootshaus stand. — Eine Anzahl Männer, einige Unteroffiziere der „Stosch“ darunter, waren damit beschäftigt, eines der großen Boote klar zu machen.

Anderer standen und sahen mit Fernrohren nach dem Schiffe aus. Dasselbe, eine spanische Bark, war mit dem Sturm um Hela herumgekommen, der Ballast mußte übergegangen sein, das Schiff war wohl voll gelaufen und lag nun gestrandet auf dem Wege nach den Molen, die Seen wuschen darüber hin, so viel ich sehen konnte, standen die Masten noch, viel Zeit zur Orientierung hatte ich nicht, denn ich wußte, daß jeder hier zur Arbeit und nicht zum Ansehen vorhanden war. Nun hörte ich den einen der Oberlotsen, der mit dem Fernrohr keinen Moment das Schiff aus dem Auge ließ, folgendes sagen:

„Da! jetzt — jetzt sehe ich sie wieder — sie rudern wie die Helden! — aber ob sie hinkommen — und wenn sie hinkommen — mit dem kleinen Boot können sie doch nichts machen, die ganze Tafelage ist ja schwarz von Menschen“ —

„Solcher Leichtsinn auch“ — entgegnete der andere, der mir der Hafenmeister zu sein schien — „mit dem Whaleboot (Walfischboot) bei diesem Seegang auszugeh'n!“

„Daß gut sein, Schmolinski — das ist ein fixer Kerl, der am Steuerriemen steht, hast du nicht gesehen, mit was für Kraft er am Boot schob, und wie er den Riemen handhabte?“

„Das hab' ich all' gefeh'n, hätt' er mir nur nicht vier von den Leuten mitgenommen. — Sieh Brösicke — da, jetzt sind sie vorn an Backbord, jetzt liegen sie richtig am Heck — da steigen auch schon welche über — hei — da kommt eine Bö übers Wasser! Sieh mal, wie's Wasser aufstäubt!“

Ich schaute mich um, während wir unser Boot, welches nun fertig, nach dem Wasser zogen, hinter dem Bootshause lag eine Mühe, ein Dolch, eine Jacke.

„Wem gehört das?“ rief ich den Obmann des Bootes an.

„Dem da — im Whaleboot!“

Ich wußte genug — der da im Whaleboot — das war mein Freund Bergström; die Bö war vorüber gegangen, ein schwarzer Streif auf dem Wasser bezeichnete ihren Weg. —

„Wo ist das Boot!“ riefen mehrere. —

„Weg! — da hinten! — da nach Land zu schwimmt es — Gott sei Dank!“

„Aber da sind nur noch vier Ruderer drin.“

„Gott sei ihnen gnädig“, rief der Obmann, „sieh da! — der Mast

wankt — jetzt fällt er — er ist um!" — Eine augenblickliche Stille folgte, die Augen aller waren nach dem Wrack gerichtet. Einen Teil der Schiffbrüchigen hatte er mitgenommen. —

„Vorwärts! Vorwärts! Lads! Die Gürtel um und vorwärts — Sie, Herr Kadett —!" rief der Obmann.

Ich antwortete nicht, den Gürtel hatte ich schon um, und vorwärts ging es ins wilde Spiel der Wogen hinein, um zu retten, was noch zu retten blieb. Nach einer guten Stunde waren wir am Ziel, es fing schon an zu dunkeln und es war nicht ratsam, in die Nähe des Wracks zu kommen, denn Planen und Masten schwammen, teilweise noch mit dem Schiffe in Zusammenhang, umher und gefährdeten das Boot. Oben in den beiden Masten aber, welche noch standen, kauerten die armen Schiffbrüchigen, und ein Jubelruf, der mir mit furchtbarem Weh durch das Herz schnitt, antwortete unserem ersten Anruf. — Wo war Erich jetzt?

Das eigentliche Rettungswerk begann nun erst. Wir hatten vor dem Wrack einen Anker ausgeworfen und fingen nun an, uns langsam nach dem Schiff hinzufieren. Ein Mann von uns warf eine Leine, noch eine Weile — wir hatten Verbindung! Aber jeden Augenblick drohte uns die See an das Schiff zu schleudern.

Wie mit Eisenklammern hielten wir unser Ankertau in Händen, des Winkes des Obmannes gewärtig, um zu fieren, wenn die See nachließ, und zu holen, wenn sie wieder einsetzte, damit wir nicht selbst am Schiff zerschellten. So ging es in einem fort hin und her, endlich nach langem Bemühen kamen die ersten vom Schiff herunter, es waren zwei Frauen, vor Schreck, Nässe und Kälte bewußtlos, man bettete sie auf den Boden des Bootes.

Jetzt kam an einem Strick befestigt die dritte. — Ein heller Ruf von oben kündigte sie an. — „Aufgepaßt da unten! So — jetzt!"

Was war denn das? — Diese Stimme! Das war ja Bergström, der da oben im Wrack saß! „Erich", rief ich, „bist du's!"

„Natürlich — alter Junge!" kam es zurück. — „Etwas feucht und klam, aber alleweil noch ziemlich fidel!" —

Zimmer mehr kamen von oben, endlich auch Erich selbst. — Es war jetzt dunkel, wir konnten uns nicht mehr sehen, aber die Worte Erichs waren mir genug: „Franz, ich wußte, daß du mitkommen würdest — lange hätte es hier auch nicht mehr gedauert — der Mast wackelt bereits bedenklich." —

Das Rettungswerk war vollendet, wir hatten an fünfzehn Menschen von etwa dreißig gerettet, die anderen waren mit dem Großmast über Bord gegangen. Nach Neufahrwasser zurück konnten wir nicht, dazu hatten wir nicht mehr die Kraft, wir setzten das Segel und jagten das Boot vor dem Sturm auf den Sand hinauf, wo wir von den Bewohnern von Gedingen aufgenommen und gepflegt wurden. Am anderen Morgen kehrten wir an Bord zurück. — Von dem Wrack war nichts mehr zu sehen, und nur der Strand lag besäet mit Trümmern jeder Art.

Wie war Bergström an Bord gekommen? Auf dem gestrandeten Schiffe

Bergström auf dem Wrack.

Gez. von W. Stöwer.

wollte man sich dem schwankenden Boot, in dem er gekommen, nicht anvertrauen, da hatte er sich mit zweien seiner Leute an Bord geschwungen, um mit Gewalt die Rettung durchzusetzen. Eine schwere Bö, die den Großmast der Bark mitnahm, hatte später das Boot abgerissen, und nun war Bergström selbst einer der Schiffbrüchigen. Als das Wrack sich noch mehr legte, hatte er eine der Damen, die Passagier an Bord gewesen und von der Anstrengung vollkommen erstarrt war, mit in die Tafelage geschleppt und sie dort neben sich angebunden. In diesem Zustande waren ihm die Minuten nur zur halben Qual geworden, die er sonst empfunden hätte, denn die Gerettete, eine junge Kreolin aus der Havana, die er in den Armen hielt, war ein Bild spanisch-amerikanischer Anmut und Schönheit. Mit rührender Herzlichkeit nahm sie am anderen Tage von ihrem jugendlichen, starken Retter Abschied, der die silberne Medaille, die ihm für diesen Tag geworden, wohl nie getragen hat, ohne an die dunkeläugige Anita de Cerveja zu denken.

Die Bootstationen, der Freiwilligen Gesellschaft zur Rettung Schiffbrüchiger gehörend, sind heutigestags gut ausgerüstet, was Boote, Rettungsraketen und ähnliches Material anbelangt. Die Hauptsache bleibt immer das Rettungsboot selbst. Man baut die Boote meist aus Eisen oder Stahlblech, damit sie nicht von Wetter und Sonne leiden und im Momente, in dem sie gebraucht werden sollen, vielleicht tauf sind. Das Eisen der Wände ist kanneliert, damit die Wände Haltbarkeit bekommen. Die inneren Konstruktionen sind sehr verschieden. Wichtig sind vorn und hinten hoch im Boot angebrachte luft- und wasserdichte Blechkasten; da das Boot eine geschwungene Form hat, würden diese Luftkassen, sofern das Boot durch die See umgeworfen sein sollte, zu unterst liegen, das Boot mit dem schweren Kiel zu oberst, die notwendige Folge hiervon ist: Das Boot dreht sich von selbst um, richtet sich selbsttätig auf. Die herausgespülten Menschen, die Rettungsgürtel tragen und sich festgebunden haben sollen, können sich dann wieder bergen, was auch in vielen Fällen gelingt. Damit die Boote große Tragfähigkeit haben, gibt man ihnen oft längs der ganzen Bordwand Luftkassen aus Blech, oder aber man umgibt sie außenbords mit einem dicken Korkmuffel, so daß dann auch das Boot einen großen Rettungsgürtel trägt, ähnlich wie die Leute, welche darin sitzen. Ruder, Dampf und Segel werden von den Booten zur Bewegung gebraucht, je nachdem die Verhältnisse liegen und Mittel vorhanden sind. An der Küste aller Seestaaten finden sich Hunderte solcher Stationen, und die Tausende von Menschen, welche von solchen Booten gerettet worden sind, geben Zeugnis von der mutvollen, aufopfernden Tätigkeit der Rettungsbootmannschaften, von denen natürlich auch jedes Jahr das Meer eine große Anzahl verschlingt. Aber unsere Küsten sind reich an starken Männern, und wo es das Leben der Gestrandeten zu retten gilt, da ist der deutsche Küstenmann stets dabei: Erst wägen — dann wagen.

Von den Molen aus gingen wir etwa eine Meile weit in See und legten uns dort vor Anker, um die Munition an Bord zu nehmen. Solches

darf man wegen der Gefahr für die Hafenanlagen und auch wegen des großen Verkehrs nicht innerhalb der Werften und Flüsse vornehmen. Die allergrößte Vorsicht wird jedermann zur Pflicht gemacht. Wenn in den Molen das Pulverfahrzeug in Sicht kommt, was man an der schwarzen Pulverflagge erkennt, muß an Bord alles Feuer gelöscht werden. Kein Licht darf offen brennen, keine Kohle in der Küche glimmen. Das Schiff steht dann ganz unter dem Zeichen des Feuerwerkers und seiner Maaten, und erst wenn dieser, der Feuerwerker Riegel, dem ersten Offizier meldet: „Herr Kapitänleutnant, die Pulver- und Bombenkammern sind geschlossen“, dann darf wieder gekocht und geraucht werden. Das Pulvernehmen fällt also in erster Linie auf den Magen.

Die Masse von Munition, die sich auf einem Schiffe wie die „Stosch“ befindet, ist eine recht erhebliche, ein solches Schiff hat bei seinen 14 größeren Kanonen für jede Kanone gegen 120 Schuß an Bord, das macht an losem Pulver schon etwa 11 000 kg, genug, um das Schiff und alles in vielen Metern Umkreis in Atome zu verwandeln. Ein Schiff ist ein wandernder Krater, und eigentlich könnte man sich wundern über die Harmlosigkeit, mit welcher die Menschen auf und in demselben leben.

In schneller, guter Reise waren wir durch die Nordsee gefegelt und steuerten nun, mit der Maschine langsam mitarbeitend, dem ersten fremden Hafen Plymouth zu.

Der englische Kanal ist stellenweise ein enges Gewässer und bei dem oft herrschenden Nebel, den man dort sehr sprechend den *pea soup fogg* nennt, und dem geradezu riesigen Schiffsverkehr, vermehrt durch zahlreiche Fischerflotten, die sich dort aufhalten, ein sehr gefährliches Stück der Reise, und man ist froh, wenn man ihm den Rücken drehen kann. Hunderte, wohl Tausende von Schiffen haben dort ihren Untergang schon gefunden, und wenn man die Wrackarten anschaut, d. h. solche Karten, wo von Jahr zu Jahr die untergegangenen Schiffe eingezeichnet werden, so genügen schon die Karten der letzten Jahrzehnte, um an einigen Stellen dreißig und vierzig an demselben Orte vorzufinden.

Nicht mehr als billig ist es, daß unter solchen Umständen alles geschieht, die Fahrt durch den Kanal zu erleichtern. In erster Linie steht hier eine gute Befahrung der Küste, der Einfahrten und der Sände. Wir begegnen solchen Leuchtfeuern schon in den Sagen der Alten. Ursprünglich bestanden sie in Fackeln oder einem einfachen Holzfeuer, die auf wogenumpültem Vorgebirge, am Strande oder auf einem Turme angezündet wurden. Einfache Holzfeuer brannten auf einem Turme von Sigeum an der Einfahrt zum Hellespont, auf dem Pharos (Leuchtturm) in Alexandria, wie bei Messina und vielen anderen. Offene Holzfeuer brannten noch bis zum Ende des achtzehnten Jahrhunderts.

Mit die gefährlichsten Punkte im Kanal sind die Godwinsands. Ehedem, wo jetzt die See über die Sände spült, war daselbst lachende Flur, die mit dem festen Lande in Verbindung stand. Im Jahre 1099 verheerte eine Sturmflut die üppigen Felder, und alles, was Leben hatte, wurde von ihr

Der Leuchtturm von Eddystone.

verschlungen. Die Sände blieben, und nach dem letzten Besitzer jener Strecken nannte man sie nun die Godwinlands. 1636 wurden dort die ersten Feuer aufgestellt. Diese Feuer, jetzt jedem Seemann bekannt, sind die Nord- und Südforelandfeuer. Wie wichtig solche Türme sind, geht daraus hervor, daß die Bänke teilweise der Ausmündung der Themse gegenüber liegen. Wohl das berühmteste englische Leuchtfeuer ist das von Eddystone am westlichen Ausgange des Kanals gelegen. Es wurde zu Ende des 17. Jahrhunderts in seiner ältesten Gestalt von dem Ingenieur Winstanley auf dem gefährlichen Eddystonefelsen vor dem Hafen von Plymouth erbaut. Das damals als sehr hoch angesehene hölzerne Gebäude war auf dem aus großer Tiefe steil aufragenden Gneisfelsen gegründet und trug eine Leuchtkuppel in der Höhe von 20 Meter über dem höchsten Wasserstand. Die Brandung, die der Felsen veranlaßt, ist indessen so mächtig, daß bei Sturm die Wogen bis

über die Klüppel gingen und sie unter Wasser begruben. Der Erbauer erweiterte daher den Turm und verdoppelte seine Höhe — ein gefährliches Experiment, wie die Folge zeigte. Denn als er im Jahre 1703, voll Zuversicht auf die Festigkeit seines Werkes, mit einigen Arbeitern zum Zweck von Reparaturen den Turm bestiegen hatte, brach in der Nacht des 26. Novembers ein gewaltiger Sturm aus, und am folgenden Morgen war der Leuchtturm mit allen Insassen spurlos verschwunden.

Drei Jahre später erbaute John Rudherd einen zweiten Leuchtturm auf dem Eddystone, der 47 Jahre stand, von 1708 bis 1755, und dann in Feuer aufging. Dies bis zur halben Höhe aus solidem Mauerwerk bestehende Gebäude war mit eisernen Klammern an den Felsen angegeschlossen und von außen mit glatten Planken verkleidet, um den Unprall der Wogen abzuschwächen. Nach seiner Zerstörung durch ein zufällig ausgebrochenes Feuer wurde Smeaton berufen, der mit erfinderischem Geiste eine eigentümliche, seither durch genaue Berechnungen als die richtigste anerkannte Bauart für den wogenumbrandeten Turm erfand. Zu den durch eiserne Ketten in Spannung gehaltenen Wölbungen der Stockwerke nahm er die Paulskirche zum Muster, wie deren Erbauer sich das seinige von Michelangelos Peterskirche geholt hatte; zu der zylindrischen, nach oben verjüngten und an der Spitze wieder ausladenden äußeren Gestalt lieferte ihm der allem Wetter trogende Stamm des Eichbaumes das Vorbild. Bis zu $3\frac{1}{3}$ Meter über Hochwasserstand war der Turm eine massive Masse von Mauerwerk, darüber stiegen die Mauern noch 18 Meter in die Höhe. Smeaton hatte ganz recht gerechnet: sein eigenes Werk war unerschütterlich fest — aber was er nicht berechnet hatte, war, daß der Felsen selbst zuletzt ins Wanken geraten würde. Schon 1818 berichtete Stevenson, der Ingenieur des Seeamtes, nach genauer Untersuchung, daß der Felsen durch und durch erschüttert sei und sich stark nach Südwesten neige, während von Nordosten her sich eine Höhlung durch das Gestein ziehe, die mindestens bis unter die Basis des Turmes reiche. Bei starken Weststürmen fühlte man ihn bis an seine Grundfesten erzittern. Zweimal seitdem, 1839 und 1865, wurde der obere Teil des Bauwerkes durch starke, inwendig angebrachte Klammern und Krampen verstärkt, aber die von Stevenson vorhergesehene Gefahr, daß der ganze Felsen mit dem darauf stehenden Turme abbrechen und in die See stürzen könne, wurde immer drohender, und so beschloß man denn nach einem Berichte von Mr. J. M. Douglass vom Jahre 1878, einen neuen Turm zu errichten. Der dazu ausersenehene Platz, auf dem der Prinz von Wales den Grundstein gelegt hat, ist etwa 38 Meter von dem alten entfernt, auf einem felsigen Untergrunde, der bei niedrigstem Wasserstande untersucht und dauerhaft befunden ist.

Auf diesem Felsen erhebt sich der schlanke Schaft des Turmes 42 Meter hoch über dem Felsen, 10,8 Meter Durchmesser an der Grundfläche und 5,6 Meter unter dem oberen Kranzgesimse haltend. Die Laterne hat ein Licht erster Klasse und ein Nebelsignal von sehr großer Stärke. Durch

die gesteigerte Höhe ist der Leuchtkreis dieses Lichtes so ausgedehnt, daß er in den Bereich des neuen elektrischen Lichtes von Vizard hineinreicht. Der alte Turm ist sorgfältig abgetragen und unter Benutzung freiwilliger Beiträge in Plymouth auf der Hoe wieder aufgestellt worden, als ewiges Andenken an den Erbauer Smeaton.

Roterland-Leuchtturm in der Nordsee.

Auf dem Bilde sehen wir, wie er den vor dem Sturme in den Kanal Hineinjagenden den Weg zeigt, sehen aber auch, wie von zerschelltem Schiff ein armes Menschenkind vergeblich sich abmüht, sich an den Trümmern zu retten, während vorn rechts ein großes Schiff eben der Macht der See unterliegt und im Untergehen begriffen ist.

Nicht immer gelingt es, den Leuchtturm auf festem, felsigem Untergrund zu errichten, und noch schwierigere Aufgaben treten dann an die Ingenieure heran. Auch an unseren Küsten können wir von derartigen Aufgaben erzählen, von denen der Bau des „Leuchtturmes in der Nordsee“

oder des Roterjand-Leuchtturmes nicht die geringste war. Die Entstehungsgeschichte des Leuchtturmes ist folgende: Die Gesellschaft Hartfort in Duisburg unternahm es, vor der Wesereinfahrt einen Turm zu erbauen, der in 6 Meter Wassertiefe stehen und sich 28 Meter über den niedrigsten Stand der See erheben sollte. Der erste Bauversuch wurde 1880—81 vorgenommen, und man wollte mit einem großen fertigen Caïsson (einem großen Blechkasten, wie er auch ähnlich zum Verschlusse von Docken gebraucht wird), der nachher sich an den Boden senken sollte, die Fundamentierung beginnen. In etwa sechs Monaten war das Fundament etwa 11 Meter tief gelangt und der Aufbau etwa 3 Meter über dem Wasser bei Hochflut. Der Sturm im Oktober 1881, der die Wogen von oben hineintrief, alle Versteifungen und Ausbauten zerstörte, vernichtete das ganze Werk. Als am 13. Oktober mittags der wachhabende Matrose des Weserfeuerschiffes nach dem Bau ausfah, war er nicht mehr da, die See hatte ihn abgebrochen. 400 000 Mark waren von den Fluten verzehrt.

Ein neuer Caïsson wurde nach Konstruktion des Direktors D. Dffergeld im Mai 1883 1100 Meter weiter hinaus als der erstere versenkt. Im Juli 1883 war der Caïsson um 6 Meter mit Beton angefüllt, während unter ihm die Arbeiter fortwährend gruben und schafften, um die Erde nach oben zu bringen, damit sich das riesige Gefäß senken könne. Im August wog die Turmfundamentierung schon 298 000 kg. Fast um dieselbe Zeit wie 1881, also den 17. Oktober 1883, trat heftiger Sturm ein, die See stieg höher als 1881, aber die Ausfüllung war weiter vorgeschritten, und der Turm ragte bereits 14 Meter über Wasser. Nichtsdestomem liefen Seen bis oben hinauf und zerstörten einige Arbeiten. Als man im Juni 1884 5 000 000 kg Mauerwerk versenkt hatte, begann der eigentliche Aufbau des Turmes, der im Oktober 1885 fertiggestellt wurde. Am 1. November 1885 leuchtete zum erstenmal sein Feuer. Es ist also nun mitten in der See ein Turm entstanden, der nicht auf Felsenriffen seine Stütze sucht, sondern der tief unter dem Meeresboden mit Stein und Eisen sich selbst festgewurzelt hat und so — frei aus unabsehbarer Wasserfläche aufragend — felsengleich auf eigenen Füßen steht. Jetzt, nachdem der Roterjand-Feuerturm fertig geworden ist, bildet er mit dem Weserfeuerschiff zusammen den wichtigsten Teil der Ansegelungsmarken; wenn man nämlich das Weserfeuerschiff gefunden hat, so kann man mit 8 Meter Wasser bis beinahe an den Turm hinan in gerader Richtung fahren. Bei Tage sind dann die Schlüsselbojen und ein ganz klar bezeichnetes Fahrwasser leicht zu finden, und damit liegt der Weg die Weser hinauf offen da.

Es würde wenig damit gedient sein, wenn die Feuer der Schiffe und der Türme alle gleich wären, man würde sich irren, sich versegeln und stranden, deshalb ist eine stete Abwechslung vorgesehen, und nach dieser kann man alle Feuer in Klassen einteilen, wie Feuer mit einem Licht oder mit mehreren, Feuer, welche feststehen, und solche, welche nur zeitweise einen Blick werfen, die also eine Zeitlang durch Schirme beschattet werden. Einige Feuer Leuchten

in einem großen Sektor, andere wieder haben keinen vollen Sektor, sondern in demselben dunkle und farbige Einsätze.

Alle Beleuchtungsmittel, welche man an Land kennt, werden auch in den Leuchttürmen erprobt, Öl, Gas und elektrisches Licht.

Je nach der Lichtstärke, die in den Leuchttürmen entwickelt wird, unterscheidet man Feuer erster, zweiter, dritter Ordnung, für viele Zwecke, z. B. für Hafenzwecke, genügt ein unbedeutendes Feuer vollkommen.

Die „Stosch“ war eine gedeckte Korvette, d. h. sie führte eine vollständige Batterie und hatte diese unter einem Deck stehen. An Deck standen ursprünglich vier Kanonen: zwei vorn und die anderen hinten. Dem entsprechend

Kreuzerkorvette „Sophie“ (1880).

haben die Glatdeckskorvetten, von denen die „Sophie“ schon mehrere Male genannt wurde, Geschütze, die unter keinem oberen Deck stehen.

An der Benennung der Schiffe hat schon mancher seine Geistesblitze verschossen, nicht daran denkend, welcher Tintenkomet einer einfachen Benennungsänderung zu folgen hat. Die alten Schiffe „Arkona“ und „Nymphé“ wurden seiner Zeit Fregatten und Korvetten, dann gedeckte Korvetten und Glatdeckskorvetten, dann Kreuzerfregatten und Kreuzerkorvetten genannt und würden heute wohl sicher wieder anders heißen. „Stein“ und „Stosch“, Schulschiffe, waren ebenfalls Kreuzerfregatten, und die kleineren Schiffe hießen dann lediglich Kreuzer. Manchmal geht es den Schiffen wie den Menschen,

sie treten von einer Klasse in die andere über, Kreuzer werden Linienschiffe und umgekehrt. Wir sehen, das Ganze gibt hinreichend Stoff für Bureaukraten und zur Beschäftigung und Verwirrung. Ein großer Vorteil dieser oft wechselnden Bezeichnungen besteht darin, daß im Laufe der Jahre jedem Schiffe jeder Name eine Zeitlang vergönnt wird, und niemand einen Vorwurf wegen falscher Bezeichnung erhalten kann, denn jeder hat etwas recht, und nur das eine bleibt feststehen: Wirklich kreuzen kann von diesen neuen Kreuzern auch nicht ein einziger.

Die „Stosch“ hatte eine Wasserverdrängung von 2800 Tonnen, war also wesentlich größer als die „Niobe“. In ihrer Batterie führte sie als Schulschiff nur 14 Kanonen. Die Kanonen der Batterie standen fest in einer Seitenpforte und konnten in dieser nach vorn und hinten gedreht werden, so daß sie im ganzen gegen 60 Grad bestrichen. Die Kanonen an Deck waren eingerichtet, um durch verschiedene Pforten hindurch zu schießen, je nachdem die Gefechtslage es erforderte.

Über dem Batteriedeck mit den Geschützen hat eine gedeckte Korvette, wie oben gesagt, ein festes, durchgehendes Oberdeck; dort stehen die Boote und werden die Manöver mit den Segeln ausgeführt. Das Deck unter der Batterie heißt das Zwischendeck, und unter diesem liegt der Raum oder die Vast.

Seemännisch heißt ein Schiff, welches drei vollgetakelte Masten hat, ein Vollschiß. Solche Vollschiße sind auch die Schiffe, wie die „Stosch“; nur zeigt das Bild, daß die beiden hintersten Masten (18) nicht wie bei Segelschiffen auf dem Kiel aufstehen, sondern sie stehen auf dem Zwischendeck in besonders verstärkten Maßspuren. Der Grund hiervon liegt darin, daß in der Mittellinie eines Schraubendampfschiffes, wie die „Stosch“ ist, die Schraubenwelle (a) ihren Platz finden muß.

Nebenstehender Holzschnitt gibt uns das Bild einer gedeckten Korvette oder Kreuzerfregatte im Durchschnitte.

Hinten auf Deck befindet sich die Kommandobrücke I, auf der der wachthabende Offizier steht. Von da kann er das ganze Schiff gut übersehen und ist im stande, von einer Seite nach der anderen zu spazieren. Die Kommandobrücke ist über die Seiten hinaus übergebaut, so daß er auch die Vorkommissen außerhalb, ankommende Boote u. dgl. beobachten kann. Wenn die ganze Mannschaft übt, tritt er seine Stellung an den ersten Offizier ab und begibt sich zu seiner Abteilung, welche bei einem der drei Masten 18, 18, 18 oder dem Bugspriet 17 aufgestellt ist, als Fock-, Groß- und Kreuzmastdivision, und alsdann ist aus dem Offizier der Wache ein Vortoppsober oder Großtoppsoffizier geworden. Da nun auch der Observationsoffizier und der Kommandant auf der Brücke Posto gefaßt haben, so ist es vorteilhafter, Offizier vom Fockmast zu sein, als Offizier vom Großmast, denn alle Detonationen wirken in der Nähe am fürchterlichsten. Der Appetit des Großtoppsoffiziers ist nach anhaltendem Abendmanöver gewöhnlich dahin, und man versteht, weshalb er mit dem ersten Offizier manchmal nachher so ernste seemännische Gespräche führt, in denen ihm aber jener, als der Ältere, stets über ist. Während sich v. Stranz und Strehlke, der Offizier

vom Großmast, eifrigt um diesen bemühen, läßt der Kapitän Knurrig ab und zu auch einen Blick auf den Besan, das hinterste Segel am Kreuzmaste fallen; dabei bleibt es aber nicht. Er fängt an zu verbessern, läßt einmal an der Luvschot holen, ein andermal an der Pit, und der Leutnant v. Spitz, der dort kommandiert, hat seine große Freude dran. Ja, ja, die „Besanzschot“, manche sind schon froh, wenn der Kommandant sich mit der Besanzschot abplagt, dann bleibt er wenigstens von anderen Sachen weg, denken sie, wie mag es nun aber erst den Ärmsten auf einem modernen Schiffe gehen, wo es keinen Besan, also auch keine Besanzschot mehr für den Kommandanten gibt?

Die Kommandobrücke ist ebenso oft vorn im Schiffe, als auch hinten, denn wenn sie sich vorn befindet, hat man den Vorteil, nicht durch Masten, Schornsteine und Rauch in solch empfindlicher Weise behindert zu werden, wie hinten. Auf der Kommandobrücke befinden sich zur Verfügung des jeweiligen Kommandierenden die sogenannten Kommandoelemente. Sprachrohr, Telegraphen und Signalapparate, welche nach der Maschine, nach den Munitionsräumen, nach den Kanonen und den Torpedoräumen gehen. Im Gefecht kann solch komplizierter Apparat leicht weggeschossen werden, deshalb muß für möglichst guten Schutz zeitig Sorge getragen werden.

In nächster Nähe der Kommandobrücke befindet sich das Ruder (2). Am Ruder stehen gewöhnlich ein Seefadett und ein Steuermannsmaat zur Beaufsichtigung der steuernden vier Matrosen. Unter dem Ruder (2) erblickt man in der Batterie ein anderes, ein Reserve-, auch Gefechtsrunder benanntes, das in Fällen bemannt wird, in denen das obere unbrauchbar geworden sein sollte. Die vielfach vorhandenen Dampftruder werden von einem Mann bedient.

(11) ist die Bordwand, welche auf Kriegsschiffen gewöhnlich übermannshoch ist und einen Ausblick nur durch die Pforten (12, 12, 12) und durch das Fallreep (9) gestattet. Letzteres dient gleichzeitig dazu, den Weg an und von Bord abzugeben.

(8) bezeichnet die großen Boote, die Barkassen und Pinassen, welche zu zwei ineinander gesetzt dort ihren Platz haben. (7, 7) hingegen sind die außerbord gehißten Kutter. Sie hinab und hinauf zu bekommen ist viel leichter, als die „schweren Boote“ ein- und auszusetzen. Die Kutter sind deshalb auch in See die eigentlichen Rettungsboote.

(3, 3, 3) sind Öffnungen im Oberdeck, teilweife mit Glasfenstern, teilweise mit durchbrochenen Hölzern zugedeckt, um Licht und Luft in die darunter liegenden Räume gelangen zu lassen. Diesen Öffnungen entsprechen noch andere (4, 4) ohne Verschluss, welche mit Treppen versehen sind. Eine dieser Treppen herniedersteigend befindet man sich in der Batterie, die ungefähr 2 m hoch und der eigentliche Gefechtsraum ist, weshalb sie der freundliche Landbewohner auch manchmal den „Waffenfaal“ benannt hat. Hier sieht man die weißen Bierecke, durch welche Deutschland mit anderen Nationen teils auf dem Wege des Zeremoniells, teils auf dem Wege der „ultima ratio regis“ einmal mit Salutkartuschen, das andere Mal mit Granaten zu sprechen gewohnt ist.

Die Batterie ist des Schiffes Schmuckkästchen, dort blüht und blinkt alles wie eitel Land, das Licht der Sonne, welches bei den Korvetten direkt, bei den Fregatten erst durch Luken und Pforten hereinfällt, spiegelt sich in den dunkel glänzenden Rohrkörpern, in den hell polierten kleineren Stahl- und Eisenteilen, während ein tadellos weißes Deck den Abstand der Farben angenehm hervortreten läßt; jeder, der in solche Batterie hineintritt, wird angeheimelt von dem Gedanken: „Hier sieht man die Liebe des Mannes zu seiner Waffe, wer seine Waffen derartig liebt und erhält, der wird sie auch zu gebrauchen verstehen.“ Das Bild S. 141 stellt die Batterie einer Kreuzerfregatte dar, und zwar die Steuerbordseite von hinten gesehen.

Die Batterie enthält von vorn ab die Kombüse (8), das Gangspill (6), das Ruder und die Kajüte des Kommandanten (1). Außerdem, daß die Batterie der eigentliche Gefechtsraum ist, dient sie zur Unterbringung sämtlicher Handwaffen.

In den Freizeiten ist die ganze Steuerbordbatterie und auch ein Teil der vorderen Backbordbatterie den Unteroffizieren und Mannschaften überlassen; doch müssen sie sich von den Waffen und Geschützen fern halten. Um dies zu erreichen, ist an den Geschützen eine Art von Geländer, das Strecktau, gezogen.

Sollte dieses nicht genügen, so wissen wir, daß der Feuerwerker Kiegel seine Befugnisse kennt. Kiegel hat zwar als Feuerwerker manchmal die Berechtigung, so zu tun, als wäre er vom vielen Schießen etwas taub geworden. Wenn aber Untergebene in der Batterie herumhülfen, wenn sie nicht sollen — dann hört er wie ein Fuchs.

Auf neueren Schiffen enthält der hintere Raum der Batterie außer der Kommandantenkajüte noch einige Kammern für Zahlmeister, Prediger und das Bureau, und wenn Kadetten an Bord sind, die Kadettenmesse. Sie sind indessen alle, ebenso wie die Kajüte selbst, so eingerichtet, daß sie im Fall eines Gefechts schnell ausgeräumt und ganz beseitigt werden können.

Der hintere Teil der Backbordbatterie ist speziell für die Offiziere und Kadetten als Erholungsplatz in den Freizeiten bestimmt, und zu solchen Zeiten dürfen Stühle und Bänke dorthin gebracht werden. Eines unserer

In der Batterie eines Kreuzers

Arthur Renard, Kiel.

beliebtesten Kadettenspiele war stets das „Frischwachsspiel“. Es bestand darin, daß man um ein Geschütz einen Halbkreis bildete. Auf einer Tasse des Geschützes saß einer der Spielenden und hielt auf seinem Schoße den Kopf eines anderen, so daß dieser seinen sonst zum Sitzen gebrauchten Teil den übrigen zuwendete. Ein jeder hatte das Recht, auf ihn einzuhauen, und der Geschlagene mußte nach jedem Hieb raten, wer geschlagen habe, der Geratene löste ihn dann ab. Mit diesem Spiel kann man sich stundenlang die Zeit vertreiben, und weil sich dabei jeder mehr oder weniger als Gefühls- mensch entwickelt, bleibt auch noch längere Zeit die Erinnerung an das schöne Spiel vorhanden.

In der Nacht ist die Batterie Schlafort für einen Teil der Mannschaft.

Das Zwischendeck (III) ist etwas niedriger als das Batteriedeck und hat weniger Licht als jenes. Das Zwischendeck liegt halb unter der Wasserlinie; sowie sich das Schiff aber bewegt oder die See nicht ganz ruhig ist, liegt es zeitweise ganz unter Wasser. Früher führten kleine runde Fenster, sogenannte Dchsenaugen, durch die dicke Schiffswand, und das durchfallende Licht war sehr spärlich. Heute sind die Zwischendecksfenster größer geworden; nahmen sie früher die Fläche einer Untertasse ein, so beträgt ihre Größe heute etwa 2 dm im Quadrat. In dem Bilde erscheinen die Dchsenaugen als kleine weiße Punkte. Jeder Seeoffizier weiß genau, wenn in See der Zeitpunkt gekommen ist, die Dchsenaugen zumachen zu lassen. Es ist dies sehr wichtig, da nicht allein die Trockenheit der eigenen Kammern, sondern auch die Sicherheit des ganzen Schiffes vom rechtzeitigen Verschuß der Dchsenaugen abhängt. Manchmal beim frühlichsten Zusammensein sieht man plötzlich Gesichter erbleichen, wenn ein plätscherndes Geräusch aus irgend einer Kammer hervortönt; es heißt dies Geräusch dann gewöhnlich, daß wieder einer verjäumt hat, sein Dchsenauge zu schließen, und daß nun sein ganzes Hab und Gut unter Wasser gesetzt worden. Mitgefühl hat er nicht zu erwarten, lautes Beifallsrufen tönt den einströmenden Wasserstrahlen entgegen. Trotz der verhältnismäßig geringen Öffnungen, welche diese Art von Fenstern bilden, sind sie doch im Stande, gewaltige Massen von Wasser zu fördern. Man muß bedenken, daß das Wasser unter einem ganz außerordentlichen Druck einströmt, wenn das Schiff mit einer gewaltigen Kraft auf die Seite gelegt und gegen die See gepreßt wird. Es ist schon der Fall vorgekommen, daß ein Linienschiff zur Zeit eines großen Festes an Bord, vor Montevideo zu Anker liegend, von einem heftigen Seitenwind getroffen wurde, und daß es, weil Dchsenaugen und Pforten der unteren Batterie offen gelassen waren, gekentert, d. h. umgeschlagen ist, so drückte die Masse des einströmenden Wassers das Schiff auf die Seite.

Ein andermal, am 29. Mai 1782, hatte man in Spithead den „Royal George“, ein Schiff von 100 Kanonen, übergelegt, um ein Unterwasserrohr zu reinigen. Eine Bewegung der Kanonen der untersten Batterie erhöhte dieses Überliegen, und das Schiff versank mit dem Admiral Kempenfeldt, 20 Offizieren und 400 Mann!

Den vordersten Raum im Zwischendeck nimmt das Lazarett (5, 5) ein. Aus dem Obigen geht hervor, daß dieser Raum mit den modernen Anforderungen, die man an Lazarette stellt, nicht mehr vereinbar ist.

Wer noch nicht krank war, konnte es in den früheren Lazaretten werden.

Das Zwischendeck bis zum großen Mast ist, ähnlich wie die Batterie, der Wohnraum, Schlafrum, Eßraum der ganzen Mannschaft. Tische und Bänke, die zum Auffangen unter Deck eingerichtet sind und nur zu den Mahlzeiten auf das Kommando Backen und Banken niedergeschlagen werden, dienen zum Bereitstellen des Essens. Rings an der Bordwand sind

Regale oder Spinde aufgestellt, die zu mehreren Hunderten die Kleider der Mannschaften enthalten, jedes aussehend wie das andere, jedes gepackt wie das andere, jedes dasselbe enthaltend.

Gewissermaßen eine Fortsetzung der Kleiderkastenregale bilden nach hinten zu die Kammern, deren erste an Backbord die Pantry des Kadetten-Stewards ist, dann folgt die Kadettenmesse selbst und nun hintereinander die Kammern der Deckoffiziere und schließlich die der Offiziere. Zwischen

Matrosen am Geschütz.

Arthur Renard, Kiel.

dem großen Mast und der Offiziersmesse stehen die Kisten der Kadetten. Die Offiziersmesse und deren Vorratsräume nehmen das letzte Ende des Schiffes ein.

Der weitaus komplizierteste Teil des Schiffes ist die Last (IV). Diese enthält fast sämtliche Vorratskammern und alle jene Räume, die einem direkten Schusse nicht ausgesetzt werden dürfen.

Im Vorschiffe bezeichnen (15, 16, 18) diejenigen Lokalitäten, in denen Bootsmann, Zimmermann und Feuerwerker ihr Inventar bergen, wo Öl und Farben gehalten und verausgabt werden; die Räume führen an Bord den Namen Hellegat der einzelnen Ressorts.

Ihnen zunächst liegt wohlversehen gegen Feuergefähr die Hauptpulverkammer (14); sie ist besonders stark eingedeckt, auf modernen Schiffen

aus doppeltem Eisenblech erbaut, und über ihr liegt gewöhnlich die Segelkoje, welche sämtliche Reservesegele birgt. Da die Pulverkammer ganz unter Wasser liegt, kann sie von direkten Schüssen nicht leicht getroffen werden.

(13) sind die Wassertänke aus Eisenblech. Der Raum, in dem sie stehen, heißt die Wasserlaft; dann folgt in weiten Räumen die Maschine; (11) sind zwei Kessel auf jeder Seite des Schiffes, jeder zu vier Feuern, also in Summa 16 Feuer. (10) sind drei Zylinder einer Niederdruckdampfmaschine; (a) die Schraubenwelle und (c) die Lager derselben.

(d) ist die Schraube selbst, sie bewegt sich im Schraubenbrunnen (e) und ist durch besondere Vorrichtungen zum Lichten eingerichtet. Man lichtet die Schraube stets, sowie man voraussichtlich längere Zeit sich auf den Wind als Motor verlassen will, denn eine Schraube im Wasser hindert die Fortbewegung bedeutend.

Da die Schraubenwelle durch das ganze Hinterschiff hindurchgehen muß und vor Beschädigung sehr zu wahren ist, weil sie außerdem in ihren Lagern stets revidierbar sein muß, hat man ihr einen eigenen Raum, den Schraubentunnel (b) opfern müssen. Über und neben demselben ziehen sich die Magazine weiter fort.

Bei (18) finden wir die Taulast, wo schwere Giens und Trossen aufgehoben werden. Bei (7) sind die Granaten untergebracht, bei (1) und (5) der Schiffsproviant. In (2), also direkt unter der Offiziersmesse, liegt die zweite Pulverkammer, und an diese schließt sich endlich die Brotkammer an.

Viertes Kapitel.

Unterwegs.

Durch den Kanal. — Das Leben an Bord. — Der Kommandant und der erste Offizier. — Die übrigen Seeoffiziere und die Doktoren; der Seejätenoffizier. — Der Bootsmann, Zimmermann, die anderen Bedoffiziere und überall zwischendurch die Kadetten. — Die Mannschaften eines Kriegsschiffes, und was sie sich erzählen.

Ohne große Erlebnisse, als daß wir im Kanal ein bis dahin ungewohntes Leben und Weben auf der großen Ader des Weltverkehrs kennen gelernt, steuerten wir an der Insel Wight, dem dahinter liegenden Portsmouth und Southampton vorbei, die grotesken, trockigen Felsen der Südspitze, die Needles zur Rechten lassend nach Plymouth, wo wir zum erstenmal die englische Flagge und dann die im Hafen liegenden fremden Admirale mit den gebräuchlichen Salutschüssen begrüßten. Plymouth ist eine der Hauptseefesten der Engländer mit großen Werften und Arsenalen, damals so recht danach angetan, dem

angehenden Seemann zu gefallen. Da lagen sie zusammen in langen Reihen, die sich so blutig bekämpft, die einen Nelson, einen Howe, einen Rodney, und wie sie alle heißen, dereinst getragen haben, schwimmende Andenken an Englands Helden und Siege, wohl wert, daß man sie bewundert und in der Bewunderung nicht vergißt, was es bedeutet:

„Der Dreizaß Neptuns ist der Herrscher der Welt.“

Plymouth war, wie einer dem anderen überliefert, ein „Eden“ für den Seemann. Weshalb? fragen wir uns heute. Ja, hat es denn mehr als Hamburg, als Bremen aufzuweisen? Nun sicherlich nicht, die Hauptschönheit von Plymouth lag für uns in dem Reize des Neuen, des Fremden. Englische Sprache, englische Sitten, englische Gebräuche, das wirkt bestechend auf ein deutsches Gemüt, und manchmal auch mit Recht. Unbekannt mit der Sprache, mit den Preislagen, erhandelte man nun alles, was überhaupt der Geldbeutel gestatten wollte, vom englischen Stiefel an bis zum teuersten Marinefernrohr, Süßigkeiten und Käse — alles, alles war in England besser, als im Heimathafen, oft in der That, meistens aber, weil wir in England das bezahlten, was wir in Deutschland belacht hätten. Mit unserem Englisch machten wir indessen alle Fiasko, und gerne gestanden wir später ein:

„To acquire the english language is not so easy as many suppose!“ Wir hatten ja hier und da einen Brocken aufgefaßt, aber es waren eben nur solche, und ganze Sätze ließen sich kaum daraus bilden. Dennoch fingen wir flott den Verkehr mit englischen Seefadetten an, und wenn wir mit unserem Englisch fertig waren — Deutsch konnten die Engländer überhaupt selten — dann sangen wir uns gegenseitig etwas vor, das war eben nicht immer schön, aber es genügte.

Der Hafen von Plymouth ist von Natur schlecht, er steht gegen die gewaltigen Wogen des Ozeans offen und wäre oft unbrauchbar, wenn man nicht, wie in manch anderen Häfen, einen mächtigen Damm vor denselben gelegt hätte, einen Wellenbrecher, „das Breakwater“. Nur kleine Durchfahrten lassend, schützt er den Hafen vor der See und eignet sich vorzüglich dazu, diese schmalen Eingänge unter die Kanonen seiner Befestigungen zu nehmen. Der Wellenbrecher von Plymouth ist eine Meile lang und hat unten eine Breite von gegen 150 m.

Während wir in Plymouth lagen, stürmte es heftig aus Süd, und erst als das steigende Barometer besseres Wetter versprach, durften wir daran denken, wieder in See zu gehen. Als dieser heißersehnte Tag herbeikam, konnten wir getrost unsere Taschen offen halten, wir hatten gründlich „ausklariert“, d. h. wir hatten altem Seemannsbrauch entsprechend unseren letzten Silberling an Land gelassen, viel Vernünftiges hatten wir nicht erhandelt, aber wir waren um eine Erfahrung reicher geworden. Die Engländer hatten recht, wenn sie von den Deutschen sagten: „Penny wise and pound foolish“, den Pfennig halten sie fest, die Goldstücke werfen sie weg am falschen Ort.

Es war ein schönes Reiseprogramm, was da vor uns lag, und drei bis

Bei schlechtem Wetter am Steuer.

vier Jahre ist eine lange Zeit. Unser Weg ging über Vissabon nach Rio Janeiro, um das Kap Horn nach der Westküste von Südamerika, durch den ganzen Stillen Ozean nach Ostasien, dann nach Kapstadt, nach Helena und wieder zurück nach England. Es war ein tüchtiges geographisches Thema, viel zu groß, um sich mit einemmal dem Verständnis einzubürgern, nebenher gingen die verschiedensten diplomatischen und handelspolitischen Aufgaben, die wir getrost dem Offizierkorps überließen, denn dafür hatten wir noch gar keine entwickelte Leidenschaft.

Wenn man das Leben während einer langen Reise aufzeichnen will, so verfällt man leicht in den Fehler, sich in Einzelheiten zu verlieren. Einfacher und übersichtlicher scheint sich uns das Seeleben für den Leser zu entfalten, wenn man nicht die Schilderungen von Sachen unternimmt, sondern mehr den handelnden Personen sich zuwendet, wenn man das Leben, den Dienst der einzelnen, vom Kommandanten bis zum Matrosen hinab, beschreibt.

Die Besatzung einer Fregatte besteht aus etwa 400 Mann der verschiedensten Klassen. Man teilt sie ein in den Stab, den Unterstab, die feemännliche Besatzung, die Seesoldaten, die Handwerker und die Heizer.

Den Stab bilden zunächst der Kommandant und der erste Offizier. Ersterer war an Bord unseres Schiffes ein Kapitän zur See mit dem Rang eines Obersten, der erste Offizier war ein Kapitanleutnant mit Hauptmanns-rang. Auf ihn folgten 4 Oberleutnants und 6 Leutnants z. S., 1 Kapitanleutnant als Observationsoffizier, 1 Offizier der Seesoldaten, 1 Ingenieur, 2 Doktoren, 1 Stabsarzt und 1 Unterarzt, 1 Zahlmeister und 15 Kadetten, in Summa 33 Mann.

Dann kamen etwa 40 Seesoldaten, 40 Heizer, 200 Matrosen und 40 Handwerker, Köche, Stewards, Spielleute u. a.

Der Kommandant eines Schiffes lebt, ähnlich wie der Papst, in den prächtigsten Gemächern, wenn man das Wort Pracht hier überhaupt gebrauchen darf, aber er „wohnt allein“. Der Hinterteil der Batterie ist gewöhnlich für ihn eingerichtet und in drei Räume geteilt. Der hinterste Raum zerfällt in zwei kleinere, in den Schlafrum und den Arbeitsraum; vor beiden zieht sich die sogenannte Vorkajüte hin, der Speiseraum des Kommandanten, zugleich aber das Zimmer für Verhöre, Gerichte und Festlichkeiten. Der Kommandant ist nicht verpflichtet, bestimmte Stunden an Deck zu sein, doch muß er immer oben sein, wenn Gefahr durch Wind und Wetter, durch nahes Land oder wegen Untiefen befürchtet werden muß. Er ist Tag und Nacht verantwortlich für die richtige Leitung des Schiffes, fachgemäße Ausbildung der Mannschaft, Einteilung der Exerzitien, für den Gesundheitszustand der Leute usw. Er empfängt die Befehle der höheren Behörden und sitzt manchmal tief in Tinte, denn auch an Bord hat sich dieser schädliche Farbstoff stark eingenistet. Manchmal, wenn er ohne Nachricht in kritischen Fällen bleibt, muß er so handeln, wie er es für das Beste hält. Er ist der Befehlshaber einer Truppe im Felde, dieselben Befehle, dieselben Regeln gelten für ihn, wie für jenen, eigentlich ist er der Befehlshaber einer im Felde „recht weit vom Wege ab detachierten Truppe“.

Da kein Seeoffizier mit dem Säbel gleichzeitig die Vollkommenheit umschnallt, ist der Kapitän ein vielgeplagter Lehrmeister, und wie es die Umstände mit sich bringen, gibt es sone und sone, d. h. grobe, sehr grobe und minder grobe. Die liebenswürdigen sind die Ausnahmen, und gewöhnlich sind die gröberen die beliebteren, wenigstens drücken sie sich stets klar aus.

Peinlich für jüngere Offiziere sind die nervösen Kapitäne, die stets kontrollieren müssen, denen jedes Geräusch im Schiffe verdächtig vorkommt und die wie ein zweiter Schatten neben dem Wachhabenden hin und her marschieren. Einer meiner Kommandanten, eine Seele von einem Kapitän, der überhaupt nur sprach, wenn es absolut nötig war, überließ den Wachhabenden die Kommandobrücke vollständig und störte nur selten ein angefangenes Manöver; war die Sache indessen vorüber, dann erschien er ganz plötzlich, und mit der scheinbar gleichgültigsten Miene musterte er den etwa angerichteten Schaden.

Die Ursache dieser scheinbaren Gleichgültigkeit wurde mir indessen sehr bald klar.

Auf der Brücke, wo wir immer stehen mußten, mündete ein Sprachrohr. Es führte in die Schlafkammer des Kapitäns, der auch bei Nacht eine Verbindung mit dem Deck haben wollte. Ein anderer Zweig des Rohres aber führte nach einer aus dem Schiffe hinten ausgebauten sogenannten Backe. Diese Backe hatte ein großes Fenster nach der Seite und eines nach vorn zu. Von diesen aus konnte man ganz genau sehen, was um das Schiff und oben los war; in denselben aber hat der gute Mann stets gelesen, wenn er nicht auf Deck war, lange, ehe wir von solchen Ausfalltüren und von einer zweiten Rohrleitung eine Ahnung gehabt hatten, er war also, auch wenn er sich unten befand, jeden Augenblick bereit, ratend einzugreifen. Auch die „Stoich“ hatte ähnliche Ausbauten, manchmal sind sie als Badekammern und auch noch als andere nützliche Räume eingerichtet, und in letzterem Falle luftiger und bequemer als andere derartige Institute im Schiffe, zum mindesten aber diejenigen der Kadetten. Diese Bemerkung hatte ich längst gemacht, und in einer schönen Nacht, bei recht schlechtem Wetter, zog ich als ziemlich guter Turner es vor, dem Kapitän in dieser Backe einen Besuch zu machen. Ob irgend ein Geräusch den strengen Kapitän „Knurrig“ geweckt, oder was ihn sonst beunruhigte, weiß ich nicht, kurz und gut, plötzlich wurde es in der Kajüte lebendig, und ich hörte Licht anmachen. Zu meinem nicht schwachen Entsetzen näherte sich das Licht der Steuerbordseite, an der ich mich befand, und fiel bald hell durch die Spalten der Wände. Was tun? Wenn der Kapitän mich hier abfaßte, ging es mir schlecht, also — Riegel von innen vor!

Zum selben Moment drehte der Kapitän auch schon am Griff, eine kurze Kraftanstrengung, ich war schneller, der Riegel hielt.

„Nu hört doch alles auf“, rief der Kommandant, „das spukt hier! Posten! —“ der Posten hörte nicht gleich, und in Wut polterte der Kapitän durch die Vorkajüte nach der Batterie, um dort den Posten zu holen. Das war mein Glück, ich fürchtete, er würde die Jalousien einschlagen, dann wäre

ich blamiert gewesen. Die wenigen Sekunden der Abwesenheit des Kommandanten genügten mir, noch schnell einige dort aufgehängte Bananen mitzunehmen, den Kiegel wieder zurückzuschieben und außenbords hinaufzuturnen. Während ich oben die Schalen meiner Bananen abpellte und über Bord

Wir standen so fest da wie unsere Masten.

Zeichnung von Richard Knödel.

lachte, Ernst war es gewesen.

Der Kapitän fing an:

„Wer von den Kadetten hat heute —“ „Aha, jetzt

kommt die Geschichte“, flüsterte es in mir, „nur nicht gewackelt“, dachte ich mir aber ebenso schnell, und so kalt wie ein erfrorener Spatz sah ich Knurrig an, der wohl wußte, daß er so auf dem besten Wege war, den Schuldigen zu entlarven, und nochmals sagte er: „Wer von den Kadetten der Mittelwache hat vergangene Nacht?“ — jetzt fixierte er mich aber mit Augen, die wie Drillbohrer in mich hineingingen — „jemand hier an

Steuerbord achtern über Bord steigen sehen? Es ist jemand in meiner Kajüte gewesen, und ich will wissen, wer es war!"

Wir standen so steif und so ruhig wie unsere Masten da, keine Wimper zuckte.

"So, also niemand — sonderbar — dann muß ich mich getäuscht haben", nochmals fühlte ich das Stechen seiner grauen Augen in den meinigen — dann hieß es: „Weggetreten!"

Ich atmete tief auf — alle waren der Meinung, „den Alten hat's", denn ich schwieg wohlweislich.

Der Leutnant Bergström stand hinter dem Ruder, er hatte die Geschichte mit angesehen, er hielt mich fest. „Franz", sagte er, „wenn ich der Kapitän gewesen wäre, dann hätte ich gesagt: Seekadett v. Rheinstejn, Sie sind es gewesen — hab' ich recht? — Du kannst dich doch nicht ordentlich verstellen."

Knurrig war ein sonderbarer Herr, er hielt es nicht allzustreng mit der genauen Wissenschaft der Navigation, der Witterungskunde, der Meteorologie; wenn ihm etwas paßte, oder nicht, immer war er mit dem Mond zur Hand, der Mond brachte Wechsel und Leben in alles, der Mond, der Ebbe und Flut verursacht, der mußte auch noch anderes verrichten können, er war ein Falb heutiger Tage. Der Mond fraß die Wolken, der Mond besänftigte den Wind, ja, wir waren bald so weit, daß wir sagen konnten, der Mond lullte ihn ein, wenn er schlafen wollte, und wenn der Mond fehlte, dann war Knurrig so, wie er hieß.

Wachte man ihn, dann schrie er: „Was macht der Mond?" Immer war man darauf nicht gefaßt, denn man sollte ihm, selbst halb im Schlafe, irgend einen Feuerturm, irgend eine Veränderung in der Segelstellung melden. So kam denn oft eine recht mangelhafte und falsche Meldung zustande, denn ebenso wie man bei ganz feierlichen Vorstellungen seinen Namen vergessen kann, so wußte man als Kadett, wenn man so angefahren wurde, manchmal überhaupt nicht, ob der Mond schien oder nicht. Neben dem Mond spielte der Westwind eine Hauptrolle im Leben von Knurrig, ihn konnte er nicht vertragen. War kein Mond am Himmel und wehte es aus West, dann war er furchtbar, und ein Kadett soll einst durch nächtliche Meldungen es fertig gebracht haben, ihn derartig mit fehlendem Mond und westlichen Winden zu schrecken, daß er mitten auf See und bei schönstem Wetter befahl, Feuer unter den Kesseln anzustecken, obgleich die Zylinder zur Reparatur auseinander genommen waren. Das Feuer konnte nicht angesteckt werden, und der Kadett wanderte für seine Schilderung einige Mittelwachen extra. Er verwünschte Knurrig, und sollte er einst sterben und gingen die Gebete von Bjorkowski, denn der war der Sünder, in Erfüllung, dann käme Knurrig in einen Himmel, in dem nie mehr ein Mond schien und immer Westwind wehte.

Der Kommandant ist gewöhnlich allein, oft aber liebt er es, Menschen um sich zu haben, mit denen er sich unterhalten kann, manchmal liebte er auch ein kleine Partie; die Menschen und also auch die Kommandanten sind

verschieden. Knurrig hielt es für seine Pflicht, jeden Sonntag mehrere Offiziere und Kadetten bei sich zu sehen, für uns war das in schlechten Zeiten eine Erholung, kam dazu noch eine Einladung in die Offiziersmesse, so konnte man mit einiger Kunst, wenn die Tage gut gelegt waren, damit eine Woche haushalten. Viel gesprochen wurde auch bei Knurrig nicht bei Tische, und man hatte nur darauf zu achten, daß man mittam, denn es wurde schnell serviert, stand der Kapitän auf und machte uns seine übrigens ziemlich kurze Verbeugung, dann war es vorbei — nun Kadetten haben die nötige Übung.

Man sagt wohl, was ein Hätchen werden will, das krümmt sich beizeiten, auch daß ein Talent sich in der Stille bildet, z. B. bei der erwähnten Stille bei der Kommandantentafel, und einen scharfen Blick und eine feste Hand verriet schon als Kadett der brave Bayer Nageldingen. Knurrig schob ihm etwas malitios lächelnd einen Pudding hin, der noch nicht berührt war, was tun? Aber Nageldingen hatte Anlage, sein Auge leuchtete; eins, zwei, drei blitzten seine Gedanken (nämlich Kapitän Knurrig, Kapitänleutnant v. Stranz und ich) raps, raps und noch einmal raps mit dem großen Puddingmesser, der Pudding bestand aus drei Teilen und Nageldingen legte sich ohne mit einer Wimper zu zucken $\frac{1}{3}$ Pudding auf seinen Teller, von Stranz sah etwas ernst aus, Knurrig vergnügt und Nageldingen höchst unbefangen.

„Das haben Sie gut gemacht, Nageldingen“, meinte Knurrig — „das ist so was, wie Teilung der Erde, wünsche Ihnen viel Glück in Ihrem Beruf.“

Der kluge Knurrig war ein Prophet.

Nageldingen hat es bis zum Kapitän gebracht und wird sicher noch Admiral werden.

Jeden Sonn- und Feiertag, gewöhnlich um zehn Uhr, inspiziert der Kommandant das Schiff bis in die untersten Räume, und dann sind alle Personen zugegen, denen die Reinhaltung und Ordnung in den besuchten Teilen obliegt, während die Mannschaften, in Divisionen angetreten, der Spezialmusterung durch ihre Offiziere unterliegen. Die Zahl der Divisionen oder Abteilungen richtet sich nach den Schiffsverhältnissen; gewöhnlich sind es fünf mit je zwei oder drei Offizieren, die auch durch Kadetten und Unteroffiziere ersetzt werden können.

Das ausführende Organ für den Kommandanten ist der erste Offizier, er ist so zu sagen die Stimme, mit der der Kommandant zur Mannschaft spricht, sie lobt, tadelt und straft. Wenn das Schiff ausgerüstet wird, übernimmt er alles, Stück für Stück, wenn es abgerüstet wird, gibt er alles von Bord, er ist für das ganze Material verantwortlich gemacht, und deshalb sagt man von ihm: „Erst mit dem Großmast geht er von Bord.“ Er ist derjenige, der am wenigsten auf Urlaub gehen kann, denn er wird im Schiff fortwährend verlangt, geht oder kommt jemand an Bord, soll eine Arbeit verrichtet werden, sei es eine Reinigungsarbeit, oder ein Exercieren, nichts — nichts passiert, wovon er nicht Kenntnis haben muß, woran er

nicht teilnimmt. Er gleicht einem in Permanenz erklärten Meldebureau, und wenn der Kommandant der Vater, so ist der erste Offizier die Mutter des Schiffs. v. Stranz war leider verheiratet, und Knurrig war Jungeselle, dies stimmte wenig zusammen, denn Stranz wollte manchmal noch an Land, oder die Gattin wollte, wenn es nicht anders ging, zu ihm an Bord, und beides wollte Knurrig nicht, denn er war ein geschworener Damenfeind.

Erster Offizier mit Winkflagge.

Das war die erste kleine Mißstimmung auf der „Stofsch“, und wir Kadetten waren behilflich, das entstehende Leck zu stoppen. Im Einverständnis mit Stranz benutzten wir unsere Rolle, den Verkehr mit dem Hotel inne zu halten, in dem die Gattin wohnte, und kaum war der knurrige Knurrig von Bord, so saßen wir auch schon zu sechsen in der Rolle, um sie abzuholen, kam die Gig wieder in Sicht, dann ruderten wir mit ihr an Land, wir waren noch jung genug, um das für Sport anzusehen, was den anderen bitterer Ernst war.

Auf einem großen Schiffe tut der erste Offizier keine Wache, auf

kleinen aber geht er die Morgenwache, d. h. von 4—8 Uhr. Immer aber ist er von morgens bis abends 9 oder 10 Uhr ununterbrochen zu haben, und leidlich abgehetzt begibt er sich zur Koje. Er hat im Auftrage und unter Kontrolle des Kapitäns alle Exerzitien anzuordnen, alle Verteilungen der Mannschaft vorzunehmen und einzuüben. Er ist der Rollenfabrikant, der denn auch zu jeder Stunde wissen muß, wo jeder Mann hingehört. Der erste Offizier ist der eigentliche Exerziermeister des Schiffes.

Die Tageseinteilung unterliegt seinen Anordnungen. Den ganzen inneren Dienst, die Tagesroutine, hat er zu regeln.

Da heißt es z. B., Montags morgen 6 Uhr wäscht die Mannschaft ihr Zeug. Um 6 Uhr 45 Minuten wird es zum Trocknen aufgehängt. Um 7 Uhr ist Frühstück, 7 Uhr 30 Minuten Reinigung des Deckes, 9 Uhr Gewehrmusterung u. s. f. Jeder Tag, jede Stunde, selbst jede Minute wird nach vorgeschriebener Routine verlebt, niemand darf ein Hemd wechseln, wenn es ihm beliebt, oder schlafen oder rauchen, wenn nicht die Stunde hierzu geschlagen hat. Hier kommen wie nirgendwo anders die biblischen Worte zur Geltung, „ein jedes Ding hat seine Zeit“, mit dem Zusatz aber, „und zwar nur so wenig“, denn alle Zeit ist so bemessen, daß sie eben ausreicht, wäre es anders, dann könnte mancher auf das Faulenzen kommen, und solches soll anstecken. Im Hafen und in See ist die Tageseinteilung natürlich verschieden, in den Tropen anders als in kälteren Klimaten, weil die heißen Mittagstunden eine Anstrengung der Mannschaft im gewohnten Tempo nicht mehr gestatten, man unterscheidet deshalb Hafen-, See- und Tropenroutine.

Wenn der erste Offizier es fertig gebracht hat, daß seine Routinen monatelang genau inne gehalten worden sind, und daß in den bestimmten Zeiten das geleistet worden ist, was auf der Routine stand, dann kann er vor seinen Vorgesetzten treten und sagen, „das Schiff ist in Ordnung“.

Der erste Offizier braucht vor allen Dingen gute Nerven, ein vortreffliches Stimmorgan, ein seemännisches Auge und Kenntnis der praktischen Seemannschaft, d. h. der Kunst, mit Segeln, dem Ruder, der Maschine und anderen Hilfsmitteln des Schiffes umzugehen und sie auszunutzen. Der erste Offizier sorgt für die Instandhaltung von Schiff und Takelage, daß alles rein sei und alles haltbar und gangbar für seinen Zweck. Ihn unterstützen in allen Einzelheiten, sei es Schiffszimmerei, oder Takelage, oder Maschine, je ein Offizier und ein Deckoffizier bei der praktischen Durchführung seiner Anordnung und in der Verwaltung der mitgenommenen Vorräte.

Im allgemeinen kann man sagen, ebenso wie manche andere für das Liegen im Hafen schwärmen, so schwärmt der erste Offizier für die Seetage.

Deshalb war so lange, wie wir in Danzig lagen, v. Stranz kein vollendeter erster Offizier, denn er war verheiratet, und erst als die blauen Bogen des Ozeans unseren Kiel umrauschten, war er das, was er sein sollte — ein vollkommener erster Offizier, solche sind selten wie die guten Melonen, unter fünfzig nicht eine.

Der Bootsmann, das älteste und erfahrenste seemännische Mitglied

des Matrosenkorps, ist die mächtigste Stütze des ersten Offiziers. Von ihm werden Spezialkenntnisse der Mannschaft und Verwertung derselben an passender Stelle verlangt. Mit des Bootsmanns größter Stolz ist es, um das Schiff zu fahren und zuzusehen, daß jeder Strick steif geholt ist, daß er nicht im Winde schlägt, oder bummelig umherhängt, daß die Rahen ordentlich parallel („plarell“, wie er gewöhnlich sagt) hängen, daß keine Stricke außerbords zu sehen sind, und daß das Schiff gut in Farbe sei.

Wenn er jeden Morgen mit wichtigem Gesicht über das Fallreep steigt, und der erste Offizier zu ihm sagt: „Na, Hildebrecht, machen Sie schnell mit dem Brassen und Toppen, ich möchte noch einmal vor der Musterung die Kanonen ausrennen lassen und die Ketten wegschießen“, dann macht er eine Miene, als wenn er mit seiner Sache doch weit vorginge. Noch im Fallreep schimpft er einige alte Kerls dumme Jungs, ruft nach seinem Faktotum, z. B. nach dem Matrosen Frugjel (der natürlich stets anders heißt, als er ihn nennt), daß er ihm die Winkflaggen bringe, und dann beginnt er seine Zurechtputzung des Schiffes mit einer Ruhe, als wenn er allein der Herr desselben wäre. Ungeduldig läuft der erste Offizier umher, gelangweilt stehen die Offiziere an den Masten, gähmend seufzen die Kadetten nach dem kalt gewordenen Kaffee. „Dieser verdammte Hildebrecht“, denkt der Kadett; derselben Ansicht ist der Offizier. „Eile mit Weile“, murmelt der Bootsmann, und der erste Offizier findet sich in die Notwendigkeit, denn er weiß, Hildebrecht ist ein ganzer Mann, er versteht seine Sache.

Hildebrecht steht dann trotz Schwanken des Bootes in seiner Rolle und lenkt sie um das Schiff herum, während alle 400 Mann seiner Kommandos, welche er mit bunten Flaggen gibt, gewärtig sind, auch die Offiziere.

Endlich — endlich ist diese furchtbar langweilige halbe Stunde vorbei, langsam steigt Hildebrecht die Treppe hinauf — der erste Offizier empfängt ihn schon:

„Na, Bootsmann! Alles klar?“

„Alles in Ordnung“, antwortet Hildebrecht, „nur der Bümmel des Galions-Inspektors, der Parfümke, hat wieder einmal nicht uffjepaßt.“

Dieser Herr Inspektor hat unter sich das W. C., und dies ist keine bevorzugte Stellung an Bord.

„Lassen Sie den Schnösel doch selbst mal unter die Pumpe halten“, sagt v. Stranz davoneilend.

„Hab' ihm schon eine Waschung mit Sand rezeptiert“, ruft Hildebrecht ihm noch nach, denn er kann sich bereits ähnlich gelehrt ausdrücken, wie der Lazarettgehilfe, der ihm neulich etwas für die Hühneraugen aufgeschrieben hat, was er auch geduldig getrunken, denn alles nimmt er ein, wenn es nur keine Salben sind.

„Weggetreten!“ kommandiert der erste Offizier. „Wegtreten“, pfeift Hildebrecht; er sieht in die gelangweilten Gesichter der vorüberreisenden Kadetten und sagt grinsend: „Na wartet nur, um zwei Glas geht es wieder los und morgen früh um diese Zeit wieder und so alle Tage, so lange es noch Masten und Rahen gibt. Ich werde euch das Brassen und Toppen

noch oft vormachen müssen, ehe ihr es gelernt. Denn ein Schiff, das nicht gebraßt und getoppt hat, ist überhaupt keins.“ Dann geht er auf Deck umher, kriecht durch die Lasten und fahndet mit strengem Kennerblick nach jeder Ungehörigkeit im Schiff. — Hildebrecht ist, wenn er ein tüchtiger Kerl ist, der zweite Kommandant.

Der Bootsmann ist, wie jeder ältere Seemann, ein Mann von Gemüt; er liebt es, die Kadetten zu sich heranzuziehen, sie zu belehren und ihnen zu imponieren; er erzählt ihnen oft bei heimlicher Flasche auf dem Bordeck die merkwürdigsten Geschichten aus Gegenden, in denen die Kadetten wahrscheinlich noch nicht gewesen sind und die er vielleicht ebensowenig kennt, wie jene, und seine größte Freude ist, wenn der Kadett ihm — glaubt. Anderenfalls muß er die Geschichte noch oftmals hören, wie die Königstochter von Dahu nächtlicherweile zu ihm an Bord geschwommen kam, als er Vordarrest hatte, und das nur, weil er solch auffallend hübscher fixer Kerl gewesen ist! Ja, man sieht es solchem Bären nicht an, daß er so — kolossal lügen kann.

Aber Wind und Wetter, Sonne und Kälte konnte er trogen wie keiner, denn er muß es ja auch; wenn Not an Mann ist, wenn die Segel von dannen fliegen und der Wind die Wogen über das Deck peitscht, wenn vielleicht im Slippen eines Ankers und aufgestecktem Spring die einzige Möglichkeit der Rettung zu suchen ist, dann sind es Stranz und sein Freund Hildebrecht, die raten, helfen, ja auch anfassen. Nie sagen sie sich Liebeshwürdigkeiten, aber auch keine Grobheiten, sie wissen, was sie voneinander zu halten haben, was der eine dem anderen wert ist, und nur heimlich vernimmt man davon, daß der Bootsmann nach schwerer Nacht oder bösen Sturmestunden Stranz in seiner Kammer aufgesucht hat. — Was haben sie sich erzählt? — gesprochen wurde nichts dabei.

Doch des Bootsmanns Nase hat manchmal etwas von Alpenglühen an sich, und die Wige vom kleinen Piper waren deshalb gar nicht so weit hergeholt, wenn er den Bootsmann warnte, des Nachts nicht unter die Stagalaterne zu treten, wenn wir dampften, und erst recht dann nicht, wenn er mit seinem Freund, dem Obermaschinisten, sich auf Bordeck aufhielt. Piper mußte denn allerdings stets schnell aus der Verlängerung der Oberleesegelespiere des Bootsmanns eilen, wie er manchmal seine kräftigen Arme nannte. Das hat folgende Bewandnis. Wenn man nachts mit einem Schiffe dampft, so hißt man ziemlich hoch vorn am Fockmast oder Fockstag eine Laterne, rechts am Bug eine grüne und links eine rote Laterne. Jeder, der von vorn kommt, sieht diese Zeichen und weiß, daß er einen Dampfer vor sich hat, der auf ihn zukommt und der, wie er, bestimmten Ausweichegesetzen unterworfen ist. Wenn nun mit des Bootsmanns Nase aus dieser einen Laterne zwei geworden sind, so heißt es, „das Schiff hat ein anderes im Schlepptau“, kann also nicht in gleichem Maße ausweichen, und sind gar drei übereinander, so zeigt das Schiff an: „Ich bin manövrierungsunfähig.“

Auch in der Meise der Deckoffiziere ist er der tonangebende Mann; der beste Stuhl, den der Segelmacher und der Zimmermann ihm aus überspartem Material hergestellt haben, dient ihm zum Sitz. Der Steward,

der unter des Bootsmanns Fittichen wachtfrei geworden ist, weil er zugleich sein Bursche sein darf, gibt ihm stets die besten Bissen, auch wenn es außerhalb der Mittagsstunde sein sollte. Vom Bootsmann Hildebrecht könnte ich noch stundenlang erzählen, denn es ist der geachtetste und gefürchtetste Mann an Bord, der sich für mehr hält, als alle anderen.

Je mehr die Dampfer die Segler verdrängten, desto mehr trat der Bootsmann in den Hintergrund, desto mehr traten dafür die Maschinisten und Ingenieure hervor. Ein Segel schwindet nach dem anderen, ein Strick nach dem anderen, und bald hat der Bootsmann seine Rolle ausgespielt, man findet ihn nur noch in der Legende oder auf Werften, wo er langsam seinem Aufbruch entgegengeht. Ein Bootsmann an Land ist ein Schwan im Hühnerstall, bald wird sein Sterbegefang ertönen.

Abends um 9 Uhr geht die erste Wachtronde durch das Schiff; von da ab alle Stunden, während die Wachmannschaften, wie am Tage, alle vier Stunden abwechseln. Im Hafen ist für die Mannschaft der Wachtdienst erleichtert; in See aber muß stets die halbe Mannschaft an Deck sein, während die andere Hälfte in den Nachtstunden in den Hängematten liegen darf. Von den bisher noch nicht genannten Offizieren sind auf größeren Schiffen zwei stets auf Wache, einer auf der Kommandobrücke, einer auf dem vorderen Schiffsteil, je nachdem die Einrichtungen getroffen sind. Kadetten sind beiden zur Hilfe gegeben.

Die erste Ronde ist die wichtigste. Sie hat nachzusehen, ob die Mannschaft wirklich in den Hängematten liegt, und sich zu überzeugen, daß die Wache an Deck gemustert ist, daß die Posten für die Nacht richtig aufgezo-gen, daß die vorchriftsmäßigen Lichter brennen und alle anderen ausgelöscht sind, daß Ruhe im Schiff ist, daß alle Pforten, wenn Gefahr möglich ist, geschlossen sind und daß alle Pumpen für die Nacht in Bereitschaft stehen. Diese Ronde führte der erste Offizier an; ihm folgen in langer Schlangenlinie Bootsmann, Feuerwerker, Zimmerleute, Bottelier und Hellegatsleute, während der Tambour oder Hornist als Luzifer vorankriecht.

Es gewährt einen komischen Anblick, die ganze Gesellschaft durch alle Ecken und Winkel klettern zu sehen, und mancher Knuff, mancher Hieb trifft den harmlosen Schläfer, welcher Arme und Beine, manchmal gar Stiefel und Hosen aus den Hängematten herabhängen läßt. Auf einem Kriegsschiff geht es sehr peinlich zu; nicht allein im Wachen, sondern sogar im Schlafen sollen die Knochen sich nach Vorschrift legen und strecken.

Im Zwischendeck schnüffelt die Schlange mit dem hellen Kopf und den vielen finsternen Gesichtern an allen Öffnungen, hinter denen man heimliche Kasinos, Küm-melblättchenspieler oder andere Gesellschaften vorfinden könnte, dann geht es vorn durch die Batterie zurück, wo an geöffneter Kombüse der Koch beweist, daß kein Wasser mehr warm gemacht werden kann.

Diese Jagd unter den Hängematten hindurch ist für ältere Leute keine angenehme, und wenn auch die Ordonnanzkabetten gerade nicht zu den ältesten gehören, so haben sie doch schon Piortowski's Geschichte vom Hafen und dem Swinegel gehört, sie drücken sich beizeiten, um wieder richtig zur Stelle zu sein, wenn der bauchverrenkende Wettlauf beendet ist.

Der Inspektion folgt ein Gemurmel alltäglicher Meldungen, nach deren Entgegennahme der erste Offizier beim Kommandanten verschwindet. Bald darauf empfängt die Ronde die Befehle für morgen aus dem Munde des schnell aus der Kajüte Zurückkehrenden.

Eine hohe Stelle an Bord nimmt der Observationsoffizier ein. Er ist Seeoffizier wie die anderen, nur liegt ihm speziell ob, sämtliche nautischen Berechnungen zu machen; des Morgens muß er für das Aufziehen der Chronometer sorgen und solches dem Kommandanten melden. Er ist an seine bestimmte Wachtzeit gebunden, muß dafür aber Tag und Nacht zur Hand sein. Von ihm gilt heute wie vor 150 Jahren die „Vermahnung“ aus dem Wismarischen Seebuch, wo es heißt:

Wer von Schiffer oder Steuermann will zur See fahren,
Der muß bei Tag und Nacht sein Lot und Lotleine nicht sparen.
Auch haben gute Wacht,
Zu nehmen seinen Kurs und Kompaß wohl in acht,
Auch hüten sich vor Sicherheit
Und sein allzeit zu wachen bereit.

Vielleicht noch mehr als ehemals, denn die Schnelligkeit der Fahrt, der Tiefgang der Schiffe und vor allem die oft unregelmäßige Beeinflussung der Kompassse durch die Eisenmassen an Bord erschweren die Steuerung der Schiffe außerordentlich.

Jeden Mittag meldet er dem Kommandanten die Resultate seiner Rechnungen. Er gibt ihm auf der Karte den Ort des Schiffes an, d. h. er setzt in der Karte den Ort ab. Der Kommandant gibt ihm die Weisung für die nächste Zeit, und der Observationsoffizier sendet die notwendigen Befehle durch seinen Kadetten an Deck, damit ihm das Frühstück nicht noch kälter werde, als es schon geworden ist. Wenn er dann beim Frühstück mit nachdenklicher Miene sein Gläschen Sherry schlürft, sieht ihn wohl ab und zu einer der anderen fragend an, ihn, der zuletzt und in nächster Nähe mit dem Höchstkommmandierenden in Berührung gekommen ist, der allein außer diesem weiß, wo es nun hingehet — aber er sagt nichts. — Er schweigt; er hat viel von dem delphischen Orakel an sich, er will geködert oder gekizelt sein, um seine Weisheit von sich zu geben. Der Seeoffizier läßt sich darauf nicht ein, der geht seine Wache Tag für Tag, ob das 40 Grad sind oder 80, unter denen die Sonne ihm mittags auf den Pelz brennt, aber andere sind es, die ihn umschwimmen, den Observationsoffizier, wiß- und lernbegierig, neugierig wie der Hahn, wenn man ihn in einen neuen Hof bringt, gierig wie die Haifische nach einem Stück Speck. Das sind die Seefahrer, die nicht vom Seefahren, sondern vom Landleben — leben.

Der Observationsoffizier ist von der Wichtigkeit seines Berufes und seiner erhabenen Stellung überzeugt und läßt nur selten den jüngeren Offizier Einblick in seine Beschäftigung nehmen. Da er auch die Schiffsbibliothek unter sich hat, so ist er auch der Klügste von allen Menschen an Bord, aber, willfährig gemacht, gibt er sein Wissen, das ihm aus monopolisierten Quellen fließt, zum besten. Ist ein Pfarrer an Bord, so über-

Linien Schiff Kaiser Friedrich III. unter Belgoland.

Aquarell von Willy Stöwer.

nimmt dieser gewöhnlich, zumal auf den Schulschiffen, auf denen er gleichzeitig Lehrer der Schiffsjungen ist, die Verwaltung der Bibliothek.

Wenn die Nacht klar ist und der Tag eine gute Berechnung, ein gutes Besteck gegeben hat, dann sitzt der Observationsoffizier, der Kapitänleutnant Sonnenstuhl, wohlgelant und nach Möglichkeit der Reisedauer auch noch witzig, astronomische Witze sind nur wenig vertreten und meist ledern, bei einer guten Flasche Rotwein und trinkt sie, ja wohl auch noch eine andere ihrer Schwestern und schmunzelt beim Genuß (er ist ja Kenner, und seine Mittel und seine Zeit erlauben es ihm). Dann geht er stillvergnügt in sein Kämmerlein, im Schlafe aber bescheinen ihn Sonne und alle Planeten mit den liebenswürdigsten Gesichtern und dem klarsten Lichte und versprechen ihm angenehme Fahrt und stetiges gutes Wetter. Kein Wölkchen verdeckt den Horizont, und Lust und Freude wäre es, so scheint es ihm, in einem fort zu messen und zu observieren. Jedes poetische Anschwärmen des Mondes und der Sterne liegt ihm fern, das überläßt er der jüngeren Generation. Bald ist es 7 Uhr des Morgens, ein Kadett weckt den lächelnden Schläfer, er reibt sich die Augen: „Kadett, was für Wetter?“ fährt er ihn an, denn vor seinen Augen dichtet sich ein leiser Hauch zusammen.

„Es regnet und weht etwas, Herr Kapitänleutnant“, antwortet jener mit verhaltener Freudigkeit.

„Der Satan hole das verdammte Wetter in dieser Gegend!“ und doch, denkt er, es ist gar nicht so übel: das bißchen Wind wird meinen Schläfen gut tun, in solcher Kammer ist doch eine gar zu schlechte Luft.

Observationskadett und Steuermann sind seine treuen Gehilfen, die anderen, die nur gelegentlich ihres Dienstes, oder aus Gründen der Belehrung mittun, stehen ihm fern. Ersterer hilft beim Observieren und zerbricht hier und da ein Instrument, der Steuermann aber sieht zu, daß sie stets wieder ganz sind und daß niemand gegen ihr Blauflein etwas einzuwenden hat. An und für sich schon ist der Steuermann das Bild höchster Würde, er verkehrt ja mit Luna und dem Sonnengott und steht sich gut mit dem Observationsoffizier und dem Kommandanten; ist er aber gar Oberstauermann, wie unser Mann auf der „Stoich“, so heißt er nicht Herr Pilgrim, sondern stets Herr Ober-Pilgrim. Wenn ein solcher Mann wie er des Mittags, wenn die Sonne durch ist, d. h. durch den Meridian, seinen Sextanten in den Kasten legt, den Deckel zumacht und mit ihm, als wären rohe Eier drin, über Deck schreitet, ohne jemand eines Blickes zu würdigen, dann könnte man wohl denken, er sei der erste Mann im Staate und im Kasten habe er den leibhaftigen Sonnengott eingefangen. Ja, selbst die Observationsuhr, nach der man die Zeiten der Beobachtung notiert, darf niemand ansehen — anfassen — existiert schon gar nicht, nur ein Vertrauter, wie der Steuermannsmaat, darf sie halten und ablesen, wenn er mehrere Jahre Steuermann studiert hat, denn um Sekundenuhren abzulesen, da bedarf es doch ganz anderer Menschen als dieser Kadetten, die so tun, als wenn sie alles wüßten, und dann mit einer Observationsuhr umgehen wie mit einer anderen; na, überhaupt diese Kadetten — „reden von allem und verstehen von nichts

nichts ab, wenn man sie fragt, was die Wolkenbildung ist, dann wissen sie wieder nichts, indem daß das Lateinische ihnen nicht à main ist, und wenn man sie fragt, wo aus überhaupt — dann wissen sie wieder nichts — und weiß doch jeder Steuermannsmaat, daß aus alle dem erst Wind und Strom und Wetter konstruiert wird.“ So ungefähr denkt Ober-Pilgrim über die Kadetten, die ihn stets befragen und belästigen, wenn er mit seinem „Fuchseisen“, so nennen sie die heiligsten seiner Instrumente, am Heck steht, um die Sonne im Zenit oder den Mond in der „Meridianpassage“ abzufangen.

Er ist ein guter, harmloser Kerl, trotz aller Zwischenfälle Freund der Kadetten und der Zielpunkt aller Deckoffiziersscherze, wie geschaffen für den vierährigen Bootsmann Hildebrecht. Er ist ein viel höher gebildeter Mann wie jener, der nach seiner Meinung bedauert, jemals seinen Namen schreiben gelernt zu haben. Er, der Ober-Pilgrim, war aber seine neun Monate in Rostock auf der Steuermannsschule. Ja, da war er ein ganz verfluchter Kerl der Pilgrim; kein Mädel, das ihn nicht kannte, kein Tanz, wo er nicht war — und dann, das Observieren in Rostock: „Das war doch man eben ein bißchen was anders, als das hier.“

„Ach ja“, ruft einer der Kadetten, „Rostock, davon habe ich ja auch schon gehört, da ist Peter Burenz wohl her, der die Schlacht bei Abukir gewonnen haben will, haben Sie ihn gekannt?“

„Rostock, Herr Pilgrim“, meint der kleine Piper, „das liegt ja da wohl über die Grenze hinaus — da in Mecklenburg?“

Das Gesicht des kleinen Ober-Pilgrim fängt bereits an sich zu verfärben, aber sie lassen ihn nicht zu Worte kommen, schon hat ein anderer wieder das Thema auf die Rostocker Fetthammels gebracht, als ein vierter merkt, daß es an der Zeit ist, einzulunken, und man sich nach dem Ideal von Mensch und Lehrer an der Steuermannsschule, nach dem alten Klugen, erkundigt.

„Hören Sie mal, unser Professor, der alte Klugen“, so erzählte Pilgrim dann, „der observierte nur mit der Uhr, der hatte die Uhr nur so in'n Kopf, der ging oft minutenlang spazieren und Treppen auf, Treppen runter, und wenn er wiederkam, dann sagte er auf die Sekunde genau, wie die Uhr stand. Und dabei war der Mann an die 70 Jahre.“

„Denken Sie mal“, setzte Ober-Pilgrim ein, als es so aussah, als wenn ihm geglaubt würde, seine oft vorgetragene Geschichte fort, „der sah nach der Uhr, ging dann auf den Ort, wohin der Kaiser selbst allein hingehen muß, und wenn er zurückkam, wußte er immer noch auf die Sekunde die Zeit, und das will bei so 'nem alten Manne doch was bedeuten!“

Ober-Pilgrim muß ja auch den Salzgehalt und die Temperatur des Seewassers prüfen, er ist mithin sozusagen auch Naturforscher.

Weshalb Salzgehalt und Temperatur? danach fragte er nicht viel, „wenn es nur notiert ist, das ist die Hauptsache“, er führte seine Tagebücher, und das war ihm genug.

In der Tat enthält das Meer ganz achtbare Massen Salz, man könnte damit fünfmal den Kubikinhalte der Alpen herstellen. In allen Meeren und wieder in allen Tiefen derselben ist der Salzgehalt verschieden, in den

Binnenmeeren mit reichlichem Süßwasserzufluß natürlich am geringsten. Mit dem Salzgehalt und der Temperatur ändert sich die Dichtigkeit des Seewassers und mit dieser die Bewegungen innerhalb des Meeres, daraus folgt schon, wie wichtig es ist, die maßgebenden Faktoren allenthalben zu bestimmen; die Entstehung des Salzgehaltes des Meeres, welche auf den Niederschlag der einft dampfförmigen die Erde umgebenden Atmosphäre zurückzuführen ist, ist eine ähnliche, wie die Entstehung der anderen Beimengungen und chemischen Verbindungen innerhalb desselben. Im Seewasser befinden sich Hunderte von Stoffen, wie Chlorkalium, schwefelsaures Magnesium, Brom, Jod, Arsenik, Kupfer, Silber und anderes mehr.

Man will berechnet haben, daß der ganze Silbergehalt des Meeres an 200 Millionen Tonnen beträgt, nur fehlt es noch an dem Menschen, der es vermag, auf billige Weise dem Meere diese Schätze zu entziehen. An Stelle des toten Reichthums begnügt man sich, den Lebenden zu gewinnen, und davon hat man genug. Millionen und aber Millionen werden aus dem Meere herausgezogen, und jene Worte sind nur zu wahr, die sagen: „Englands meer- und weltbeherrschende Stellung verdankt es dem Kabeljau, und Amsterdam ist auf Heringsköpfen gebaut.“ Es bedarf nur geringer Überlegung, den tiefen Sinn dieser Worte zu ergründen.

Wie viele Hunderttausende in allen Zonen beschäftigt und wie viele Millionen ernährt nicht der Fischfang; welche Heere von Fischern und Seeleuten bildet nicht der Fischfang aus, und welche Tonnen Goldes

a) Mit Sintgewicht. b) nach Auslösung des Sintgewichts.

und Silbers rollen nicht jahrein jahraus in nie enden wollendem Lauf nach jenen Ländern, von wo uns die Fische, eines der Hauptnahrungsmittel, zukommen. Von der Nordsee (dem eigentlich deutschen Meere) sagen die Engländer, es ist uns einträglicher, als unser Ackerbau! In Geld soll der englische Fischfang an 240 Millionen Mark im Jahre einbringen. An 40 000 Fahrzeuge mit 140 000 Menschen liegen dem Fischfang dort ob!

Als gebildeter Mann ging Ober-Pilgrim sogar so weit, daß er die Doktoren auf deren Exkursionen in ihren Sammlungen unterstützte und auch an Bord sich zu allen möglichen Arbeiten freudig anstellen ließ. Mit seinen größten Triumph wollte er feiern, als es unternommen wurde, mit einem Schleppnetz auf großer Tiefe zu arbeiten. Ein Netz wird auf Hunderte von Metern hinuntergelassen und legt sich geöffnet auf den Meeresboden, bewegt sich nun das Schiff, so schrapt das Netz über denselben hin und bringt alles,

wessen es habhaft werden kann, mit nach oben; man hat auf diese Weise in einer Tiefe von 600 m Fische von 30—40 cm Länge gefangen, wunderbare, selbstleuchtende Wesen, wie den *Stomias boa* mit Hunderten von kleinen Leuchtgnorpeln am Körper, auch eine Haiart mit leuchtenden Organen in den Augen, und kaum konnte Mutter Natur wohl eine sinnigere Verbindung herstellen als jene — Augen, welche leuchten und sehen! — Natürlich sind es nur kleine Bruchstücke des Lebens von da unten, welche wir erschauen können, denn unsere Hilfsmittel sind eben auch nichts weiter, aber wir erhalten doch

Warum Herr Ober-Pilgrim keine Schmetterlinge mehr fängt. Ges. von H. Knöfel.

Alles stürzte auf die Flasche los, aber Pilgrim hielt sie hoch über sich wie einstmal die Jungfrau den Helm, als wollte er sagen:

„Mein ist der Fang und mir gehört er zu.“

Ohne jemand heranzulassen, ging er an die Entzifferung der Schrift, die, obwohl mit englischen Lettern geschrieben, doch deutsch war und folgendes enthielt:

In den Tiefen des Meeres, im finsternen Grund,
 Wo im Urschlamm Untiere hausen,
 Da lag ich mit bleiern verschlossenem Mund,
 Umgeben von Nacht und von Grausen.

Nun als ich des Netzes Maschen gespürt,
 Durchzuckt's mich wie magische Kraft,
 Du hast mich dem ewigen Schlummer entführt,
 Lob sei deiner Wissenschaft.

Da diese Verse an keine bestimmte Person gerichtet waren und auch niemand beweisen konnte, daß Meeresgötter nicht auch Wunder tun und deutsche Reime schmieden können, mußte sich Ober-Pilgrim in den Scherz fügen, wenngleich er in seinem Gelehrtenstolz sehr empfindlich getroffen war und gegenüber den Herren Kadetten einige Tage sich im Bewußtsein des Wertes seiner höheren Charge etwas zurückhaltend benahm.

Indessen ein armer kleiner Schmetterling, der hat es ihm angetan, daß er später nie mehr ein solches Tier fing, und das kam so:

Es war Sonntag Morgen in See, die japanische Küste war in Sicht. Man hatte zur Sonntagsmusterung aufgepiffen, eben kam der Kapitän an Deck, und alle standen stramm und machten ein Gesicht, als ob sie sich vor ihm fürchteten, oder als wenn sie sich dieses, fast sich täglich wiederholenden Schauspieles gänzlich entwöhnt oder es eben nur erst kennen gelernt hätten.

Auch der Ober-Pilgrim sah ernst und wichtig aus, solches war an ihm gar nicht zu verkennen, er blieb dann nämlich an einem steten Auf- und Zuknöpfen seines Rockes, während seine kleine, nach oben getoppte Nase noch mehr in die Höhe stand, als gewöhnlich. Sein Blick fiel auf den Horizont, dann streifte er hin nach dem goldenen Tagesgestirnwagen, dann zum Kapitän-leutnant Sonnenfuhl, als wolle er sagen: „Sehen Sie, wir bekommen sie zu guterlegt doch noch einmal.“ — Da, was war das? Des ernststen Mannes Hand, die eben noch wichtig tuend am blonden Bart gekräuselt hatte, fuhr in die Luft, dann nach der Mütze, und nun jagte der Ober-Pilgrim wie ein Knabe hinter einem Schmetterling her, über das Achterdeck.

Bauß! schlug er zu, und bauß lagen Mütze, Schmetterling und Ober-Pilgrim dem Kommandanten zu Füßen.

„Steiermann, Sie sint wohl ganz verriekt geworden“, war das Nächste, was in seinen Forschungstaumel hineinklang, und was ihm, dem würdevollen Mann, viel Spott und viel Kummer eingetragen hat. Ich glaube, er haßt noch heute jeden Schmetterling.

Und dieser bunte Japaner fehlte dem Doktor Baldrian gerade noch an seiner Sammlung.

Unter dem Sammelnamen Wachtoffizier treten nun acht junge Männer vor uns hin. Vier von ihnen gehen mit der Steuerbord- und vier mit der Backbordwache. Da es gerade vier auf jeder Wache sind, so wird es oft in drei Jahren nicht klar gestellt, welche Wache wirklich die bessere ist. Vorzüglich sind sie beide, doch die Wache eines jeden ist besser gezogen, als die des anderen, was im Grunde genommen auch selbstverständlich ist.

Jeder der vier älteren der wirklich Wachthabenden hat drei oder vier Kadetten zu seiner Hilfe. Auch diese vier Jünglinge sind günstiger veranlagt, als alle die zwölf anderen. Wie Mond und Sonne, wie Tag und Nacht, lösen sich die Wachthabenden ab, in stets regelmäßigem Laufe, Tag für Tag, Woche für Woche, Jahr für Jahr.

Nur kleine Unterschiede treten ein, wenn das Schiff im Hafen liegt; dann teilen sich zwei Offiziere, der Wachthabende und der ihn zum Essen ablösende Pikettoffizier in den ganzen Tagesdeckdienst. Die jüngeren

Offiziere bringen Beurlaubte an Land und an Bord und besorgen den äußeren Dienst, den Verkehr mit anderen Schiffen, das Rondefahren u. s. f.

In der Messe bilden diese acht Seeoffiziere ein starkes Kontingent, sie arbeiten getreulich zusammen, überstimmen alles, was nicht Dienst ist, denn sie halten zusammen wie Blei und Schwefel. Nach so viel Last und Mühe sorgen sie in der Messe nur für Ruhe und Annehmlichkeit, deshalb sind sie die größten Gegner der Messerkollegen, die durch andauernden, ungestörten Aufenthalt in der Messe glauben, Anrechte auf die besten Plätze, auf ganze Stühle und andere Annehmlichkeiten gepachtet zu haben. Der Wachtoffizier schimpft gewöhnlich auf das Wetter, kommt sich aber immer mehr oder weniger forsch vor, wenigstens den anderen gegenüber, wenn er ordentlich durchgepustet oder durchnäßt von oben kommt und sich mit lawinenartig angewachsenem Appetit und lauten Rufen nach Steward und Burschen zum mehr oder minder lecker bereiteten Mahle setzt.

Der Offizier, der von der Wache kommt, ist beim Essen ja stets Nachzügler, und das kann sehr unangenehm sein. Wenn z. B. der Koch nicht rechtzeitig fertig geworden ist, dann muß er um so länger auf Deck warten, bis er abgelöst, versfangen wird; wenn irgend etwas Besonderes los war, dauert das Essen länger, wenn kurz nach dem Essen wieder exerziert werden muß, ist seine Freizeit kürzer — alles kommt dem Wachtoffizier auf das Konto! Wehe also dem Steward und wehe sogar dem Messesvorstande, wenn nicht für Pünktlichkeit und Güte gesorgt worden ist. Die Wachtoffiziere sind brillante Regulatoren des inneren Dienstes.

Nach jeder Wache tritt der älteste Kadett der Wache herein und meldet sich bei seinem Wachtoffizier, um ihm das auf der Wache Vorgefallene zu diktieren, damit es in das Schiffsjournal eingetragen wird. Höchst gewissenhaft sind für alle Stunden die Barometerstände, die Stärke des Windes, die Segelführung, die vorgenommenen Exerzitien einzutragen, und wenn dem Offizier nichts Unangenehmes auf der Wache passiert und er mit seinem Kadetten zufrieden gewesen ist, dann gibt es für jenen wohl manchmal ein Gläschen besseren Getränkes, als er es in seiner Messe findet, oder er darf im Kreise der Offiziere sitzen und eine Zigarre rauchen, was neben der großen Ehre ja auch seine gute Seite hat.

Diese Beobachtungen, die der Kadett für den Offizier macht, sind ganz dieselben, welche das Steuermannspersonal macht, doppelt genährt reißt nicht, und der Kadett bedarf manchmal der Kontrolle.

Piper las z. B. das Barometer immer anders ab als Piorkowski, denn Piper blieb zu seinem Leidwesen klein, und Piorkowski wuchs aus allem Zeug heraus, er sah die Kuppe des Quecksilbers von oben, Piper von unten. Aber noch größere Differenzen kommen vor, oft hatte der Kadett überhaupt vergessen nachzusehen, sei es, daß ihm die Lust dazu gefehlt, oder daß ihm die Augen vor Müdigkeit etwas klein geworden waren, oder daß er keinen Bleistift besaß — wie oft kam es vor, daß man aufs Geratewohl diktierte:

„Quecksilber 766 Millimeter.“

„Unsinn“, sagte der Wachthabende verdrießlich, während man vorsichtig

sein unbeschriebenes Notizbuch hochklappte und einen scheuen Blick nach den vorhergehenden Angaben warf und einen besseren Anhalt suchte.

„Hier steht ja 742 Millimeter um 3 Uhr — und nun soll das Glas 24 Millimeter mehr geben — unmöglich — geben Sie mal Ihre Notizen her — Kadett —.“

„Ach — Herr Leutnant — ich habe mich nur versehen, 752 wollte ich sagen.“

„Geben Sie mal Ihr Buch her!“

Zaudernd gibt der Kadett das Buch in die ausgestreckte Hand des Wachthabenden.

„Nun, was ist denn das?“ und der Offizier liest:

Zwar drückt dich Schönheit nicht, nicht Ebenmaß der Glieder,
Nicht möcht' ich mich an deinem holden Munde laben,
Doch, Donna Roja, sehen wir uns wieder —
Sollst du allein nur meine Wäsche haben!

„Was, Wäsche?“

„Herr Leutnant haben sich verseh'n —.“

„Daß ich nicht wüßte, wem haben Sie denn das gedichtet, Rheinstein?“

„Einer schwarzen Wäscherin in Kapstadt, welche mich um ein Zeugnis anging, habe ich das in ihr Empfehlungsbuch geschrieben.“

„Und das Barometer?“

„Das habe ich zufällig vergessen.“

Mit solcher Angabe kann man freilich nachher bei der Seewarte nicht prunken, und es ist ein großer Segen, daß jeden Morgen Ober-Pilgrim und Sonnenstuhl sich über das Tagebuch hermachen und, wie ersterer sagt, auf „Fong revindieren“, was die Kadetten beobachtet haben, denn sonst kann die Sache nie „prefek“ werden.

Fünf Minuten am Tage, zehn Minuten in der Nacht vor jedem Wachtantritt wird der Offizier von dem Kadetten der Vorwache benachrichtigt und über die Wetterverhältnisse unterrichtet, damit er seinen Anzug für die nächsten vier Stunden angemessen auswählt. Oben an Deck angekommen, steigt er auf die Kommandobrücke und läßt sich von seinem Vormann die Wache in ihren Einzelheiten übergeben. Er läßt sich sagen, was der befohlene Kurs ist, ob das Wetter beständig war, ob das Barometer gefallen, ob Schiffe oder Land in Sicht u. s. f. Dann sieht er trauernd dem Verschwindenden nach, denkt noch einen Augenblick an die vereinsamte Koje, bis ihn der Dienst fesselt und seine ganze Aufmerksamkeit dem Schiffe und den Wellen zugewendet ist. In dem Augenblicke, in dem er das Kommando übernommen hat, ist er der verantwortliche Leiter des Schiffes, und Hunderte von Menschen vertrauen seinem Geschick und seinem wachen Auge.

Stimalz wohl will der Schlaf mit seinen sanften Fesseln ihn umgarnen, wenn ihm, matt von der Tagesanstrengung, geschwächt von dem langen Aufenthalt in heißen Klimaten, die Kräfte anfangen zu versagen, aber die Pflicht, das Bewußtsein seiner schönen, erhabenen Stellung, hält ihn wach. Ja, viele, viele Stunden steht er auf der Brücke, den Blick hinaussendend in die endlose Weite, ohne daß wirkliche körperliche Tätigkeit von ihm verlangt wird: das Schiff liegt seinen richtigen Kurs, die Segel stehen wie die Bretter, kein Ende schlottert nichts sagend an Mast und Rahe umher — hat er denn gar nichts zu tun? Mancher wird Antwort wissen auf solche Fragen. Es sind ihm dann die Augenblicke gegeben, die ihm selbst gehören; mit den Blicken schweifen die Gedanken vorwärts in das ungewisse, noch unbegrenzt daliegende Leben, heimwärts zu den Seinen, zum heimatlichen Herd oder hin zu der Jugend fröhlichen Jahren.

„Kadett!“ klingt dann wohl seine Stimme durch die Nacht, und bald darauf sieht der am Mast gelagerte Mann zwei Gestalten statt der einen auf der Brücke stehen; er hört leise Worte zu sich niederklingen. Was sprechen sie, die beiden? Sprechen sie über den Dienst, über die Segelführung, über Sturm- und Seegefahr? Nein — sicher nicht. — Ich will es euch ver-raten: Der ältere, der Offizier, läßt sich von seinem Kadetten erzählen, von dessen Schul- und Jugendstreichen; freut sich an der harmlosen, glücklichen Auffassung des Lebens, das jenem noch ungetrübt, von rosigem Licht durchstrahlt erscheint — noch wenige Jahre mehr, und auch der muntere, wissens-durstige Knabe, der jetzt hier unter fremden Gestirnen froh plaudernd neben ihm steht, wird schnell gealtert, wird ein Mann geworden sein, von dem die

Welt vieles verlangt, ein Mann, dem sie die Harmlosigkeit der Jugend unter Verantwortung begraben hat.

Das ist das eine Lager der Messe, das waren die Seeoffiziere; ihnen zunächst steht ein anderer Krieger, der Seesoldatenoffizier; er nennt sich im Auslande mit Vorliebe captain of the marines, denn ist er auch mit Leib und Seele Soldat, so mag er doch an Bord nicht gern so heißen, und marines, das klingt ja schon ein bißchen mehr nach Salzwasser als „Seesoldat“. Leider entspricht die Uniform, die er trägt, sehr wenig dem neuen

1	2	3	4	5	6	7	Arthur Menard, Kiel. 8
Soldaten der Marine-Infanterie in verschiedener Ausrüstung.							
1 Expeditionss-, 2 Feldzugs-, 3 Matrosen-, 4 Übungss-, 5 Tropen-, 6 Schiffsdienst-, 7 Übungss-, 8 Tropen-Ausrüstung.							

Berufe, dem er sich heimlich hingeben möchte. Doch er weiß sich zu helfen, die schöne Galahose des Seeoffiziers, der schwere goldene Streifen an derselben, ist ihm längst in die Augen gefallen, er borgt sich eine, und siehe da, wenn er in wildfremden Landen mit fremden Hosen tanzt — niemand weiß, wem sie wirklich angehört, und ihm — steht sie sehr gut. „Die Nacht ist keines Menschen Freund“, „Nachtwächter sein, ist ein unnatürlicher Berufszweig“ — das sind die Selbsttröstungen, mit denen er, wenn es zwei Glas des Abends (9 Uhr) geschlagen hat, das Deck verläßt. Selbst die wundervollsten Tropennächte, der schönste besternte Himmel kann ihn nicht mehr an Deck zaubern, nicht ihn, nicht den Doktor, nicht den Zahlmeister, nicht den

Jngenieur. Der Offizier der Wache ist darüber nicht böse, denn nichts ist für ihn peinlicher, als wenn mit der niedersinkenden Nacht einer nach dem anderen das Deck verläßt, höchstens ihm eine „Gute Wache“ wünschend. Die Wache zur Koje, welche jene abzuhalten haben, wäre ihm wahrscheinlich auch lieber, und die jeden Abend zu vernehmenden Wünsche machen ihm die Wache auch nicht unangenehmer. Der Doktor Baldrian, der noch nicht lange seine Universitätsjahre hinter sich hat und deshalb noch manchen launigen Einfall bekommt, macht sich speziell daraus ein Vergnügen, dem Wachthabenden diesen Abschied zu erleichtern. Er nähert sich demselben, knüpft, wenn es geht, ein Gespräch an und weiß es dann geschickt auf das Wetter zu lenken, was ja meistens im Interesse des Wachthabenden liegt; nach einigem Hin und Her endigt solches Gespräch dann regelmäßig mit der Bemerkung: „Das wird eine schlimme Nacht — einer von uns muß oben bleiben — ich geh’ unter Deck — gute Nacht — gute Wacht.“

„Gute Nacht . . .“ murmelt der Wachthabende hinterher, das letzte Wort zwischen den Zähnen festhaltend — denn weshalb soll er sich mit dem Doktor verfeinden, der ihn doch noch vielleicht einmal unter seine Messer und Zangen bekommt, und zumal unter die letzteren, wenn mal wieder die unangenehmen Zahnschmerzen kommen. Baldrian hat zwar nicht Zahnarzt studiert, aber besser als Wuppstig, der Lazarettgehilfe, machte er es doch noch.

Der Seesoldatenoffizier ist in See unstreitig einer der beschäftigtesten Leute an Bord. Er zählt die Stunden und die Minuten, wenn wohl wieder — der Anker fällt. Deshalb wird er der Freund des Observationsoffiziers und nährt sich mit den Überschüssen von dessen Klugheit so, daß er in wenigen Wochen schon mit jedem anderen Offizier über alle seemännischen Angelegenheiten mitsprechen kann, und er hat immer — recht.

Wenn dann der Anker niederrauscht und alles in wilder Hast Boote aussetzt, Schampfilings abnimmt, Farbe wäscht, außerbords reinigt, brast und toppt, dann steht er mit dem Fernrohr bewaffnet am Heck und mustert die Boote, die da kamen, er sucht die Wirtshauschilder am Land zu entziffern und weiß, wenn endlich alles im Schiff in normalem Ruhestand angekommen ist, schon viel mehr von dem neuen Lande, als alle die anderen.

Mit Feldherrnblick mustert er seine sieben Getreuen, die im zweiten Anzug auf Wache ziehen; dann steigt er, mit dem Zahlmeister, dessen Freundschaft er von jeher besessen, in das nächste Boot und fährt an Land, um sich von der letzten Seereise zu erholen.

Ganz so harmlos, wie dies Bildchen besagt, geht es jedoch nicht immer mit ihm zu. Er hat auch böse Stunden, der arme Soldat, denn er ist ja Leutnant. Es gibt eine Heimkehr, und es gibt einen Hauptmann über ihm. Wenn er die Fettflecken und Ugründungen an den verschiedenen Garnituren seiner Getreuen überzählt, dann läuft es wie ein Gruseln über ihn hin: „Was soll das werden? Die zweite Garnitur schon auf Wache, die erste zur Sonntagsmusterung! Bald, bald sinkt auch diese, denn sie ist auch beinahe abgerissen und aufgebraucht; nicht allein, daß ich dem Hauptmann keine Uniform erspart zurückbringe, nein, ich bringe ihm sogar die erste, die Aller-

erste aufgebraucht mit nach Hause, das ist entsetzlich. Wer ist aber daran schuld? Nur die Herren Wacht habenden! Nie können sie mit ihren Manövern warten, bis meine Kerls sich umgezogen haben, immer jagen und heken sie hinter ihnen her!“

Der captain of the marines ist halb zur Legende geworden mit seinen 40 Getreuen. Sie waren die Resultate eines Übergangsstadiums, und die Marineinfanterie hat sich zu einer ganz anderen Stellung emporgearbeitet, in der sie wirklich als Marineinfanterie wirken kann. Unsere Kolonialgeschichte, die Ereignisse in Ostasien, in Kamerun, in Südwestafrika können davon zeugen, doch hiervon später. Der einzelne Offizier der Marineinfanterie ist für die Kadetten jetzt auf den Schulschiffen und an Land vorzugsweise der militärische Lehrmeister und, da diese Herren meist Zentralboyer gewesen, auch der Turnlehrer und wird es ihm deshalb auch nicht sonderlich schwer, den Kadetten nochmals in Erinnerung zu bringen, daß sie trotz ihrer gymnastischen Kunstproduktionen der Schulplätze von dem systematischen militärischen Turnen doch noch kaum einen Schimmer einer Ahnung haben.

Dafür aber widmet das neue Kleiderreglement den Seefoldatenoffizieren auch Hosen mit Goldstreifen und den schönen Schleppläbel der Seeoffiziere mit schwerem goldenen Korb.

Der richtige, schneidige Seefoldatenoffizier ist an Bord eine der beliebtesten, notwendigsten Personen geworden. Die Mehrzahl derselben sind hübsche, liebenswürdige junge Männer, denen jede Gesellschaft, jeder Tanz in jedem Klima noch recht ist, und die von dem oft frühzeitig alternden und etwas schwerfällig werdenden Wesen der Seeoffiziere nichts angenommen haben. Sie haben auch keine Zeit dazu, denn sie haben stets alle Hände voll zu tun. Ein ungleich behaglicheres Leben führt der Doktor, der Stabsarzt. Wenn er sein „vacat“ morgens, vom Lazarettgehilfen dargereicht, mit in die Hand gelegter Feder unterzeichnet, dann atmet er auf, dann liegt ein Teil der Tagesarbeit hinter ihm; er streicht seinen martialischen Schnurrbart, der dicke Schrader tritt vor den Spiegel und glättet die Falten des Rockes über seinem runden Bäuchelein. „Immer noch Falten, immer noch nicht genug“, denkt er und setzt sich an den Frühstückstisch. Nachher wird das leere Lazarett visitiert, die Apotheke besucht, und dann spaziert er zur Appetitreizung einige Stunden mit Vollmonds-Wohlwollen im Gesicht auf dem Achterdeck umher. Werden die dicken, kurzen Beinchen müde, dann klettert er hinab, sucht sich einen Kollegen und gewinnt denselben eine Partie Sechsendsechzig ab. Er gewinnt fast immer — denn er ist mit Herz und Seele dabei — der captain of the marines verliert, denn er weilt im Geiste meist in anderen Regionen, denkt an entschwundenen Genuß des Landlebens und hofft vom nächsten Lande neue Triumphe.

Schrader und Baldrian zusammen führen ein recht beschauliches Dasein, das wenige, was zu tun ist, tut Baldrian, die Oberaufsicht und die Zulagen, das ist meistens die Angelegenheit von Schrader. Baldrian belehrt sich aber im Sechsendsechzig, und wenn der Oberarzt gut gelaunt ist, wird er gewaltig hineingelegt von dem Fähnrich der Medizin, der sich wohl hütet, mit seinem

Chef zu spielen, wenn er grimmig ist, d. h. wenn er Kranke im Lazarett hat. Ähnlich wie die Stellung des Observationsoffiziers, so ist auch die von Schrader bevorzugt und geachtet durch den direkten Verkehr mit dem Kapitän Knurrig.

Er berät mit ihm das Wohl und Wehe der Mannschaft, ob die Pflege den Temperaturverhältnissen angepaßt werden, oder ob man überhaupt Klimawechsel vornehmen muß und anderes mehr. Auch das Wasser und die Nahrung der Mannschaft prüft er mit Verständnis, ersteres überläßt er jedoch oft Waldrian, der mit seinem jungen Magen das oft lauwarme Wasser besser vertragen kann als er.

Bei jedem Festmahle ist Schrader dabei, er redet und repräsentiert, und er kann beides gut, denn er ist ein lieber, guter Herr und hat ein gewaltiges Verständnis für gute Gerichte. Die Mannschaft liebt ihn nicht, denn er behandelt meist mit Rizinusöl, mit frischer Luft und reinem Wasser. Dafür verdient er von allen, die an Bord sind, das größte Lob. Er hat dem Kapitän eine gesunde, kräftige Mannschaft erhalten, ein leeres Lazarett, und jeder, der vorbeigeht, sagt: „Der Schrader muß ein ebenso guter Doktor als Sechszehzigspieler sein“, und — er ist es auch.

Freilich — es kommen auch Tage und Wochen, wo es anders aussieht, wo sich des Lebens Schattenseiten zeigen. Heiß brennt die Sonne nieder auf Schiff und Menschen. — Gebannt durch den Befehl liegt das Schiff im Hafen, in den seit Hunderten von Jahren sämtliche Abflüsse einer großen Handelsstadt münden. Die Hitze dörrt den Strand, mephitische Dünste entsteigen dem Wasser, und schwer und dumpf, bleiern liegt es auf allen lebenden Wesen. Bleich und stumpf geht alles an sein Tagewerk, aber die Kräfte schwinden, die Stimme der Offiziere, einst so kraftvoll und ermunternd, sie klingt schwächer, heiser. Mit Hast und Begierde wird jede Zeitung, jeder Brief auseinander gerissen. „Kommt die Abberufung, kommt die Erlösung?“ — „Nein — sie kommt nicht.“

Dann kriecht und klettert es nächtlicherweile an Bord, dann nestelt es sich ein in alle Fugen und Kammern, das furchtbare Gespenst der Epidemie, des Fiebers, den schüttelnd, den niederwerfend in trübseligen wilden Phantasien — dann sieht man wohl Boote von Bord fahren, aber nicht mehr ist es der schöne, herzhafteste Takt der Ruder, das helle Echo der schnellen Schläge, was an das Ohr dringt — nein, es ist der seemannische Leichenzug, man bringt einen jungen Mann zur letzten Ruhe hinaus aus dem Hafen — ins blaue Meer — dort hebt man den schmucklosen Sarg über Bord und übergibt ihn den Fluten.

An Deck aber steht der Arzt, seine Haltung ist gebückt gegen früher, seine Gestalt zusammengesunken, seinen Augen und seiner fahlen Gesichtsfarbe kann man ansehen — er hat nun keine Zeit mehr, sich zu pflegen.

Solch traurige Zeiten kommen selten, aber sie kommen, und auch unsere junge Marine ist nicht davon verschont geblieben. Gott sei Dank, seitdem man der Schiffsgesundheitslehre eine Ausdehnung gegeben hat, die sie den anderen Wissenschaften anreicht, ist manches nicht mehr früheren Zeiten zu vergleichen. Schiffe waren oft monatelang auf eine Stelle gebannt, unten

im Schiffe in der Bilge sammelte sich, ohne daß man überhaupt hingelangen konnte, Schmutz und Unrat aller Art, das Holz der Wände fing an zu faulen und zu schimmeln, Ventilation gab es gar nicht oder nur wenig, Krankheitskeime wurden großgezogen, und Epidemien entstanden, die ganze Flotten vernichteten, ganze Expeditionen zerstörten. Es klingt heute märchenhaft grauen- und ekelerregend, wenn man von Kriegsschiffen hört, deren Gestank im Hafen den naheliegenden anderen Schiffen gefährlich wurde. Ja, fand man doch eines Tages auf See treibend ein spanisches Schiff, auf dem während der Seefahrt von Manila nach Acapulco die Mannschaft einfach gestorben war. Mit solchen kaum glaublichen Erscheinungen hat die Neuzeit, zumal der Eisen Schiffbau durch Ventilationsmaschinen, Anlegung von Drainagen, Benutzung von Desinfektionsmitteln aller Art und schließlich durch Erbauung guter Wohnräume und Lazarette gründlich aufgeräumt.

In freundlichem Wechselverkehr und steter Einigkeit, denn wie könnte es anders sein, wenn sich schon ein Lager in der Messe gebildet hat, erklären sich die Doktoren, der Ingenieur nur stellenweise, dafür aber desto energischer der Seesoldatenoffizier prinzipiell gegen das von vielen Seeoffizieren gewohnheitsgemäß in die Sprache eingebrachte Englisch. Daß dies einen naheliegenden Grund haben könnte, wird niemand behaupten wollen. Sie erklären das in die Rede der Seeoffiziere eingebrachte Englisch für ein Absurdum. Sie hätten recht, wenn man sie nicht manchmal dabei ertappte, daß sie, wenn erst etwas angelernt, selbst die gefährlichsten Verbraucher solcher Worte sind. Ein richtiger Seesoldat hat schon nach wenigen Seefahrten, und sei es auch nur um den Anker herum, vergessen, daß der Kellner und die Ordonnanz an Land aufwarten.

Im Kasino der Kameraden imponiert das Wörtchen „waiter“ oder „boy“ doch immer ein wenig. Wenn man gar erst in trauter Stunde einen flüchtigen Blick in einen Brief werfen darf, der dem alten Regiment Nachrichten vom Meeresstrande zuführen soll: „Mein Gott!“ ruft man aus, „der Kerl, der das geschrieben, ist ja ein solcher Seemann geworden, daß man ihn vor fremden Ausdrücken kaum begreifen kann.“ Ich bin indiskret genug, ein solches Exemplar vorzuführen; es heißt:

„Gott grüß Euch, Ihr auf dem trockenen Lande wuchernden Ratten!

. . . . By Jove, neulich passierte mir eine tolle Geschichte. Wir lagen gerade so recht voll und bei, der Wind war von achtern mit about Stärke 10. Wir nahmen rechts und links Seen über und gossen eine nach der anderen in die Last. Wir lenkten eben mit Voll dampf um eine Klippe herum, da kam ein Gegensegler in Sicht mit nur einem Licht. Die Kuff schlingerte kolossal, und das Schiff steuerte so miserabel, daß wir dem anderen vor den Bug kamen. Das hättet ihr sehen sollen, wie das klein Holz gab; ich verlor nur die Bramstenge, der Kerl aber stieß sich das ganze Vorge schirr entzwei. Daß wir nachher noch gründlich lenz= pumpen mußten, wird Euch klar sein.

Euer ehemaliger Regimentsgenosse.“

Wenn die Regimentsgenossen wüßten, daß man mit Bramstenge den Zylinderhut, mit Vorgehör das Gesicht und mit Last manchmal den Magen bezeichnet, dann wird der Karte Lösung nicht ganz schwer gewesen sein, sonst aber ist sie nicht leicht verständlich.

Wenn man sagen kann, daß der Weg zum Herzen der Menschen oft durch den Magen führt, dann haben Bottelier und Zahlmeister an Bord viel mit den Herzen zu tun; sie könnten wenigstens viel mit ihnen zu tun haben. Der Zahlmeister ist der Mann, der beschafft, der Bottelier der Unteroffizier, der vorausgibt. Beide sind wichtige Personen, beide personifizieren den Geschmack von vielen hundert Mann. Und sonderbar, sie haben nie in ihrem Leben schlechtes Fleisch gerochen oder wurmstichiges Hartbrot gesehen; oder sollten bei ihnen Nasen und Augen krank sein? Ja, Gott bewahre, die anderen sind es nur, die in ihrer Einbildung Würmer auf und in dem Brote sehen, die Schimmel auf dem Salzfleisch finden und aufgetriebene Beulen an den Einmachebüchsen entdecken.

Diese beiden sind ihrer Sache sicher; gute Marinekonserven halten ja 7 Jahre lang; sie sehen es nicht, sie riechen es nicht; was würde denn die Oberrechnungskammer dazu sagen? Glücklicherweise können solche Wechselfälle im täglichen Genuß der seemannischen Verpflegung nur selten vorkommen, und manchmal ist die Not der Knüppel, der beim Hunde liegt. Wenn es nach des Zahlmeisters Herzen ginge, dann würde jeder Mann nur immer Kaviar und Austern essen; aber das Herz des Zahlmeisters darf nicht mitsprechen, ein Alp liegt auf seinem Gemüte und rückt näher mit jeder Sonnenwende. Wenn er sich erhebt und seine Männlein mustert, wenn er zur einsamen Ruhe sich niederlegt, überall und immer starren ihn die Worte an: „Monitum!“ „Monitum!“ „Monitum!“

Und was fürchtet ein guter Beamter mehr als das „Monitum!“

Das waren die guten Leute, die ich in bunter Reihe vorgeführt habe, nun kommt noch eine ganze Klasse, die den Matrosen und den Soldaten wie die Hyänen des Meeres, wenn nicht schlimmer, vorkommen. Allein ist jeder ein Bild der Güte, der Menschenfreundlichkeit, aber vereint können sie manchem das Leben zur Last machen.

Dies angenehme Dreiblatt bilden der Bootsmann, der Feuerwerker und der Wachtmeister. Jeder hat noch einen oder den anderen Cerberus, als seine Bootsmanns- oder Feuerwerksmaaten und die Wachtmeistermaaten.

„Lungern Sie nicht auf Deck umher, lehnen Sie sich nicht an die Farbe; trampeln Sie nicht auf das Tauwerk; halten Sie die schmierigen Pfoten am Leibe!“ so sprechen der Bootsmann und seine Maate an Deck. Töne, die mich noch manchmal an die alte „Niobe“ erinnern.

„Lümmeln Sie sich hier nicht an das Strecktau; machen Sie, daß Sie von den Kanonen wegkommen. Hier an der Kombüse gibt es nichts zu schnüffeln; was wollen Sie überhaupt in der Batterie; scheren Sie sich an Deck!“ So schreien der Feuerwerker und seine Maate, damit man auf dem Achterdeck doch ja ihren Dienstfeier erkenne.

Zum Zwischendeck behaglich im Winkel bei den aufgerollten Trossen sitzt

Freizeit an Bord: Sonntag Nachmittag.

Arthur Henard, Kiel.

der Wachtmeister; er kaut an einem Bratenknochen, wo mag er den her haben? Ich weiß es nicht, aber der Wachtmeister hat Freunde, und Freunde haben oft Bratenknochen; da horch, wer ist da? Er springt auf, seine Hand greift gewohnheitsgemäß unter Deck, dort hängt sein Riemen. Zum Umbinden? Nein, wir werden sehen.

„Wat murkst da schon wieder mang die Kleidersäcke rummer?“

„Herr Wachtmeister, ich wollte man bloß bei meinen Tobak...“

„Wat Tobak! Sie verfluchter Windbeutel Sie, ich will Sie betobafen“, und hui! pfeift der Riemen durch die dicken Zwischendeckslüfte; aber — fehl gehauen, Herr Wachtmeister, der Kerl von Matrose ist fixer als er; wie ein Blitz geht die Jagd durch das Deck, wie der Donner poltert es die Treppe in die Höhe, einem Pfropfen gleich schnellst der flüchtige Matrose an Deck, ihm folgt in der nächsten Sekunde die wuchtige Gestalt des Wachtmeisters mit rotem Gesicht und keuchender Brust.

„Nun, Wachtmeister, wollen Sie was melden?“ fragt lächelnd der oben promenierende erste Offizier, dem solche Szenen nicht ganz fremd sind.

„Nein, Herr Kapitanleutnant, ich wollt' nur eben dem Windbeutel, dem Hippler, eins auswischen.“

„Haben Sie ihn denn gekriegt?“

„Nein, aber das nächste Mal, dann zahl' ich ihm das nach“, und pustend verschwindet er wieder in seinem Reiche, um den nächsten mit seinem Riemen (der übrigens gar keine Schnalle hat) zu begrüßen.

Und so hat ein jeder seine Tugenden: der Wachtmeister, der Lazarettgehilfe und der Schuster, der Seesoldat und der Matrose. Der Lazarettgehilfe spricht von der Fähigkeit des Stabsarztes und praktiziert mit Hühneraugen, eingewachsenen Nägeln, rupft hier und da Zähne aus und schneidet die Haare. Der Schuster renommiert mit seinen früheren Meistern und seinen Talenten und „verrunjentiert“ jeden Stiefel, den man ihm anvertraut.

Der Seesoldat ist ein geborenes Sammeltier. Er wird nur laut, wenn er in größerer Anzahl abends in der Batterie sitzt und seine Lieder ertönen läßt. Ich sage Lieder, das ist eigentlich falsch, der Seesoldat kennt eigentlich nur ein Lied, und das ist das vom „Es lebe der Reservemann“. Sonst aber befließigt er sich hauptsächlich des N a h r u n g s z w e i g e s, denn das durchschnittlich reichliche Essen an Bord ist für ihn eine zu große Vergünstigung nach dem etwas weniger fetten Kasernenfutter. Man merkt den Kriegern den guten Effekt des Appetits innerhalb weniger Wochen an: Backen und Bäuche beginnen sich zu dehnen, Jacken und Röcke aber, denen das nicht möglich, plagen aus den Nähten, und oft muß der Seesoldatenoffizier trauernd an der Leiche des einen oder des anderen schön gewesenen Hockes stehen. Dabei werden die Leute in dem stets enger schließenden Zeuge von Tag zu Tag ungelinker, und die Griffe, die schönsten Griffe, die man ihnen mit Mühe und Aufopferung beigebracht hat, gehen mit jedem Tage schlechter zu des captain of the marines größtem Kummer und zu des Seeoffizierkorps größtem Vergnügen. Was wird der Herr Major sagen, wenn seine Getreuen

in solcher Verfassung zurückkehren? Da war der Gedanke mit der Ditevka doch ein guter!

Ein nicht zu übersehendes Glied in der Reihe der Deckoffiziere ist der Zimmermann Stechbeitel; er ist einer von jenen Menschen, die sich niemals hervortun, seine Heimat ist die Wasserfante von Friesland. Er ist stets da, wo er verlangt wird und wo er hingehört, was er anfaßt, das faßt er richtig an; Liebenswürdigkeiten kennt er nicht, seine Wissenschaft ist ihm zuwider, deshalb sind die Feuerwerker, der Steuermann und speziell die Maschinisten, denen alles Wissen erblich zugehört, ihm nicht ganz grün. Stechbeitel ist auch wenig unterhaltend, und mancher ist ganz froh, wenn er nichts mit ihm zu tun hat, er hat mit der Zeit von dem alten harten Holze der deutschen Eiche, die er bearbeitet, etwas angenommen, hart und treu und unbeugsam.

So wie er im großen als Stamm des Waldes geraten, so gleichen ihm seine Untergebenen, seine Maaten und Gasten, welche auf der „Stofch“, etwa zehn Mann zusammen betrogen, eine kernige, etwas rauhbortige Gesellschaft, diese Schiffszimmerleute.

Stechbeitel hat manches in seiner Dienstzeit geleistet, aber er brüstet sich damit ebensowenig, als wie es ihn kummert, wenn man erstaunt oder ärgerlich über sein oftmals sonderbares Wesen ist. Leider — schlägt es schon seit Jahren in sein Fach, daß er schreiben muß; wo muß man heute nicht schreiben? Er dachte mit Art und Dächsel auszukommen, wie sein Vater, der in Leer Schiffszimmermann gewesen und bis zu seinem Ende geblieben war; der hatte ihn nun zum „Königlichen Schiffszimmermann“ heranbilden lassen, und Gottlieb Stechbeitel hatte schreiben lernen müssen.

Bald schrieb er so gut, daß er sogar Magazinaufseher bei der Werft wurde, wo er einen Kunden ablöste, der mit dem Holzbestand wenig gut umgegangen war, man munkelte verschiedenes — plötzlich war er weg wie ein Wind, oder wie man in Danzig sagte, wie ein echtes Achtgrofchenstück, niemand wußte wohin, und Stechbeitel saß mit Tinte, Feder und Kreide im Magazin.

„So“ — sagte einer der Intendanturbeamten, als eine Inspektion der Werft und auch der Holzvorräte vorgenommen wurde — „sagen Sie mir, Magazinaufseher, — wie heißen Sie doch?“

„Meister Stechbeitel.“

„Ach — so, Stechbeitel! Ist das nicht auch der Name eines Instrumentes?“

„Mag wohl sein, Herr Rat! Ich heiß' aber mal so und nicht anders!“

„So — wie viel Mahagoniholz haben Sie da in Ihren Büchern?“

„Fünfundzwanzig Kubikmeter!“

„So, und wie viel zehnzöllige Postholzscheiben?“

„Hundertundachtzig, Herr Rat!“

„Und ist alles da?“

„Allens da“ — entgegnete Stechbeitel.

„Nun, das verstehe ich nicht“, meinte der Rat, der verschiedenen Übel-

ständen auf der Spur sein wollte, „Sie zählen die richtigen Zahlen, und wir zählen weniger, wie stimmt das, wie viel zählten wir doch neulich, Herr Assessor?“

„Hundertundsechzig und zwanzig, Herr Rat!“

„Wie stimmt das, Meister — Stechbeitel?“

„Ganz einfach, Herr Rat — der Herr Assessor hat wohl den Manko nicht mitgezählt!“ Allgemeines Ah! in der ganzen Runde der Beamten.

„Wen hat er nicht gezählt?“

„Den Manko — Herr Rat!“

„Und wo ist denn der? Meister!“

„Hier in meinem Buch — Herr Rat“ — entgegnete Stechbeitel mit größter Ruhe, den dicken Zeigefinger auf die betreffenden Zahlen legend, „hier steht es groß und breit — der Manko so und so viel gibt die Zahlen, die ich sagte, und nicht einen Span mehr oder weniger!“

Der Rat hatte nichts mehr hiergegen zu sagen, aber im Weitergehen sagte er: „Zum Zimmermann famos, zum Schriftgelehrten weniger!“ —

Stechbeitel hatte sich den Eindruck auf den verschiedenen Gesichtern aber doch wohl gemerkt, und es dauerte nicht lange, da brachten die Umstände ihn wieder mit demselben Herrn Rat zusammen, der nun selbst von höherer Stelle aus inspiziert wurde. Natürlich ging es auch wieder nach den Holzlagern hin.

Blözlich hielt der inspizierende Admiral an, und sich zum Intendanturrat wendend, fragte er: „Was sind denn dies alles für Eisenzeichen, die hier in die Hölzer eingeschlagen sind?“

Der Rat wurde verlegen, er hatte das wohl tausend- und abermaltausend gesehen, aber sich nie einen Gedanken darüber gemacht, er sah sich im Kreise um — niemand kam ihm zu Hilfe — „Ich weiß in der Tat nicht“, war das einzige, was er hervorbrachte. Der Admiral machte ein bedenkliches Gesicht, wie Leute zu tun pflegen, wenn sie es auch nicht wissen, aber er fragte unverdrossen weiter. „Nun, der Herr Sekretär wird es doch wissen?“ Dieselbe stumme Antwort.

Die Lage wurde peinlich, da streifte des Gestrengen Auge den Meister Stechbeitel. — „Aha! der Meister“, rief er barsch — „was sind das für Sachen da in all den Hölzern, dies hier zum Beispiel?“

Stechbeitel stand stramm wie der älteste Soldat, und mit lauter Stimme antwortete er:

„Erzellenz, das ist eine Acht!“

Man muß nämlich folgendes wissen: Um Holz vor dem Aufreißen zu schützen, wird an die Koppenden irgend ein Stück Eisen eingeschlagen, welches dies am besten tut, dazu sind natürlich die Formen einer O, eines S oder einer 8 die am meisten geeigneten, und auf eine „8“ hatten Erzellenz gerade gezeigt. Wie eine 8 aus sah, das wußten Erzellenz und Rat und Assessor sehr wohl, aber der Zweck, den ihnen auch Stechbeitel nicht für gut gefunden zu enthüllen, blieb ihnen ein Geheimnis.

Stechbeitels diplomatische Laufbahn, wie er sie nannte, war durch den Manko, an dem er aber keine Schuld hatte, schon erschüttert, durch die Erklärung einer 8 wurde sie abgeschlossen. Stechbeitel kam wieder an Bord.

Noch manchmal versuchten sich die Gelehrten an ihm zu reiben, aber stets mit geringem Erfolg. „Lassen Sie mich mit Ihren Koffizienten zufrieden“, sagte er dem Maschinenmeister, „und gehen Sie nur recht fleißig mit Ihrer Dikane spazieren, sonst quietischt Ihre Radattel wieder so, daß einem Angst dabei werden kann, wie neulich, als Sie Probefahrt machten und statt dreizehn Seemeilen knapp drei liefen und ein entzweiriges Lager und noch einen Schlepper dazu gekostet haben, ja, ja, mit Millimeterschrauben messen wir nicht, aber mit dem Zimmermannshaar und dem Zimmermannsdaumen, und die sind zwar nicht fein, aber sie sind richtig. — Nun wissen Sie Bescheid!“ —

Unter dem ganzen großen Korps der Matrosen muß man sich keine Horde alter, rauchender, spuckender, schweigamer oder fluchender Seeleute denken — die Ansichten der alten Seeliteratur sind für dieses Jahrhundert nicht mehr gültig. Was zunächst das Alter betrifft, welches die „alten und ältesten Seeleute“ haben, so kann man das schnell abmachen. „Alter als fünfzig Jahre ist an Bord einer Fregatte niemand. Zwischen vierzig und fünfzig nur wenige, wahrscheinlich nur der Kapitän, und wenn ich von der „Stosch“ spreche, wirklich nur Knurrig, denn als im ersten Jahre unser Ältester, der einundzwanzig zählte, ihm gratulieren wollte, sagte er in ziemlich grobem Tone:

„Danke schön — aber wenn man, wie ich, jetzt einundvierzig zählt, dann ist es kein Vergnügen, daran erinnert zu werden.“ — Dies war auch eine Art, zukünftigen Gratulationen vorzubeugen.

Zwischen dreißig und vierzig waren in der Offiziersmesse nur fünf und in der Dekoffiziersmesse nur sechs Personen — die „alten und ältesten Seeleute“, also alle zwischen 20 und 30 Jahren. Nur, ausnahmsweise ist der Matrose älter als 25 Jahre, denn er wird eingestellt, wie jedes andere gesunde Kind deutscher Nation und dient seine drei Jahre wie jeder andere. Nur einzelne Ausnahmen kommen vor, daß man den Eintritt durch Zurückstellung verzögert, oder daß der junge Mann verhindert war, frühzeitig nach Hause zu kommen, und dergleichen mehr.

Unter dem Besatzungsstamme eines Schiffes sucht man sich zu einzelnen Stellungen befähigtere Menschen aus, z. B. zu Kochsmaatn Leute, die die Küchenvorräte auch gut verteidigen können, zu Hellegatsleuten solche die ordentlich lesen und schreiben und rechnen können, denn sie müssen helfen dem Verwalter, oder dem Bootsmann, oder dem Zimmermann die Materialien zu verwalten, zu verteilen, aufzubewahren und dergleichen mehr. Weil fast alle Materialien in den unteren Räumen liegen, werden diese Leute nur zu wenig von Gottes schöner Sonne beschienen, und mit der Zeit werden es Blasse und Lichtscheue Gefellen, die sich auch gern von den Musterungen

fern halten. Der Hellegatsmann ist aber ein vielgewünschter Mensch und im Umgange mit den anderen, die stets etwas von ihm haben wollen und selten etwas zurückbringen, ein gewitzigter und ziemlich derber Mann geworden.

Wenn an Deck eine Arbeit vorgenommen wird, bei der irgend etwas fehlt, z. B. ein Stropp, das ist ein Ring aus Tauwerk, den man in verschiedener Form besigt, als Garnstropp, als Taustropp, als Kardeelstropp und andere, dann ruft wohl einer oder der andere von oben durch ein Decksluß mehrere Stagen hinunter nach dem Hellegat, was er gerne haben möchte; da der Hellegatsmann selten etwas ohne „Geschriebenes“ herausgibt, ist diese Unterhaltung meist nur von wenig Erfolg begleitet und oft auch nur eingeleitet, um den Maulwurf aufzuschrecken oder zu necken — der Hellegatsmann Rauhbant ist aber nicht auf den Mund gefallen, er vergilt Gutes mit Gutem und Böses mit Bösem. Er sitzt behaglich auf einem Bunsch wollener Decken und schneidet sich für heute Abend eine Platte Cavendish (ein viel an Bord gerauchter Tabak) zurecht, für Tabak und Pfeifen hat er nämlich dem Bottelier heimlich etwas Platz gespart, da tönt es plötzlich in hellem ostpreußischen Dialekt von Oberdeck herunter:

„Hellegat!“

Rauhbant schneidet gelassen weiter, denn die Stimme kennt er, sie ist ihm nicht befreundet, nochmals tönt es, jetzt etwas heftiger:

„Hellegat — is wer da unnen?“

„Wat is da los — an Deck?“

„Los ist nig — wi wollen blot en Stropp heven!“

„Dat kann jeder seggen — en Stropp — wat vor en Stropp will ji heven?“

„Hev ji nich en Garnstropp?“

„Garnstropp — heven wi nich!“ ruft Rauhbant.

„Hev ji nich en Kardeelstropp?“

„Kardeel — Stropp — hev — wie och nich!“

„Hellegat! Hev ji nich en Taustropp?“

„Nee! Hev wie och nich! Döskopp!“

„Wat hev ji denn?“

„Nig — nich — hev wi!“

Dann erfolgen noch einige freundliche Salven von oben und unten, daß alles vergnügt und munter umhersteht, bis wieder von mehreren Seiten die Gestrengen herbeiteilen und dem Rededuell ein Ende machen.

Abends in der Freizeit und nachts, wenn Wind und Regen die Leute in irgend noch schützenden Winkeln eng aneinander treibt, da kann man manchen Einblick in das einfache und meist harmlose Gedankenleben der Matrosen gewinnen, selten nur, daß da graufige Geschichten und Abenteuer vorgetragen werden, im Gegenteil, meistens sind die Erzählungen von bewundernswerter Einfachheit, und dennoch nimmt einer, der überhaupt das Talent zum Erzählen hat, einen wichtigen Platz vor dem Mast ein.

Matrosen bei der Reparatur des Vorgefährts.

Der Matrose Tumley von der Großmastdivision war ein solches Licht, schon durch manche Hände und über manches Fallreep war er gegangen, aber niemals kam er höher, als zum Ober-Matrosen, er schien es auch nicht anzustreben, dennoch war er ein Mensch von guter Schulbildung und gewissen Manieren. Er sprach, wenn er erzählte, nur Hochdeutsch, und das imponierte den anderen, auch wenn sie ihn nicht verstanden.

Eines Nachts lag unter der Kommandobrücke, jedes Winkes gewärtig, die Großmastdivision; es wehte, was es nur konnte, und jeden Augenblick mußte das Bergen des Großsegels notwendig werden. Wir Kadetten drückten uns auch, so gut wie wir konnten, unter die Luoreeling, um uns vor den überkommenden Brechern zu schützen, da hörte ich denn, wie Tumley erzählte.

„Na, von euch ist doch wohl noch keiner in Magdeburg gewesen — was? — gewiß nicht — Magdeburg, das ist eine feine Stadt — das kann ich euch sagen — und wenn da Jahrmarkt ist — da ist der Domnik in Danzig Kinderspiel gegen. — Na, ich als Magdeburger, ich kannte den Kummel — amüsiert habe ich mich da — na, ob und wie! Natürlich, als ich auf Urlaub ging, hatte ich mir einen feinen neuen Zivilanzug machen lassen — die Magdeburger sind nämlich noch ein bißchen zurück, müßt ihr wissen, die lassen unereinigen, so wie wir sind, gar nicht auf den Tanzboden — oder man müßte gerade in der Jacke tanzen geh'n — die Kerls sagten — im Hemd lassen wir hier zu Lande nicht tanzen! — Na, Tumley läßt sich nicht lumpen, ich ließ mir also einen neuen Anzug machen —“

„Haßt och bitalt?“ wurde er hier unterbrochen.

„Frag' nicht so dumm“ — fuhr Tumley fort, sein Publikum in dieser Richtung indessen nicht aufklärend, „also hellgraue Hosen und ein feiner blauer Rock aus Serge, dazu ein Panama auf dem Kopf, ich sah aus, fein wie ein Gardeleutnant.“

„Bis auf die krummen Beine“, warf hier einer dazwischen.

„Na, Lawrenz, du Holsteiner, aus deinen Spieren — da kann man auch nichts mehr als Schwefelstücken schneiden! siehst du! Und nun ging ich mit meiner Schwester, Fräulein Helene Tumley, auf den Jahrmarkt, da war eine Zauberbude, da mußten wir rein, natürlich ich mit meinem Fräulein Schwester auf den vordersten Platz. Nun machten sie denn da allerhand Künste, ließen Sachen verschwinden, als wenn sie weggeblasen wären, plötzlich kamen sie irgend ganz wo anders zum Vorschein. — Nachher in einer Pause kam der Herr Zauberer zu mir, ich saß ja auch ganz vorne, und fragte mich, ob ich ihn nicht bei einem Kunststück unterstützen wolle. Ich natürlich sage ja — aber meine Schwester sagt — nein, Leo, sagte sie, das darfst du nicht — ich aber nicht faul — rauf auf die Bühne! Nun sagt mir der Zauberer — mein Herr — setzen Sie sich auf diesen Stuhl, wir schieben einen Schirm vor und lassen Sie verschwinden — ganz einfach, ohne Gefahr! Es passiert Ihnen nichts!“

„Gut, sage ich, nur zu — in dem Augenblick feuert er eine Pistole ab und krach! Hast du nicht geseh'n — plumps, liege ich in einer Versenkung

— ein nasses dunkles Loch — ich mit meinem neuen Anzug! ich aber, nicht schlecht wütend, tobe und schreie und kriege mit Mühe den Kopf wieder zurück, sehe noch eben meine Schwester, Fräulein Tumley, ohnmächtig im Arme eines wildfremden Herrn, da drückt mir der Zauberer den Kopf in das feuchte Loch zurück, und ich! das hätten Sie sehen sollen, meine Herren! ich kriege den Zauberer zu fassen, ziehe ihn runter in das Loch und verwamse ihm ordentlich den schwarzen Frack — dann stürze ich mich hinauf — reiße meine Schwester aus dem Arme des anderen und raus aus dem Lokal, die Hose war voll Flecken — der Rock zerrissen — da gab —

„Großgeitau und Gordings!“ gellte die Stimme des Wachthabenden dazwischen — jetzt ging die Großschot — der Block schlug durch das Segel — die Fäden flogen von dannen —

„Gei auf!“ scholl das Kommando, und wie ein Gespensterkampf tobte es einige Minuten an Deck und in der Takelage, dann noch eine Zeitlang auf der großen Rahe, wo hinauf auch Herr Tumley mit zum Festmachen geeilt war. Dann war es wieder still, und nur das Brausen des Windes und das Brechen der See hallte durch die Nacht, während jeder sich einen neuen Platz aussuchte.

In einer anderen Nacht vernahm ich folgende Geschichte, die von einem Mecklenburger Matrosen im allerbesten Plattdeutsch vorgetragen wurde, und die davon zeugt, wie harmlos der Mensch mit der Zeit von wilden Tieren denkt, wenn man viel damit umgeht, haben wir doch auch an Bord der „Stoß“ einen Tiger mit einer Dogge groß gezogen, der später das Prachtstück des Berliner Zoologischen Gartens geworden ist, ohne daß man das Tier je anders, als wie einen Hund behandelte; fanden wir doch ein andermal vor der Tür eines deutschen Afrikareisenden in einem Hotel von Kairo einen jungen Löwen liegen, haben unsere Leute doch oft japanische Bären, so wie sie an Bord kamen, aus ihren Käfigen gelassen, wobei sie sich bis auf einzelne wenige Unarten stets manierlich benommen haben! Ähnliches erzählte auch jener Mecklenburger, nur war das Tier, um das es sich handelte, nicht mehr jung, sondern ein ziemlich ausgewachsener Tiger aus Indien, den man im oberen Zwischendeck eines Dampfers, in einem vergitterten Käfig wohl verwahrte. Kommt da ein Matrose mit schlotternden Knien auf die Brücke gewankt und meldet dem Wachthabenden: „Herr Leutnant, der Tiger ist los!“

„So — verdammte Geschichte! Einfangen das Beest!“ sagt indessen der Leutnant, und der Matrose zieht ab.

„Wie?“ fragt der Kommandant, „was ist verdammt?“

„Ich melde, daß der Tiger los ist“, berichtet der Leutnant.

„Hm“, macht der Kommandant — „der Bootsmann soll kommen!“

Der Bootsmann erscheint und lüftet die Mütze.

„Herr Koptein!“

„Der Tiger ist los, Bootsmann — geh'n Sie runter — fangen Sie ihn wieder ein!“

Der Bootsmann zaudert — dreht sich dann um und marschirt langsam nach vorn.

„Dunner ja!“ denkt er, „Hammels gripen — ja — allenfalls — aber Tigers gripen, det hev ick nich larnt“, aber es muß nun mal sein, und bald naht er wieder von vorn mit vier verwogenen Gesellen, mit einigen Strichen bewaffnet, welche hinuntergehen wollen, den Tiger zu „gripen“; das Luf wird aufgemacht, und sie steigen sachte, der Bootsmann voraus, nach unten.

Alles ruhig — der Kommandant und der Leutnant denken gar nicht mehr an Tiger und an Bootsmann — da plötzlich furchtbares Geschrei, ein Kopf erscheint an Deck — ein schreckensbleiches Gesicht, den Mund weit aufgerissen, brüllt ein Matrose, während er vergebens weiter nach oben ampelt: „Koptein, Koptein, he hett mich biten — he hett mich an die Bucks!“

„Au — au — die Kornalje — he will mich freten“, schreit schon ein anderer, aber keiner kommt mehr nach oben.

Mit einem Satz ist der Leutnant von der Brücke und steht jetzt mit hoch geschwungenem Rappbeil am Luf — da plötzlich läßt er das Beil fallen und lacht — und lacht, daß er sich halten muß. Alle fünf Helden sind auf der Treppe angekommen, die halbdunkel, den Einblick nach unten erschwert. Jeder hat den anderen am Hosenboden gefaßt, und jeder ist der Überzeugung, daß ihn der Tiger dort gepackt hat, und er brüllt so toll, wie nur ein Gebissener brüllen kann, unterdessen der Tiger ruhig in seinem Käfig sitzt und die etwas undicht gewordenen Stäbe seines Zwingers wieder in Ordnung bringen läßt, nachdem sich die erste Furcht gelegt hatte.

Rnurrig, Sonnenstuhl und Strebke auf der Brücke. Gez. von H. Knötel.

Fünftes Kapitel.

Die erste große Reise.

Im Meerbusen von Biscaya. — Ein Sturm. — Lissabon. — Schlechte Ausichten in der Messe. — Im Passat über den Ozean. — Unter dem Aequator. — Winde und Stillen. — Regen und Sonnenbrand. — Rio de Janeiro. — Die Magalhãesstraße. — Robinson Crusoe. — Nach Chile und Peru. — Der Stille Ozean. — Auf den Sandwichinseln. — Cook und sein Ende. — Kapstadt. Helena. — Des Freundes Tod.

Raum waren wir aus dem Kanal heraus, als es von neuem trübe wurde, der Himmel zeigte ein gleichmäßiges Grau, das Glas fiel unaufhörlich, und der Wind ging nach Westen herum. Wir waren anfänglich gedampft, dann hatten wir sämtliche Segel gesetzt, die Schraube gelichtet und segelten nun mit schöner Fahrt nach dem Kap Finisterre hinunter.

Aber das Meer von Biscaya, das eigentliche Meer der Stürme, das Meer, dessen Tiefen so manches Schifflein schon verschlungen, war noch zu durchschiffen, und so ganz leichten Kaufs sollten wir nicht fortkommen. Immer höher ging die See, und immer heftiger wurden die Bewegungen

der „Stoß“, die Bramsegel wurden geborgen und ein Keff in die Marssegel gesteckt, aber das änderte nicht mehr viel, das Schiff holte nach beiden Seiten an 20 Grad über, die See in der Biscaya war eine andere als in der Ostsee, gleich langen riesigen Mauern kamen die Wogen angerollt, und die „Stoß“ hob und senkte sich auf ihnen wie zu ihnen gehörig. In der Takelage pffiff und sauste der Wind, und ein unheimliches Knarren und Stöhnen drang aus dem Schiff hervor, wo Balken und Treppen und Schotten sich bogen und schoben, je nachdem die Lage des Schiffes sich änderte. Es ist ein eigentümliches Konzert, das solch Schiff bei schlechtem Wetter ausführt, man muß sich daran gewöhnen.

Die Pforten in der vorderen Batterie waren längst geschlossen, aber der Preß von Wasser zischte durch die kleinsten Öffnungen, wenn der Bug sich in der anrollenden See vergrub. Ströme des salzigen Naß fluteten dann nach achtern, und bald wurden auch die letzten Pforten zugemacht. Dunkel und naß und kalt, das war nun die Losung.

Noch war an Deck der Aufenthalt leidlich trocken, aber es sollte nicht lange währen, schon kündeten laute Rufe der Freude und des Ärgerß, von vorn kommend, es an, wenn die See über die Lubveeling geguckt und ein sogenannter Nassauer den einen oder den anderen ordentlich durchgeweicht hatte.

Drei Keffe waren in den Marssegeln, das Kreuzmarssegel war fest, schwerer und schwerer holte die Fregatte über, und zu den Tönen, welche aus dem Schiffe drangen, gesellte sich nun auch noch das Achzen der angestrengten Takelage. Der Bootsmann und der Zimmermann bekamen zu tun, und unten waltete Riegel an seinen Kanonen, denn eine lose Kanone bei solcher Bewegung des Schiffes bedeutet ein schweres Deck, bedeutet vielleicht den Untergang.

Ein neuer Morgen brach an, keine Änderung des Wetters war eingetreten, hohler, mächtiger lief die See, und die „Stoß“ lag unter kleinen Segeln beim Winde, ein Fortgang war nicht mehr zu erkennen, die Fregatte trieb nur noch in der Windrichtung, d. h. nach Osten ab.

Neben dem Leutnant Strehlke, der die Morgenwache gehabt, standen Knurrig und Sonnenstuhl unverdrossen, ersterer wie ein Pagode, letzterer von Zeit zu Zeit nach dem Kompaß schauend, dann wieder sein Glas ergreifend und durch die aufgeregte See nach Westen auslugend, so war es schon die ganze Nacht gegangen. Sonnenstuhl hatte sich sehr versehen, er glaubte die Drangsalen des Kanals nun lange hinter sich, und jetzt kamen sie schon wieder, die schlaflosen hangen Nächte auf der Brücke — Zwölf Stunden in Wind und Nacht auf einer Brücke — es ist ein hartes Stück.

„Setzen Sie das Besteck ab“, befahl Knurrig.

Sonnenstuhl eilte hinunter, und bald war er wieder oben. Die Unterhaltung mit Knurrig dauerte nicht lange.

„Radett der Wache! Der Obermaschinenist soll kommen!“

Der Radett flog von dannen, der Obermaschinenist kam an Deck.

„Die Schraube muß herunter — um 10 Uhr muß Dampf sein.“

„Wie viel Kessel?“

„Zunächst unter zwei Kesseln das Feuer anstecken.“

An dem LuK, welches hinter dem Großmaße unter Deck führt, stand der Bootsmann; Kettig, der Obermaschinist, schwankte stolz an ihm vorüber — nicht ohne ihm noch eine kleine freundliche Bemerkung zuzuworfen.

„Seh'n Sie, Hildebrecht, wenn es mit Ihrer Kunst nicht mehr geht, dann kommen wir ran!“

„Halten Sie sich nur fest hier am Strecktau, Herr Kettig, sonst turkeln Sie mir noch vor Wichtigkeit die Treppe hinunter.“

Aber Kettig hatte den Braten gerochen, es war wirklich so, der Kurs, den man ziemlich nahe an Kap Finisterre vorbeigelegt hatte, konnte nicht mehr inne gehalten werden, und aller Wahrscheinlichkeit nach war man nicht mehr fern von der Küste, eine Beobachtung war wegen des bedeckten Himmels nicht möglich gewesen, aber bekannt war es, daß bei westlichen Winden ein starker Strom nach der spanischen Küste bei Torinana und Kap Villano hinsetzte. Vor Abend mußte man auf jeden Fall, wenn man den Kurs so beibehielt, dicht unter Land sein. Wenden war mit diesen Segeln und in der hohen See nicht möglich und paßte auch nicht in des Kapitäns Reisepläne.

Nach vielen Mühen gelang es, die Schraube hinunter zu bekommen, und gegen Mittag ging die Maschine langsam mit. Der Sturm hatte zugenommen, das Verdeck stand unter Wasser, und helle Ströme liefen bis nach Achtern. Immer mehr Segel mußten weggenommen werden, und der Weg des Schiffes zeigte trotz der Maschine mehr nach Land als nach See. Die Nacht kam, und kein Riß in den Wolken ließ einen Stern hindurchblinken, Sonnenstuhl war nicht mehr ganz so ruhig wie bisher, manchmal war er schon in die Großwanten gestiegen und hatte nach Lee ausgesehen; das Feuer war unter dem dritten und vierten Kessel angesteckt worden. Untersegel wurden festgemacht, die Trysegel gesetzt, und nun sollte das Schiff, fast nur sich auf die Maschine verlassend, gegen die See angehen. Es stöhnte und pfiß in der Maschine, während die Schraube, sich tief im Wasser vergrabend, mit ihrer ganzen Kraft zu arbeiten begann. Der Bug senkte sich in der See, und sprühend und leuchtend brachen die Fluten über das Deck, dann aber, wenn das Heck sich hob, wenn die Schraube aus dem Wasser kam und sich widerstandslos in der Runde drehte, dann glaubte man, das Schiff müsse aus allen Fugen fliegen, und besorgt stand Kettig dann bei den Ventilen und Lagern, denn jeder Augenblick drohte Gefahr. Gegen Morgen hatte der Sturm seine Höhe erreicht. Dann ging der Wind nach Norden zurück, die See glättete sich, und nur noch eine lange, weite Dünung rollte daher, wo kurze Zeit zuvor der Sturm geweht, die Maschine ruhte, die Segel blähten sich im Winde und schmeiß zog die „Stoß“ ihre Silberspur durch die blauenden Wogen dem Süden zu. Bald deckten sich die Wanten und Wäschejollen mit nassen Gewändern, die Porten waren alle geöffnet, und heller Sonnenschein zog in die Luken und die Herzen hinelt. Oben stand Sonnenstuhl und schoß mit dem Sextanten unverdrossen nach der Sonne, wobei Ober-Pilgrim mit gewichtiger Miene sekundierte, während

unten in einer Kammer Rettig und Hildebrecht aus einer viereckigen hohen Flasche einen kurzen Friedenstrunk genehmigten.

In der Kadettenmesse ging es fröhlich her wie immer, jeder hatte etwas erlebt, der eine war von einer See gegen die Bordwand geworfen worden, den hatte v. Stranz, den wieder Strehlke, den ein anderer Offizier angeknauzt, einer hatte sich mit dem Bottelier etwas angefreundet, und wieder ein anderer hatte nachmittags in der Kammer des Doktors Waldrian schlafen dürfen, der letztere war Rheinstein.

Wir sichteten Kap Roca, den westlichsten Punkt des europäischen Festlandes, den Felsen von Lisboa oder Lissabon. Sein Leuchfeuer, 596 Fuß englisch hoch, leuchtet 21 Seemeilen weit, dann ankerten wir im Rio do Tejo, im Tajo vor Lissabon. Nach Camoens zu urtheilen, ist Lissabon von Odysseus gegründet worden, was jenem, wenn es wahr sein sollte, hoch anzurechnen wäre. Camoens singt nämlich:

Und du, Lisboa, auf dem Erdenrunde
Mit Recht der andern Königin genannt,
Erbaut von ihm mit dem beredten Munde,
Durch dessen Listen Troja fiel in Brand!

„Wer Lisboa nicht gesehen, der hat nichts Schönes gesehen“, sagt der Portugiese von seiner Hauptstadt mit demselben Rechte, wie der Italiener von Neapel sehen und sterben und der Bomster gar von seinen Erzeugnissen ähnlich sagt, nämlich „Bomster trinken und sterben ist eins“. Lissabon ist sehr schön gelegen. Der Tajo, der sich hier zu einem großen Meerbusen erweitert, ist weithin schiffbar und bietet den größten Flotten und den schwersten Schiffen gesicherte Lage. Hier war es, wo die Mehrzahl der Geschwader, die Philipp von Spanien gegen England entsandte, um diesem Lande die Segnungen der Inquisition zu überbringen, sich ausgerüstete, denn Portugal war damals noch ein holzreiches Land, in dem jeder, der ein Schiff erbauen wollte, das Holz vom Staate bekam. Aber die Geschichte weiß von dem Sturme im Kanale zu erzählen, der Sidonias Flotte vernichtete.

„Deus afflavit et dissipati sunt“,

so heißt es auf jener Medaille, die Königin Elisabeth schlagen ließ. Howard, Drake, Hawkins, Seymour und Frobisher, die kühnen Seehelden Englands und einstigen Piraten, taten das ihrige dazu, und die Flotte Spaniens war tatsächlich vernichtet. Lissabon soll gleich Rom auf sieben Hügeln erbaut sein, was indessen schwer herauszufinden ist. Es liegt ein eigenartiger Hauch der Melancholie über jener Großstadt, denn neben der Großartigkeit der Szenerie und der Schönheit der Gegend kann man sich des traurigen Gedankens nicht erwehren, was war Lissabon einst und was ist es jetzt, wird es wieder werden oder wird es gelegentlich von jenem großen Insellande, der Beherrscherin der Meere, zermalmt werden? Einstmals Besitzerin von Indien, von Brasilien, von einem großen Teile von Afrika und jetzt, kaum noch ein Hauch von alledem zu verspüren.

Wohl krönen einige Festungswerke die Einfahrt, wohl schwimmen einige

Bafen von Liffabon.

Schiffe auf den Fluten des Tagoz, aber eine Drohung Englands macht das Land erbeben, denn jene Festungswerke sind schwach, die Schiffe sind klein und schwach, die Kolonien sind schutzlos. — Das Portugal von ehemals ist dahin.

Lissabon war aus pekuniären Rücksichten für uns geeigneter zu Ausflügen und Besuchen, als zu Vergnügungen, so kamen wir denn auch nach Belem, dem westlichen Ausläufer der langgestreckt liegenden Stadt. Dort steht ein gewaltiger, viereckiger Turm mit Altanen und Plattformen ausgestattet, der Torre de Belem, von Emanuel dem Großen erbaut zu Ehren Vasco de Gamas, der sich hier zur Umsegelung von Afrika einschiffte. Dem Torre de Belem gegenüber, am linken Ufer des schönen Stromes, liegt u. a. das Fort Sao Sebastiao, ferner ein bedeutendes Waisenhaus, früher das Kloster oder Convento de San Hieronymo, ebenfalls von Emanuel erbaut, diesmal zu Ehren des zurückkehrenden Vasco de Gama. Überall gewahrt man Kolossalbauten, wie z. B. das königliche Schloß aus Marmor begonnen, unvollendet wie so vieles, was man dort angefangen und aus Geldmangel unterlassen.

Die Geschichte Portugals ist für uns sehr lehrreich, wie die von Spanien, und in wenig Worten der Hauptsache nach wiederzugeben. Einstens ernährte Portugal sich selbst. Wälder und Viehzucht, Ackerbau und Industrie waren in hinreichendem Maße vorhanden. Kühne Männer, an denen Portugal niemals Mangel gehabt, ein zäher, unternehmender Volksstamm, den es auch heute noch besitzt, gewannen die reichen Länder, wie Indien, Brasilien, Sierra Leone u. a. mehr. Vasco de Gama, Pedro de Cintra, Bartholomeus Diaz, der Auffinder des Raps der Stürme, Cabral, Alfonso d'Albuquerque, der langjährige Kämpfer in Indien, das sind alles portugiesische Namen, die von der Geschichte der Entdeckungen, von der Weltgeschichte sich nicht mehr trennen lassen. Portugals Flotte vertrieb die anderen Nationen von dem Meere. Der Kolonialreichtum wuchs, die Fabriken standen leer, die Landwirtschaft hörte auf, alles verließ Pflug und Werkstätte und strömte nach den Goldländern.

Das Land produzierte nichts mehr, alles, was zum Leben, zur Kleidung gehörte, mußte vom Ausland geholt werden, das Gold, das eben erworben, floß schnell wieder nach den Industrieländern ab, ja die Seefahrt verfiel, denn sie frankte an der Wurzel, es mangelte an Schiffbauern. Unglückliche Kriege, Pest und das Erdbeben von 1755 traten ein. Die vernachlässigten Flotten konnten die vielen Provinzen nicht erhalten, und nicht lange währte es, dann fiel die ganze große Kolonialmacht auseinander, und afrikanische Korsaren plünderten portugiesische Schiffe angesichts der eigenen Küste. — Seitdem fehlt es Portugal an einer Flotte, die geeignet ist, den Ansprüchen einer Macht, die auf sich selbst vertrauen will, zu genügen.

Das sich auf den Straßen und Plätzen, auf den Promenaden, dem Passeo Publico entwickelnde Leben wirkt bestechlich auf den Fremden, zumal auf den jugendlichen. Die gemischte Bevölkerung, die Kreolen, Neger, Mulatten und Mestizen, die Europäer aller Staaten, trägt nicht wenig dazu bei, das charakteristische Großstadtleben erscheinen zu lassen, zumal auch tunesische,

algierische und türkische Seefahrer nicht fehlen und das schon bunte Gewimmel an den Landeplätzen noch hunter gestalten.

Besonders fesselnd ist das Bild auf dem Markt, da schlendert viel fremdes Schiffsvolk umher, hier erscheint der schwarze Wollkopf eines Negers, dort das braune Gesicht eines Mulatten, ab und zu krächzt auch ein herübergebrachter Papagei, oder macht ein Affe seine tollen Sprünge und sammelt Haufen von Müßigängern um sich her.

Demgegenüber aber steht manches, das wenig entzückt, viel enge Straßen, viel Schmutz und Vernachlässigung und viel Verfall. Für die Kadetten war recht sehenswert das große Arsenal, mehr Denkmal hoher Vergangenheit, als ein Bild des jetzigen Seewesens. Zahlreiche Modelle blendeten uns, von den langen schmalen Feluken des Mittelmeeres und der afrikanischen Küste an bis zu den vierreihigen Linien Schiffen. Die Feluken, noch heute in den genannten Gewässern vorhanden und vorzugsweise zum Schmuggeldienste und zum Sklaventransport verwendet, sind lange, schmale Schiffe mit ungeheueren Segelflächen. Oft trifft man ein Längenverhältnis von zehn, zur Breite eins, daraus folgt, daß solche Schiffe unter günstigen Windverhältnissen große Geschwindigkeiten erreichen können. Wie solche Fahrzeuge, die man an der Ostküste von Afrika auch Dhaus nennt, segeln können und wie schwer sie in engen und flachen Gewässern zu greifen, wenn sie geführt sind von unternehmenden, raublustigen Arabern, davon wissen unsere Schiffe zu erzählen.

Die Modelle der Linien Schiffe fielen besonders durch ihre massenhafte Verwendung der Verzierungen und Vergoldungen auf. In den schönen, aus Granit herausgehauenen Docks lagen einige altersschwache Korvetten mit hochtrabenden Namen, und in den wenigen Maschinenräumen des Arsenals lagen als Eisenmaterial Hunderte von alten und ältesten Kanonenrohren umher, welche vom kleinsten Kaliber der Drehbassen oder Kanonen, die man auf der Bordwand anbrachte, bis zum 100-Pfünder hinarreichten. Sie, die früher den Namen Portugals in allen Meeren verkündeten — jetzt wurden sie zum alten Eisen geworfen!

Sie transit gloria mundi.

Die Mühseligkeiten, die ich als Messvorbstand an Bord der „Undine“ gehabt hatte, veranlaßten mich, einer ähnlichen Wahl aus dem Wege zu gehen, was mir auch zuerst gelang. Wir wählten zum Messvorbstande einen Kadetten, der viel über gutes Essen sprach und etwas von der Wirtschaft verstehen wollte, denn er war der Sohn eines großen Rittergutsbesitzers aus Schlessien. Graf Rittberg — so hieß der Auserkorene — mietete Koch und Steward und, wie es die Vorschrift beim Inseegehen, verlangte, rüstete uns für sechs Monate aus. Als eine besondere Delikatesse hatte er viele Fässer mit Hartbrot gekauft, das ganz besonders gut sein sollte. Es war in der That nichts anderes als überzuckerter Zwieback; wir aßen natürlich fortan sehr viel Hartbrot, und als wir nach wenig Wochen nach England kamen, waren wir mit den meisten Fässern schon „lenz“, d. h. wir fühlten uns schon in der Nähe des

Bodens, und der Zwieback war sehr teuer gewesen. Die Sache war sehr einfach verlaufen. Gewöhnliches Hartbrot schmeckt sehr schlecht und wird deshalb immer alt und immer schlechter. Dieser Kuchen aber war wegen Mangel an Platz in Fässern verpackt unter den Messetisch gestellt worden, wo dann jeder aß, solange und so oft er wollte. Ein Unglück kommt selten allein; der junge Graf, der besonders für Eierspeisen eingenommen war, hatte einen großen Unternehmungsgeist: er hatte über 1000 Eier in Kalk legen lassen und in Steinrügen an Bord genommen, wahrscheinlich glaubte er, daß die Hühner anderwärts keine Eier legten. In der Nähe von Eddystone haben wir alle Eier über Bord geworfen und aus Verdruß die Steinkrüge hinterher, so kam eins zum anderen.

In Montevideo waren, als wir wieder in See gingen, gerade vier Monate der Reise herum, unser Proviant verzehrt und fast kein Pfennig in unserer Kasse. Unsere Privatgelder waren zu den Stiergefächten und anderen Vergnügungen verbraucht worden, und wir hatten eine Reise um das Kap Horn, mithin etwa 50—60 Seetagen vor uns. Um die Zukunft noch klarer zu machen, desertierten Koch und Steward am vorletzten Tage mit dem kleinen Rest unserer Armut, und nun saßen wir vollkommen fest.

Ein hochpeinliches Gericht entsetzte zunächst den Grafen seiner Würde, und ich trat für ihn in die Schranke. Die Sache freute mich nicht sehr, denn es war nicht mehr viel zu machen. Zuerst ging ich zum Zahlmeister.

„Wir möchten gern in der Messe Mannschaftskost für die nächsten Monate essen, Herr Knitterig.“

„Ja, das können Sie; es kostet aber monatlich zehn Taler für jeden von Ihnen, und so wie ich sehe, haben Sie schon einen großen Vorschuß, haben Sie das Geld noch liegen?“

„Nein, das haben wir nicht, wir haben höchstens alle zusammen noch zehn Taler, jedenfalls aber nicht viel mehr.“

„Dann bedauere ich, das geht so wie so schon gegen das Reglement; wirken Sie einen Befehl des Kommandanten aus.“

Das wollten wir aber um keinen Preis tun, denn dann wäre es an eine Revision unserer Bestände gegangen, und die mußten wir vermeiden.

Noch einige Zeit war mir geblieben, ich schrapte alles zusammen, was vorhanden war, mehr als zehn Pesos waren es in der That nicht, und ich fuhr mit diesem Schatz eines Nachmittags an Land, um zu sehen, ob ich nicht wenigstens mit diesen einen Handel machen könnte. In der Nähe des Hafens ging ich in eine Wirtshaus und ließ mir dort ein Glas Limonade geben, um meinen traurigen Gedanken ungestört nachhängen zu können, während ich den kühlen Trank durch den landesüblichen Halm sog.

Ich saß noch nicht lange, als ich ein wüstes Geschrei in einem anstoßenden Zimmer vernahm. Ich näherte mich der Thür, um von dem Streite Augenzeuge zu sein; doch kam ich nicht weit, die Thür öffnete sich und heraus flog oder sprang vielmehr ein Mensch, und ein anderer mit dem Messer in der Hand war dicht hinter ihm her. Wohl zum Glück für den Entflohenen stand ich dem zweiten plötzlich im Wege. Er war ein großer, starker

Mensch; der Schnapsgeruch, der mir entgegenrang, und die blutunterlaufenen Augen zeigten mir, daß ich es mit einem schwer angetrunkenen Menschen zu tun hatte.

Beim ersten Anprall waren wir beide zur Seite geflogen, dann aber begegneten sich unsere Blicke nicht gerade freundlich, und ich war eines Angriffes des Wütenden gewärtig, als er sich eines Besseren bewußt und mit dem Ausruf: „I'll kill him!“ (ich töte ihn) an mir vorbei in die Straße sprang, um den Entronnenen zu suchen, doch dieser war unterdessen in Sicherheit.

Bald kehrte der Verfolger nach vergeblicher Jagd zurück und zog sich, nachdem er mir noch einige Liebenswürdigkeiten zugerufen, wieder in die Hinterstube zurück.

Als ich vor die Tür trat, stand draußen der andere, er grüßte mich und dankte mir für die zufällige glückliche Dazwischenkunft. „Aber sagen Sie einmal, kennen Sie mich denn nicht wieder?“ fragte er plötzlich auflachend.

„Was, sollten Sie etwa unser Steward von der ‚Niobe‘ sein?“

„Natürlich“, antwortete er stolz, „immer noch der ‚schöne Mayer‘ wie ehedem, indessen wieder in der Klemme: der Kerl, der mich da eben abstecken wollte, ist mein Kapitän von der ‚City of Glasgow‘; hundert Dollar könnte er mir bieten, ich gehe nicht wieder mit ihm in See, man ist vor dem Kerl nicht einen Tag seines Lebens sicher. Herr Kadett, reden Sie mit Ihrem Kommandanten, nehmen Sie mich mit, meinethwegen als Heizer oder Stiefelputzer, aber machen Sie, daß ich von diesem Irlander loskomme.“

„Mayer“, antwortete ich, „Sie konnten mir nicht gelegener kommen: unser Steward und Koch sind weggelaufen, Geld und Vorräte haben wir nicht mehr und morgen gehen wir in See. Wollen Sie? Ich gebe Ihnen dreißig Taler pro Monat, d. h. sowie wir erst wieder Geld haben.“

Mayer schlug ein, und nun gingen wir ans Beraten. Ich gab ihm meine Zolle, um seine Sachen von der „City of Glasgow“ zu holen, steckte ihm meine letzten Dollars in die Hand und fuhr mit dem nächsten Routineboot an Bord. Als ich an Bord der „Stoß“ kam, war der schöne Mayer schon da gewesen und hatte seine Kleider und mehrere schwere Kisten angegeschleppt, dann war er wieder fortgefahren. Gegen Abend kam er nochmals, und diesmal mit einer ganzen Bootsladung von Fleisch, gefälzerten Zungen und Oliven, dabei auch einige gewichtige Kisten voll Portwein und Whisky.

Als das Schiff unterwegs war und die Küste längst außer Sicht, musterte ich meine Bestände. Ich war erstaunt: Mayer hatte wunderbar gut für uns gesorgt, woher, das war mir vorerst noch ein Rätsel.

„Haben Sie das alles für 10 Dollar erstanden?“ fragte ich ihn.

„Nein, Herr Kadett, keineswegs, aber wovon sollen wir denn leben. Alles, was ich hatte, habe ich mit verbraucht, und die Kisten, die ich von der „City of Glasgow“ mitbrachte, nun — die habe ich dort exportiert an Stelle meines rückständigen Gehaltes.“

„Aber Ihr Kapitän?“

„Nun, der kann froh sein, daß ich ihn nicht vergiftet habe.“

Durch Mayers Talent waren wir nahezu sechs Wochen mit unserer Verpflegung gut beraten, und als jene vorbei und Valparaiso in Sicht war, da durften wir wieder daran denken, die milde Hand unseres Zahlmeisters in Anspruch zu nehmen.

Es ist schade, daß trotz der vielen guten Seiten, die der „schöne Mayer“ hatte, nie etwas aus ihm geworden ist. Wir haben ihn mehrere Jahre mit uns umher geführt, haben ihn mit nach Hause gebracht, wieder und wieder ist er gefahren, bis man ihn endlich für einen wohlhabenden Menschen hielt, der sich bald von der Arbeit zurückziehen könnte. Aber solche Mutmaßung war irrig; denn noch vor wenig Jahren wurde er wiederum als Steward auf einem Passagierdampfer gesehen, und abermals kam er nach oben, eine der ersten Wirtschaften von Hamburg — die „Rattenfalle“ nannte er sie — war sein, dann ging es mit ihm zu Ende — er brachte es auf einem Dampfschiff, das nach Aften ging, noch einmal bis zum zweiten Steward, aber im Roten Meer legte er sich hin, um nicht wieder aufzustehen — dort wurde er über Bord gesetzt.

Die schönste Erinnerung der Jugendjahre ist die erste große Seereise. Eine Reise von Lissabon nach Rio Janeiro geht vom 38. Grad nördlicher bis zum 23. Grad südlicher Breite, schneidet also mitten hindurch durch die so viel genannte, der Geheimnisse und der Wunder so volle Gegend der Tropen, der Passate, der Kalmen. Das war doch ein anderes Wasser, als wir es bisher gewohnt waren zu sehen, dieser wogende, atmende, weithin sich spannende, tiefe Ozean! Der Ozean, der Urquell alles Lebenden! Zuerst war die Erde eine feurige Masse, dann, als aus unermesslichen Weiten das Wasser sich auf diesen Feuerball niederstürzte, bildete sich zunächst ein heißes Salzmeer. Aus diesem Salzmeer hervor hob sich salzfreies reines Wasser, das später wiederum befruchtend auf die ersten entstehenden Pflanzenarten sich ergoß. Dann entwickelten sich nach und nach, je mehr einzelne Teile der Erde erkalteten und bewohnbar wurden, andere Arten.

Ebenso wie man bis vor kurzem das Meer noch unergründlich nannte, so konnte man es auch für unerschöpflich halten in der Masse der Lebenden und keimenden Wesen, die es trägt und die in jedem Wassertropfen uns entgegentreten. Während wir die Pflanzen und die Tiere unserer Erde doch schon annähernd kennen, ist solches von dem Leben in dem Meere nicht zu behaupten, denn wenn auch der Satz gilt, daß für das organische Leben die Bedingungen sich mit der Tiefe vermindern, so kann heute noch kein Sterblicher mit Bestimmtheit sagen, daß es im Meere nicht noch viele Arten von Wesen gibt, von denen wir uns noch gar keinen Begriff machen können.

Das ist es aber nicht, was den Jüngling freudig erregt, der erste Delfin, der huntschimmernd aus bläulichen Wellen sich hebt und auf seiner Jagd am Schiffe vorbei eilt, der erste fliegende Fisch, der einem Pfeil gleich vor dem wilden schonungslosen Jäger dahinsaußt, das ist es, was die Aufmerksamkeit fesselt, ha — hier einer — dort einer — dort ganze Scharen heben sich aus den Fluten, sie spielen „Wettlauf“ mit dem Schiffe, oder sie

fühlen sich gejagt. — „Haben — Haben“ das ist der Wunsch, der sich rege macht wie beim Kinde, das nach dem hingehaltenen Spielzeug greift.

Und auch die Zeit des „Haben“ kommt heran; nicht immer stehen die schneeigen Segel der Fregatte voll, manchmal schlägt das Tuch an die Masten, und langsam, wie sinnend schaukelt das Schiff auf endloser Salzflut. — Wie bohrt man dann den Blick hinab in die Tiefe — Meter um Meter — wie viele? Wohl zwanzig, wohl dreißig und noch mehr, man sieht die großen und kleinen Fische spielen und jagen, dann ein Schwanken des überholenden Schiffes, ein anderer Reflex des Sonnenlichtes — alles ist in tiefdunkles Blau gehüllt, und man starrt hinunter in die bodenlose Tiefe.

Die Sonne brennt aus klarem, wolkenlosem Himmel nieder, unten in der Nähe des Wassers ist es am schönsten, da sitzen die Matrosen und Kadetten mit Netzen und Harpunen bewaffnet, um die Flüchtigen zu haschen, und große Freude herrscht, wenn einer gefangen, aber ebenso große, wenn ein kräftiger Delfin sich mit heftigem Ruck der drohenden Gefangenschaft entzogen hat. Einen Delfin am Schwanz festhalten, ist ebenso schwer, als einen starken Mal bändigen, es will gelernt sein.

Dem Neuling ist der fliegende Fisch mit das interessanteste Tier, halb ungläubig hat man früher davon gehört, und nun auf einmal hält man ihn in der Hand und besieht seine Flügelstößen. Wenn man mit einiger Ruhe seinen Flug beobachtet, und das kann man auf einem großen Schiffe sehr gut, so kann man sich ein genaues Bild seiner Flugfähigkeit machen. Einige behaupten, daß die Fische mit den Seitenstößen Flatterbewegungen machen und zwar 10 bis 30 in der Sekunde, andere, daß sie sich nur mit den Flossen abschwingen und nun mit großer Geschwindigkeit die Luft durchspringen, gehalten von den Flossen.

Selten ist der Flug eines Fisches lang, nie ist der Flug hoch, meistens benutzen sie einen Wellenberg, um sich von neuem aufzuschwingen, und dann erscheint der Flug gedehnter als sonst. Aber es nugen ihnen diese Anstrengungen nichts, oft sieht man im durchsichtigen Element, wie der Raubfisch unter ihnen mitschwimmt, um sie im Augenblick des Niedersfallens zu schnappen.

Selten und nur auf niedrigen Schiffen fliegen sie so hoch, daß man sie in der Nähe der Buglaternen an Deck finden kann. Die längste Flugdauer soll 18 Sekunden sein und die größte Fluggeschwindigkeit 10 m in der Sekunde.

Wenn das Schiff in Stille trieb, wurde wohl ab und zu ein Versuch gemacht, mit dem Tiefloot die Meerestiefe zu messen oder mit Schleppungen lebende Wesen aus großen Tiefen hervorzuholen, doch dauerten solche Versuche, da wir nicht sonderlich dazu ausgerüstet waren, oft viele Stunden, ohne große Resultate zu ergeben, jene Sodaflasche war für uns Kadetten der interessanteste Fund.

Das Leben auf dem Meere zeigte noch manch weitere Gestalten, so unter anderen die Seefischkröte. Es sind nicht die größten, die im Atlantischen Ozean leben, aber immerhin Tiere, welche mehrere Zentner wiegen und einen Kopf haben, der die Dicke eines Kindskopfes erreicht. Oft sahen wir solche Tiere auf dem Wasser schwimmen, wie alte mit Moos bewachsene

Fässer aussehend, aber es gelang uns nicht, nahe an sie heranzukommen, sie heben wohl noch einmal den Kopf, dann aber verschwinden sie in die Tiefe. Es ist auch meistens besser, sich nicht ohne weiteres mit Schildkröten im Wasser abzugeben, denn ihr Biß ist ein furchtbarer. Einfacher ist es, eine Schildkröte an Land abzufassen und sie umzudrehen, wozu indessen auch manchmal mehrere Leute gehören.

Eins der häufigen Tiere des Atlantischen Ozeans ist der Argo oder Nautilus, nach der Konversationslexikons-Weisheit von Ober-Pilgrim gehört der Argo, jenes eigentümliche leichte Gebilde, zur Klasse der „Dickpoten“, er hatte den Namen „Dekapoden“ nicht ordentlich memoriert. Wer aber nicht in Rostock auf der Steuermannsschule, sondern wo anders gelernt hat, weiß, daß Dekapoden Zehnfüßler sind. Diese Argos treiben meist einsam, manchmal auch in kleinen Scharen auf dem Wasser umher und sind nur schwer zu greifen, sie lassen sich im Augenblick der Gefahr unter sinken. Ihre Farbe ist zart und milchweiß, und zwei größere Organe, die Arme, sind über der Wasseroberfläche zu sehen.

Während so unsere Augen um uns her und vorzugsweise nach dem Wasser gerichtet waren, vergaßen wir dennoch nicht die Mannigfaltigkeit der Segler der Lüfte, von der kleinsten Taubenart bis zu dem mächtigen Albatros hinan zu bewundern, die oft zu vielen beutegierig dem Kielwasser folgten. Des Nachts ruhen sie wohl, des Morgens aber fliegen sie auf, und ihr scharfes Auge hat bald wieder ein Schiff erpäht, wo ihnen gastliche Verpflegung zu teil wird.

Des Nachts aber, wenn scheinbar die weite, weite See im Schlummer liegt, dann fängt es erst recht an, dort unten zu leben, leuchtend, schimmernd, phosphorisch blizend treten sie hervor, die Hunderte und Tausende von kleinen und großen Lebewesen, und still und andächtig steht der Mensch und schaut hinunter ins Unermeßliche. — Vor ihm leuchtet der Bug auf in schäumendem Gischt und hinten im Kielwasser säuselt und träufelt ein langer lebendiger Strahl von flimmernden Wesen hinter dem Schiff her — droben aber am Firmament, da heben immer neue Sterne und Bilder sich empor aus den Fluten, schon sinkt im Norden das herrliche Siebengestirn im Horizonte herab, aber dort im Süden da hebt sich des Kreuzes prächtiges Zeichen — Gottes Herrlichkeit hier und dort — allezeit.

Ein freundlicher Zufall führte mich jetzt mit meinem Freunde Bergström, seit Lissabon Leutnant, zusammen auf eine Wache. Oft standen wir nun in schönen, lauen Tropennächten auf dem Verdeck der „Stoß“, und während um uns her die Natur ihre Wunder entfaltete, träumten wir oft wachend von unseren Lieben zu Hause, bald sahen wir hinein in die engsten Falten unseres Daseins, und immer fester umschloß uns das Band männlicher Freundschaft.

Erich von Bergström war ein Mensch, von zwei Seelen bewohnt, wie dies ja oftmals vorkommt, eine hohe stolze Männlichkeit einerseits und ein kindlich weiches Gemüt andererseits, heftiges Aufbrausen in voller Kraft und in dem Bewußtsein derselben und dann wieder eine Art von Kleinmut, die

Finientaufe: Der Täufling wird barbiert.

ich erst begreifen lernte, als ich tiefer in diese Seele hineingeblickt. Viel herbes Unglück in der Familie, die treue Anhänglichkeit an die einsame Mutter und der feste Glaube, beinahe ein Aberglauben, daß auch er unter unglücklichen Konstellationen geboren sei, trübten ihm oft den freien Blick in die Zukunft. Er war kein Mann, der an den „unglücklichen Freitag“ glaubte, wenngleich der 23., oder die Zahl 23 bei ihm eine nicht ganz unähnliche Rolle spielte, wie in Seemannsmärchen der Freitag. Er glaubte nicht an einen guten Ausgang dieser Reise und seine Gedanken weilten oft in dunklem Ahnen bei seiner Mutter zu Hause.

„Siehst du, Franz, so steht das Schiff“, so erklärte er mir. „Zwar sind wir erst in den ersten Monaten der Reise, aber es fängt doch schon an, an mir zu ziehen und zu zerren — nach Hause! Bei jedem Gange an Land kommt mir die Frage: „Ist das vielleicht das letzte Mal?“

Als wir dicht an der Linie waren, dem Ort, wo es ein alter Brauch ist, denjenigen zu taufen, der den Äquator noch nicht gekreuzt hat, wurde stündlich die Ankunft eines Boten des Neptun erwartet. Es war gegen Abend, als man plötzlich von vorn, wie aus dem Wasser kommend, den Ruf hörte:

„Schiff ahoi!“

„Ei, ei!“ antwortete von Stranz, der auf der Brücke stand, als Zeichen, daß er den Anruf vernommen.

„Drehen Sie auf!“ kam es aus dem Wasser zurück.

„Luv — Achterbrassen“, kommandierte der Offizier der Wache, aber es war nicht mehr notwendig, schon leuchtete es in der See hell auf, und eine nasse Gestalt, mit Seetang behangen, sprang behende an Deck, wo ihn der erste Offizier empfing und auf seinen Wunsch zum Kommandanten führte.

Dieser teilte nun dem nassen Tritonen mit, was es für ein Schiff sei, das er führe, welches der Zweck seiner Reise, und forderte den Boten Neptuns auf, seinem Herrscher seinen untertänigsten Gruß zu überbringen, und wolle er morgen um 4 Uhr nachmittags an Bord kommen, dann würde das Schiff zu Seiner Feuchten Majestät Empfang bereit sein. Einen Korb mit den verschiedensten nordländischen Erzeugnissen, mit Wein und Bier und ähnlichem, sende er ihm als Verkörperung seiner untertänigsten Verehrung. Dann schwang Triton sich wieder über Bord, und ein hellerleuchtetes Fahrzeug zeigte auf dem Wasser den Weg, welchen er genommen, oder vielmehr, wohin das Faß schwamm, welches man brennend über Bord geworfen hatte.

Triton aber, der Hellegatsmann Raubbank, tauchte unterdessen in seine Lasten hinab, wo er mit seinen Freunden den Zoll des Kapitäns Knurrig vertilgte.

Punkt 4 Uhr war das Schiff zum Empfang klar. Es waren kleine Segel gemacht worden, die Pumpen und Schläuche waren bereit, und Baljen und Püßen und was sonst zum Baden und Waschen gehört, stand auf dem Achterdeck in schönster Ordnung. Das Schiff drehte auf abermaligen Anruf bei, und der König der Meere mit einem großen Gefolge stieg an Bord. Ein Triton übernahm das Kommando, während mehrere schwarze Kerle das Ruder besetzten.

Im Gefolge der Majestät befanden sich Personen von allen Farben, Schwarze, und Gelbe, Braune und Rote, Kerle, die wie die Indianer, und andere, die trotz grossem Sonnenbrand wie die Eskimos aussahen, Barbieri und Scharfrichter, Astronomen und Kammerherren, kurz, was Matrosenwitz erfinnen konnte, war hergestellt worden.

Neptun ließ sich vom Kommandanten melden, daß „alle Mann“ an Deck seien, schmunzelnd ließ der Meeresgott seine Augen über die Hunderte hingleiten. „Einer fehlt mir noch, Kapitän, ich werde ihn aber holen lassen, wenn es an der Zeit“, jagte er, dann hielt er seine Ansprache an die Mannschaft.

Zunächst wendete er sich an die Gesamttheit und sprach:

Raum traut' Ich meinen Ehren, als die Kunde
Von eurem Nah'n in meines Reiches Mitte drang,
Denn schon in altersgrauer Ferne liegt die Stunde,
Da Mich entzückte deutscher Stimmen Klang.

Dem Ahnherrn eures Königs war Ich wohl gewogen,
Er, der dereinst Groß-Friedrichsburg begründet,
Und kam sein stolzer „Kurprinz“ hergezogen,
Stets hab' Ich ihm den besten Wind gefündet.

Drum doppelt freut's Mich, daß ihr jenen grünen
Gewässern eurer Heimat habt Lebwohl gesagt,
Ihr wißt nicht, wie dem Lande ihr werd't dienen,
Wenn ihr den Kiel durch blaue Fluten jagt!

Zu Meiner Hoheit ganz besonderem Entzücken
Gereicht es, wenn Mein Aug durch Eure Reihen irrt,
Auch seegewohnte Männer dort zu finden,
Die oftmals Meiner Hauptstadt Vogen schon passiert.

Ihr da — Herr Knurrig — das ist Meine Art,
Die Stärke und die ernste Männlichkeit gepaart,
Nichts, was an Land Uns sejjelt und den Blick verhüllt,
Nichts, was das Herz beklemmt, den Sinn erfüllt!

Als einzig und allein Mein ewiges Meer —
Und nichts anderes so schön — und nichts so hehr!
Wenn die Woge blaut und die Sonne glüht
Und die Segel sich bläh'n und der Albatros zieht —
So lieb' ich den Mann — denn der Stand gebent's —
Nehmt als Erinnerung hier das purpurne Band und das
goldene Kreuz!

Nun wendet sich Neptun mit zuerst finsterner, dann nach und nach sich aufklärender Miene an den ersten Offizier und spricht:

Ihr, Herr v. Stranz: es ward Mir hinterbracht,
Daß Ihr an Land, an eignen Herd gedacht!
Daß wollte Mir zuerst nicht in den Hohen Sinn,
Doch da Ich Eure helle Stimme heut' gehört,
Die wie ein Wirbel über Meine Fluten fährt,
Und da Ich heute Euer Schiff befeh'n

Und mit dem Eindruck wirklich recht zufrieden bin,
 So mag die Sache ihren Weg nun geh'n,
 Und wünsch' Ich, daß der junge Herr
 Nur Glück und Freude Euch beschert.
 Merkt auf — der Frauen Sinn ist wandelbar,
 Glatt ist die Wang' und glatt ihr zartes Haar.
 Nie möchtet Ihr der Täuschung Schmerz erfahren —
 Ich kenne das — aus meinen jungen Jahren.
 Die jungen Frauen lieben Schmuck vor allen,
 Bringt Ihr dies mit — ein Astlein roter Korallen. —

Einer nach dem anderen wurde so begrüßt und erhielt irgend eine Erinnerung an die feierliche Audienz, Erinnerungszeichen, bei denen natürlich der Name die Hauptsache war, welche man sich aber gern aufbewahrte. An uns Kadetten gewendet sprach Seine Majestät:

Und nun zu euch, ihr jugendfriihe Schar,
 Ihr seid des alten Meer-gotts wahre Dergensfreud'!
 Zwar sproßt euch im Gesichte kaum das erste Haar,
 Und fern noch stehen euch des Seemanns Not und Leid --
 Euch trieb hierher der Jugend kraftvoll Streben,
 Und froh und heiter schaut ihr noch ins Leben —
 Das lob' Ich Mir, so sollt' es ewig bleiben
 Und nichts euch jemals von dem Wasser treiben!
 Ich will euch nicht mit langen Lehren
 Den heut'gen Ehrentag erfüllen und erschweren,
 Denn davon habt ihr, wie ich schon vernommen,
 Zu Hause lang und breites erst bekommen.
 In Meinem Reich sind Federn und Linte verpönt!
 Wer gar in Büchern lieft, wird geteert und verhöhnt!
 Aus der Winde Weh'n und der Wellen Rauschen,
 Aus der Sterne Lauf und den Fluten am Strand,
 Da gilt es, geheimen Stimmen zu lauschen,
 Wer sie nicht hört — der bleibe am Land!
 Wer in Ehrfurcht Mir naht, der wird geehrt,
 Euch schenk' Ich den Orden vom „Fisch ohne Steert“.

Während nun die Untertanen der feuchten Majestät alles bereiten, um den Taufakt zu vollziehen, rüstet sich der „gesamte Täufling“ auch seinerseits, denn jeder weiß, es gibt gleich eine entseztliche Rasse, die in den Tropen nichts anderes ist, als ein etwas in die Länge gezogenes Baden. Da plötzlich fällt es Neptun wieder ein, daß ja noch einer mit ihm Versteck gespielt hat, und er ruft:

Auf Sklaven, holt den Knaben, der vermeffen
 Sich wähnte Meinem Herrscherblick entzogen,
 Der in der Einfalt seines Menschenwitz's vergessen,
 Daß nichts verborgen, was in Meinen Wogen.
 Ich will ihn selbst — als ersten in die Taufe halten,
 Auf — auf und eilt — Ich will des Amtes walten!

Einige schwarze, kernige Gestalten der Badsgäste schleppen den unglückseligen, etwas wasserscheuen Galionsinspektor herbei, und der Taufakt beginnt, sowie der Astronom gemeldet, daß man eben den Aquator passiert.

Vorwärts, ihr Brauen, eilet, eilet!
Schon hat der Kiel die Linie zerteilet.

Der Galionsreiniger Parfümke wird schnell mit verbundenen Augen auf ein Brett gesetzt, und da er als härtiger Matrose nicht zur Taufe geeignet, mit Kalk „eingeseift“ rasirt, dann hält man ihm ein Sprachrohr an den Mund, durch das er dreimal „Heil dem König der Meere!“ rufen muß. Beim dritten Ruf sinkt er mit dem Brett in eine große Wassertonne, während die Pumpen in Gang gesetzt werden und für den nötigen Wasserersatz sorgen.

Die älteren Offiziere taufen nun die jüngeren, und niemand entzieht sich dem nassen Geschäft, es sei denn zu seinem Schaden. Wenn des Jubels genug scheint, bespricht sich der Kommandant mit dem Triton auf der Brücke, und dieser sein Sprachrohr schwingend kommandiert:

„Festpumpen!“ d. h. es wird aufgehört mit Pumpen.

Alles ist in fünf Minuten umgezogen auf Deck. Triton läßt Deck spülen und trocknen, die Wäsche wird aufgehangen, und alles geht seinen gewöhnlichen Gang wie zuvor, nur einige ehemalige Indianer und Neger sind durch die Taufe zwar scheefig, aber noch lange nicht wieder rein geworden.

Des Abends vereinigen sich vorn und hinten im Schiffe die Getauften und die Täuflinge zu einem Extratschmaus. —

Zum erstenmal im Passat hatte man sich über diese Eigentümlichkeit der beständigen Winde zu unterrichten, denn ganz anders lernt es sich, wenn man sieht, als wenn man liest. Neptun, der große Tintenverächter, hatte ziemlich recht in seiner Weisheit, die schon der Lateiner in unserer Quarta mit den Worten lernt:

„Quae cernuntur certiora sunt, quam ea quae audiuntur.“

Was sich indessen auch mindestens ebenso gut auf deutsch ausdrücken läßt, ohne die Schwierigkeit der Passiva.

Das Wesen der Passate ist ein Kapitel aus der Physik des Meeres. Wenn die Sonne die Luft und die Erde gleichmäßig erwärmen würde und nichts diesen Zustand änderte, so würden wir nur gleichbleibende Strömungen in der Atmosphäre haben, und zwar würden diese dadurch entstehen, daß die Erde sich dreht und die Luft, welche nicht fest an der Erde haftet, nicht gleichzeitig und gleichschnell mit fortgerissen wird, die Luft bleibt für den Erdenbewohner gleichsam fest stehen und erscheint dem Drehenden nun als Luftströmung, als Wind. Weil nun die Erde von West nach Ost dreht und die Atmosphäre als stillstehend gedacht ist, würde man unter diesen Umständen auf der ganzen Erde gleichmäßig Ostwind verspüren.

Nun kommt aber zuerst die Sonne zur Geltung, sie trifft unseren Erdball der Hauptsache nach in den Zonen des Äquators senkrecht, als bei uns im kalten Norden. Und wenn nun die Atmosphäre, welche die Erde umgibt, stark erwärmt wird und sich stark ausdehnt, so wird sie emporsteigen, wird dünner werden als die Luft, welche weniger erwärmt im Norden sich befand. Dem bekannten Geetze der Physik folgend, daß wir an jeder Türpalte mit

einem Lichte erkennen können, treibt nun die Luft von den Polen in schweren, gewaltigen Massen herbei und ersetzt die warme äquatoriale Luft gerade so, wie an der Türspalte unten die Flamme des Lichtes das Eindringen der kalten und oben das Austreten der warmen Luft angibt.

Dies hätte also einen Strom nach Süden auf unserer Halbkugel und einen Strom nach Norden auf der südlichen Halbkugel zur Folge, und einen Wind, der aus Norden kommt, nennen wir einen Nordwind. Wenn nun der Wind einmal wegen der Umdrehung der Erde ein Ostwind, dann aber wegen der verschiedenen Erwärmung ein Nordwind sein soll, so wird er nach dem Parallelogramm der Kräfte uns als Nordostwind auf der nördlichen Halbkugel erscheinen, auf der südlichen als Südostwind, und diese Winde nennt der Seemann den Passatwind, und weil diese Winde unter Umständen dem Handel von allergrößtem Vorteil sein können, nennt man sie auch die trade winds oder Handelswinde. Nord- und Südpassat treffen aber nicht zusammen, weil sie durch den starken aufsteigenden Luftstrom am Äquator (Courant ascendant) getrennt werden, indem sie von ihm abgelenkt.

Zwischen diesen Zonen der Nordost- und Südostpassate liegt nun die Gegend der Kalmen, der Stillen oder, wie der Matrose sagt, der „Stillten“. Still ist aber nicht die richtige Bezeichnung, man hat deren viele andere, z. B. die „Pferdebreiten“, so genannt, weil Transportschiffe mit Pferden an Bord hier oft ihre Ladung haben tot über Bord werfen müssen. Dann aber nennt man sie auch die Gegend der unveränderlichen Winde, denn, wenn auch die Stillen vorwiegend sind, dort gibt es alles, auch Stürme und Regen, während es im eigentlichen Passat keinen Regen gibt. Solange die kalte Luft in immer mehr erwärmte Gegenden strömt, desto leichter wird im Passat jede Feuchtigkeit festgehalten, und nur Temperaturschwankungen können Kondensation der Feuchtigkeit — Regen veranlassen.

Bei Verdampfen von süßem Wasser bei gewöhnlicher Temperatur der Luft (anders beim künstlichen Sieden) wird wenig Elektrizität entwickelt. Beim Verdunsten von Salzwasser aber zeigt der Dampf positive, das Wasser negative Elektrizität in großer Menge. Das ist der Grund der hohen elektrischen Spannungen in der Region der Kalmen, Spannungen, die sich dann in den furchtbarsten, auf der ganzen übrigen Erde unerhörten Gewittern entladen. So gesellen sich in dieser gefürchteten Gegend zu den Windstillen noch die gleiches Entsetzen hervorrufenden, rasenden Gewitterstürme. Commodor Arthur Sinclair gab einst ein lebendiges Bild dieser Seefahrerhölle: „Dies ist ohne Zweifel die unangenehmste Gegend auf unserer Erde. Die Atmosphäre ist dicht und drückend, etwa mit Ausnahme von ein paar Stunden nach einem Gewittersturm, während dichte Ströme von Regen herabstürzen, die die Luft ein klein wenig erfrischen; aber eine heiße, fast glühende Sonne hebt diese Unterbrechung schnell wieder auf. Nur einzelne hinsterbende Lufthauche und die geringe Bewegung, die die zwecklos hin- und herschlagenden Segel der Luft mitteilen, lassen den Menschen in diesem unerträglichen Zustande nicht ganz verzweifeln. Keiner, der nicht diese Gegenden selbst durchschifft hat, kann sich auch nur einen ungefähren Begriff von ihren

Schuldhiff bei achterlichem Winde unter vollen Segeln.

Zeichnung von Willy Stöver.

entsetzlichen Wirkungen machen. Den Menschen überfällt eine unüberwindliche Abspannung und Mattigkeit in einem solchen Grade, daß selbst das Seebad, das sonst überall erquickend und neubelebend wirkt, seinen Einfluß verliert. Ausgenommen in der unmittelbaren Gefahr des Schiffbruches habe ich nie in meinem Berufsleben zwölf so grauenhafte Tage verbracht, als in diesen Gegenden der Windstillen."

Mit dem nördlichen und südlichen Stande der Sonne verschieben sich die Passate, also auch die Kalmengürtel. In der Zeit unseres Sommers rücken sie mehr nach Norden, im Winter weichen sie nach Süden. Hieraus kann man in den tropischen Gegenden den Wechsel der trockenen Jahreszeit und der Regenzeit ableiten. Durch die Nähe und Größe der Kontinente wird die Verschiebung beeinflusst. Manche Orte bleiben auf diese Weise manchmal ganz in den Kalmen, wie z. B. Cayenne, während andere niemals Regen bekommen, wie die Sahara. Am stärksten ist die Verschiebung der Passatgrenzen im Indischen Ozean. Dort greift, wegen der starken Erwärmung des großen Kontinentes, der Südostpassat weit über den Äquator hinaus nach Norden, dadurch wird natürlich die Richtung geändert, und aus Südost wird Südwest. Der Nordostpassat greift umgekehrt während unseres Winters nach Süden über, und aus dem Nordost- wird Nordwestwind, diese sich je nach den Jahreszeiten ablösenden Winde heißen Monsune.

Nach manchen guten und schlechten Wochen erreichten wir Rio und konnten nun mit eigenen Augen die erste wirklich tropische Landschaft vor uns sich ausbreiten sehen.

So schön auch der Hafen von Rio in der vollen Beleuchtung eines sonnigen Tages ist, kann doch nichts den wahrhaft entzückenden Anblick übertreffen, den derselbe während einer klaren, mond hellen Nacht darbietet. Mitten über der spiegelglatten Wasserfläche, deren Ruhe nur durch gespenstergleich auf ihr hingleitende Schiffe, deren Bahn ein hellglänzender Phosphorstreifen bezeichnete, gestört wurde, strahlten Mond und Jupiter in der ganzen Pracht eines tropischen Sternenhimmels, Berge, Felsen und Wälder teils hell erleuchtend, teils in jenen eigentümlich malerischen, bläulichen Duft hüllend, den man der Feenwelt entlehnt glauben möchte. Aus diesem tauchten nach und nach in langen Reihen die mehr rötlich schimmernden Gasflammen, zuerst von Botafago und Rio de Janeiro auf der einen und dann von San Domingo und Praya Grande auf der anderen Seite hervor. Sie spiegelten sich in langen, zitternden Streifen auf dem Wasser, während die Signalfeuer, die hinter uns auf Fort Santa Cruz und vor uns auf Fort Villagaño zur Beantwortung abgebrannt wurden, auf mehrere Minuten die Mauern der Forts und die in der Nähe ankernden Schiffe hell erleuchtend, das wahrhaft Zauberhafte der ganzen Szene womöglich noch erhöhten.

Die Stadt Rio de Janeiro macht im allgemeinen keinen günstigen Eindruck, doch wird derselbe durch die Pracht der sie umgebenden Natur vollständig aufgewogen. Ein schnelles Pferd bringt den Reisenden binnen wenigen Stunden in die großartigste Tropennatur.

Am genußreichsten ist ein Ritt nach dem ca. 650 Meter hohen Felskegel

des Corcovado, wohin sich der Weg durch die herrlichsten Wälder schlängelt. Rechts erblickt man im üppigsten Grün ein Stück des Botanischen Gartens und das niedliche Clementi- und Broccotal, darauf die liebliche Botafagobucht und den unmittelbar aus der Salzflut aufsteigenden Zuckerhut, das charakteristischste Wahrzeichen der Einfahrt in die Riobucht. Zu den Füßen des Beschauers liegt die Stadt selbst ausgebreitet mit den herrlichen Tälern von Laranjeiras, Egenho velho und Catumby Grande. Am jenseitigen Ufer der Bai liegt die Hauptstadt der Provinz, Praya grande, sowie die geisterhaft aufsteigende Gebirgskette der Orgaos, die durch ihre orgelpfeifenartigen Spitzen so leicht kenntlich ist. Kaum scheint es denkbar, daß das Auge von einem Standpunkte aus ein großartigeres Bild schauen und festhalten könne. Man reitet abwärts über Laranjeiras durch eine unbeschreiblich reizende Waldpartie, inmitten der prachtvollen Pflanzenformen der Tropenflora, zwischen Palmen, Bananen, Mangos, Papayas und Brotfruchtbäumen, vermischt mit den verschiedensten Gewächsen der nördlichen Halbkugel.

Mit einem Dampfer fährt man nach dem südöstlichen Teile der Bai, nach Ponto de Urea. Von dort an der Salinas- und Honorioinsel vorbei nach dem reizenden Gilande Paqueta, das einen Umfang von fünf englischen Meilen hat. Je mehr man sich dem nördlichen Teile der Bai nähert, desto romantischer wird das Gebirgspanorama, wobei besonders die Talsenkung von Santa Cruz hervortritt, bis dann die reizende Tajucalette erscheint und der weltberühmte Corcovado, an den sich wieder der Wächter des Hafeneinganges, der Zuckerhut, schließt.

In einiger Entfernung liegt die deutsche Kolonie, zu der ein deutscher Ingenieur, Julius Friedrich Köhler, den Plan entwarf. Am 30. Juli 1845 kamen die ersten Kolonisten hier an, Badener und Rheinländer. Manche der Einwandererfamilien fand ein trauriges Ende. Einzelne haben jedoch den schweren Anfang glücklich überstanden und andere Kolonisten herangezogen. Jetzt kann man an einem Tage Nassau, Darmstadt, Jengelheim, Bingen, die Pfalz und die Schweiz durchwandern, alles Namen, welche die kleinen Ansiedelungen führen, die sich durch die Gebirgstäler hinziehen. Das Reinliche und Kette der schlichten Holzhütten, die Freundlichkeit der Leute, die blonden Lockenköpfe und die schönen blauen Augen der Kinder, alles deutete auf den germanischen Ursprung der Ansiedelung.

Rio, die paradiesische Stadt mit der sich kaum Konstantinopel messen kann, ist keine Stadt für nach deutschem Maße bemessene Gehälter, und mit dem Seekabettengehalt reicht man erst recht nicht weit; zählt zwar der Brasilianer auch nach kleinen Münzen — tausend Reis gleich zwei Mark — so existieren diese kleinen Münzen kaum, und die dicken 40 Reis-Kupferstücke haben fast keinen Wert. Die hohen Zahlen, an die man sich in Lissabon schon gewöhnen konnte, müssen jedem zuerst sonderbar vorkommen, wenn z. B. Gasthof- und Eisenbahnrechnungen 50 000 Reis kosten, oder man die Faktura eines Geschäftes mit 5 Millionen Reis vorgelegt bekommt. Rio ist schön, aber entsetzlich kostspielig, und wer sich nicht mit den reichen Naturschönheiten begnügen kann, der ist in Rio schlecht beraten. Was den Namen

anbetrifft, so kann man annehmen, daß die Portugiesen dem neuentdeckten Lande den Namen Brazil gegeben haben, weil in demselben das Brazilholz, das in Südeuropa heimisch ist, gefunden wurde.

Über Montevideo führte der Weg die „Stoß“ um das Kap Horn nach dem Stillen Ozean hinüber, der uns einen ungaßlichen Empfang bereitete. Wochenlang lagen wir unter kleinen Sturmsegeln und schneidender Kälte, nachdem wir kurz vorher in tropischer Sonnenhitze gebraten worden. Große Anforderungen an die Fähigkeit der Mannschaft und Offiziere wurden gestellt, und mancher sehnte sich in schwachen Stunden nach anderen Zeiten zurück, aber wenn man dann an besseren Tagen an Deck stand und dem Spiel der Natur zusah, wie die Wogen des größten Weltmeeres, langen mächtigen Dämmen gleich, daher gerollt kamen, wie sie das Schiff auf ihre Berge hoben, um es im nächsten Augenblick wieder tief ins Tal zu versenken, wenn diese rollenden Berge sich lawinenartig daher stürzten und alles zu vernichten drohten — dann hielt man wohl für Augenblicke den Atem an und klammerte sich wohl fest am nächsten Strick — dabei aber konnte man sich des Gedankens nicht erwehren: Furchtbare Macht des Meeres! Aber schön, unendlich schön und ewig neu in seinem großartigen Wechsel!

Die langen Seereisen früherer Zeit waren eine unangenehme Beigabe des seemannischen Berufes, und es bedurfte mancher Aufmunterung, um all die bösen Ecken, die Langweile, geistiges Einerlei, schlechte Verpflegung schufen, hinwegzuschleifen. Nach einigen Wochen der Seefahrt wird in jedem, noch so verhärteten Gemüte das Sehnen nach etwas anderem, nach einem Blick auf Landesgrün, oder nach ein paar anderen Gesichtern und Stimmen mächtig, und es ist notwendig, sich mit allen möglichen Einfällen, Scherzen und besonderen Beschäftigungen über das tägliche Gleichmäßige des Dienstes hinwegzutäuschen; waren da z. B. ein paar muntere Leutnants auf einer Fregatte, die neben ihren anderen Tugenden auch noch die vollendeter Gymnastiker und Tänzer hatten, damit die Kniee nicht krumm in den Gelenken würden und sich des Tanzes holder Kunst entfremdeten, hatten sie sich ein Reck und ein Trapez geschaffen, auf dem sie manche belustigende Vorstellung gaben; ihren größten Vorzug vor anderen Gymnastikern gaben sie aber dadurch zu erkennen, daß sie während der Weltumsegelung es verstanden, bei jedem zehnten Längengrade ein neues Bravourstück ausfindig zu machen, und so sieht der junge Leser auf dem Bilde, wie die beiden Leutnants Hans und Franz, das sind ihre noms de guerre, eben noch die Mitteilung des Observationsoffiziers erwarten, um mit einer kombinierten Bauch- und Riesenwelle über den 320. Grad östlich von Ferro zu schwingen.

Heutigestags vermeidet man oft, das Kap Horn zu umsegeln, man hat die von Magalhães entdeckte und befahrene Meeresstraße jetzt genau ausgekundschaftet, Karten sind entworfen worden, die Ankerplätze und Strömungen einigermaßen bekannt, immerhin aber bleibt selbst für starke Dampfer wegen der heftigen, plötzlich auftretenden Strömungen und der dicken Nebel die Magalhãesstraße eine gefährvolle Passage. Bougainville, der im Jahre 1767 die Magalhãesstraße durchfahren hat, kämpfte dort mit Strom und

Gegenwind manchmal derartig, daß er einmal drei Wochen lang an derselben Stelle lag, während ein einziger folgender Tag ihn mehrere hundert Meilen weiter brachte. Die französische Expedition lernte schon damals die Pescherähs kennen, die sich nicht viel von den jetzigen unterschieden. — Man ließ sie singen und tanzen, Instrumente hören und vor allem essen, was sie mit gutem Appetit taten;

ihnen war alles recht, Brot, Salzfleisch, Talg, sie verzehrten eben, was man ihnen vorsetzte . . . sie zeigten kein Erstaunen, weder über die Schiffe selbst, noch über andere Gegenstände, die man ihnen zeigte, was ohne Zweifel daher rührt, daß man schon einige elementare Vorstellungen haben muß, um die Werke der Menschenhand zu bewundern. Diese rohen Menschen betrachteten die Meisterwerke der Industrie wie die Naturerscheinungen als etwas Selbstverständliches. Sie sind klein, behend, mager und verbreiten einen unaus-

Meridianpassage.

stehlichen Geruch um sich. Dabei gehen sie beinahe nackt, denn sie tragen nur schlechte Felle von Meerwölfen. — Die Frauen sind häßlich, und ihre Männer scheinen sich blutwenig um sie zu bekümmern. — Diese Wilden wohnen, Männer, Frauen und Kinder bunt durcheinander, in niedrigen Hütten, in deren Mitte ein Feuer brennt. Von allen Wilden, die ich gesehen habe, trugen die Pescherähs die wenigste Kleidung. Der Aufenthalt an diesem Orte sollte noch durch einen traurigen Zwischenfall bezeichnet werden. Ein Kind von etwa zehn Jahren war an Bord gekommen, und man hatte ihm

einige Stückchen Glas und Spiegelscherben gegeben, ohne zu ahnen, welchen Gebrauch es davon machen würde. Diese Wilden haben, wie es scheint, die Gewohnheit, Talgstückchen als Talisman in die Kehle zu stecken. Der Knabe hatte es mit dem Glase ebenso machen wollen; als die Franzosen abfahren wollten, sahen sie, wie jener sich schmerzhaft wand und Blut erbrach. Sein Rachen und Zahnfleisch waren tief zerschnitten. Trotz der Beschwörungen und Abreibungen eines Zauberers oder vielleicht gar infolge der gar zu energischen Behandlungsweise desselben litt das Kind entsetzliche Qualen und gab auch bald seinen Geist auf. Das war für die Pescherähs das Signal zur allgemeinen Flucht. Sie glaubten ohne Zweifel, die Franzosen hätten sie behert, und sie müßten alle auf diese Weise umkommen

Die modernen Pescherähs, die häufiger mit Europäern zusammenkommen, haben sich an manche ihrer Untugenden gewöhnt, trinken mit Wohlgefallen geistige Getränke, wenn sie ihnen auch oft recht schlecht bekommen, einzelne findet man aber hingegen, denen solche noch vollkommen fremd sind. So gaben Kadetten der „Leipzig“ eines schönen Tages einem Pescheräh ein Glas Rum, er trank es, muß aber wohl geglaubt haben, man habe ihn verbrennen wollen, denn im nächsten Augenblick sprang er mit fürchterlichem Geschrei und offenem Munde in die allerdings sehr kühle Flut; dafür besenkten sie ihn den nächsten Tag, als er wieder an Bord kam, mit einem alten Frack, mit dem er, ohne ein sonstiges Kleidungsstück zu besitzen, stolz an Deck und später an Land umherstolzerte.

Man hat Pescherähs, die übrigens Kannibalen sind, d. h. ebenso Menschen fressen, wie unsere Brüder in der Südsee, nach Europa gebracht, sie gewaschen, gekämmt und belehrt, so daß sie in den besten Salons von London sich bewundern ließen, dann setzte man sie wieder an ihre heimatlliche Küste in tadellosem Anzuge und mit allem möglichen versehen, was ihnen not tun konnte. — Nach einem halben Jahre war von dem jalschen europäischen Schiffe nichts mehr zu erkennen, die betreffenden Gefellen waren nicht mehr von den anderen zu unterscheiden, man sagt sogar, daß sie es den anderen durch Schmutz zuvorgetan hätten.

Weil die Magalhãesstraße eine Menge von Zeitersparnis bedeutet, hat die chilenische Regierung auf Sandy Point 1849 den Ort Punta Arenas anlegen lassen. In dem Orte waren 1883 etwa 2000 Menschen ansässig, von denen 200 Deutsche und Schweizer. Punta Arenas ist die südlichste Stadt Amerikas und erhält sich durch den Schiffsverkehr, durch Holz- und Fellhandlung, auch befinden sich Kohlenlager und Goldwäschereien in der Nähe. Die chilenische Besatzung beträgt etwa 200 Mann. Ehedem Strafkolonie, hat man nach einer blutigen Empörung keine Sträflinge mehr hingesandt. Mit anderen großen Straßen des Weltverkehrs ist die bald 4, bald 45 km breite Magalhãesstraße nicht vergleichbar, immerhin kommen monatlich 6 Postdampfer, worunter 2 deutsche, durch die Straße.

Auf der Fahrt nach dem wärmeren Norden steuerten wir zum Vergleich unseres Westecks eine kleine Insel an. Es hatte sich im Laufe der Zeit ein auf der Kenntnis gegenseitiger Schwächen beruhendes Verhältnis

der Unterhaltung an Bord herausgebildet, wenn beispielsweise ein Kadett mit Ober-Pilgrim sprach, kam es gewöhnlich darauf hinaus, diesen gewohnheitsgemäß etwas zu necken oder sich eine sogenannte Belehrung von diesem zu erbitten. Ober-Pilgrim war daher stets auf der Hut. — Die Insel, die vor uns lag, war bewaldet, und ihr saftiges Grün tat dem Blick merkwürdig wohl. Man stand in Gruppen auf dem Verdeck und betrachtete das kleine Eiland.

„Wie heißt es doch, Herr Obersteuermann?“ fragte Piper möglichst unbefangen.

„Na, das sollten Sie doch wissen — Goat Eiland!“ entgegnete Ober-Pilgrim mit dem Bewußtsein, die Karte eben eingesehen zu haben, „Goat Eiland oder Juan Fernandez.“

„Aha!“ mischte sich mein Freund Bergström ein, „das ist die Insel, wo Robinson Krause gehaust hat — alias Selkirk!“

„Das ist nicht an dem“, meinte Ober-Pilgrim wichtig. „Robinson, er hieß übrigens nicht Krause, Herr Leutnant, sondern Kruse, lebte auf einem Eiland dicht vordem Orinoko!“

„Ach was“, rief Bergström, welcher der Wissenschaft schon etwas näher stand, „das sind Märchen!“ — Ober-Pilgrim ging beleidigt von dannen, er hatte ja in Kopenhagen den Robinson selbst noch gelesen, aber mit Bergström wollte er nicht gerne zu tun haben. — „Ich werde euch

Selken auf Juan Fernandez mit Gedenktafel für Alexander Selkirk.

mal erzählen, wie die Sache wirklich zusammenhängt mit dem Robinson Krause, von dem Ober-Pilgrim meint, sie wäre nicht an dem“, fuhr Bergström fort, „Wood Rodgers kam im Jahre 1709 hierher und setzte ein Boot aus, um einen geeigneten Ankerplatz zu suchen. Während man dessen Rückkehr erwartete, wurde vom Ufer ein großes Feuer sichtbar. Man glaubte schon, daß man sich das erhoffte Wasser und den anderen Proviant werde erkämpfen müssen, und traf alle notwendigen Maßregeln hierzu, doch zeigte sich am anderen Tage kein Fahrzeug. Endlich machte die Rückkehr des Bootes der

Ungewißheit ein Ende. Mit dem Boote folgte ein in Ziegenfelle gehüllter Mann, dessen Gesicht noch verwilderter aussah als seine Kleidung.

Es war das ein schottischer Matrose, mit Namen Alexander Selkirk, der infolge eines Zerwürfnisses mit seinem Kapitän vor vierundeinhalb Jahren auf dieser wüsten Insel ausgelegt worden war. Dieser hatte auch das wahrgenommene Feuer angezündet.

Während seines Aufenthaltes in Juan Fernandez sah Selkirk zwar viele Schiffe in der Nähe vorübersegeln, doch gingen nur zwei derselben hier vor Anker. Von deren Matrosen entdeckt, die auf ihn Feuer gaben, verdankte Selkirk seine Rettung nur seiner Gewandtheit, indem er schnell auf einen Baum kletterte und sich im Laub zu verbergen wußte.

Man hatte ihn ans Land gesetzt mit seinen Kleidungsstücken, einem Bett, einer Flinte nebst einem Pfund Pulver und einigem Kugelvorrat, etwas Tabak, einer Hacke, einem Messer, einem kupfernen Kessel, dazu mit einer Bibel und anderen Erbauungsschriften, sowie mit seinen Instrumenten und Büchern. Selkirk hatte während der ersten Monate große Mühe, das Entsetzen zu überwinden, das ihm die namenlose Verlassenheit einflößte.

Aus dem Holz der Pimentmyrte erbaute er sich zwei Hütten, die er mit den Fellen der Ziegen bedeckte, die er, solange sein Pulver ausreichte, nach Bedarf erlegte. Als dasselbe zu Ende ging, half er sich, um Feuer anzuzünden, damit, daß er zwei Stücke Pimentholz aneinander rieb. Nach völligem Verbrauche des Pulvers fing er die Ziegen im Laufe und erlangte durch die fortwährende Übung eine solche Gewandtheit, daß er mit unglaublicher Schnelligkeit durch die Wälder lief und Hügel und Felsen erkletterte; er übertraf, so erzählt Rodgers, die besten Läufer, sowie einen Hund, den wir an Bord hatten, erhaschte die flüchtigen Ziegen und brachte sie auf dem Rücken herbei. Er erzählte uns auch, wie er eines Tages, in hitziger Verfolgung eines solchen Tieres begriffen, nach einem durch Strauchwerk verborgenen Abhang gelangt und denselben samt seiner Beute hinabgestürzt sei. Durch den Fall verlor er das Bewußtsein und fand, wieder zu sich gekommen, die Ziege tot neben sich liegen. Vierundzwanzig Stunden lang blieb er damals an der Stelle liegen und vermochte sich auch dann nur mit größter Mühe nach seiner eine Meile entfernten Hütte zu schleppen, die er fernere zehn Tage nicht verlassen konnte. — Seine Nahrung würzte der Verlassene mit Steckrüben, die jedenfalls die Mannschaft irgend eines Schiffes hier zurückgelassen hatte, mit Palmenkohl, Piment und Jamaikapfeffer. Als sein Schuhwerk und seine Kleidung unbrauchbar wurden, was eben nicht lange dauerte, ersetzte er diese durch Ziegenfelle, wobei ihm ein Nagel als Nähnadel dienen mußte. An Stelle des bis auf den Rücken abgenützten Messers verfertigte er sich einige neue aus eisernen Faßreifen, die er zufällig am Strande fand. Das Sprechen hatte er wegen Mangels an Übung so weit verlernt, daß er sich nur mit Mühe verständlich zu machen vermochte.

Selkirk ist nicht der einzige Seemann, der auf Juan Fernandez allein zurückgelassen wurde. Ich erinnere daran, daß Dampier dajelbst einen von 1681 bis 1684 verlassenen Mosquito aufnahm, und man weiß auch aus der

Geschichte Sharps und anderer Flibustier, daß der einzige Überlebende eines an der Inselküste gestrandeten Fahrzeuges hier fünf volle Jahre zubrachte, bis ihn ein anderes Schiff erlöste. Selbirts Schicksal benutzten manche Schriftsteller zum Vorwurf hübscher Jugendschriften, deren bekannteste in Deutschland Campes „Robinson Crusoe“, in Frankreich Sainvines Roman „Seul!“ („Allein!“) geworden sind.“

Der Besuch der Westküste von Südamerika, Chile und Peru, sollte uns für die Entbehrungen der letzten Monate entschädigen. Valparaiso mit dem nicht fernem Santiago bildete den Gipfelpunkt des Genusses für uns auch teilweise deshalb, weil es nach langer Unbill des Wetters uns so plötzlich wieder in die lieblichsten Bilder der Natur hineinbrachte. Chile ist ein Land, welches fast gar keine Flüsse hat, aber es hat, wenigstens im Süden Regen. Im Süden ist Chile deshalb fruchtbar und angebaut, im Norden manchmal dürr und vegetationslos bis zur wirklichen Wüste; der Volksstamm der Chilenen ist ziemlich kraftvoll und besigt mehr Energie als der der Peruaner; der Chilene, der den Stolz sucht, Südamerika zu beherrschen, nennt sich in diesem Stolge heute ohne viel Grund oft den „Preußen Südamerikas“.

Was den Deutschen in Valparaiso besonders anheimelt, ist das deutschgebliebene Deutschtum. Da gibt es nicht nur deutsche Klubs und deutsche Turner, sondern sogar deutsche Feuerwehr und deutsche Verpflegung. Wie wir Kadetten uns auf Barren und Reck schwingen, wie die losgelassene Gesellschaft auf die Kasse voltigierte, das ist gar nicht zu beschreiben, und mancher Riß und mancher blaue Fleck wurde mit nach Hause gebracht, denn ein ordnungsmäßiges Reiten war uns allen so ziemlich fremd, kam es uns doch nur darauf an, nach zweimonatiger Seereise wieder Waldesluft und Waldesgrün zu erreichen und uns in unbegrenzter Freiheit zu tummeln.

Hier an der Küste erlebten wir unser erstes Erdbeben, es ist diese Erscheinung nicht selten, ebenso häufig wie die Revolutionen in jenen gesegneten Republiken, man fühlt sie auch auf dem Wasser, doch ist es erstaunlich, mit welcher Ruhe die Eingeborenen, ja selbst die einfachsten Indianer diese vorübergehen lassen. Es ist die Macht der Gewohnheit. Freilich einige Städte sind auf unangenehme Art aus dieser Gewohnheit der Gleichgültigkeit herausgeschüttelt worden. Iquique, Callao und andere Küstenplätze können davon erzählen, wie das Meer sich am 16. August 1868 unter heftigen Zuckungen des Erdbodens plötzlich vom Ufer entfernte, Schiffe und Fahrzeuge mit sich nehmend, als wären ihre dicken Ankerketten überhaupt nicht vorhanden gewesen, dann legte sich kurze Zeit der Hafen und der Strand weithin bloß, während in den Straßen die Dächer und die Häuser über Tier und Menschen zusammenstürzten, und endlich kehrte das Meer — der Urquell alles Lebenden zurück. Jetzt der Vernichter! ein meilenlanger, hoher Wasserschwall, man schätzte ihn 20 m hoch, der alles niederriß, was sich ihm entgegenstellte. Die Molen und Leuchttürme, die Zollhäuser und Straßen verschwand in der Flut, als wenn sie nie dagewesen wären. Und als die Flutwelle sich verlaufen, da sah man große Schiffe zu Trümmerhaufen zerstückelt, Tausende

von Metern weit hinauf aufs Land geschleudert, dort lagen sie, wo vorher blühende Anlagen, belebte Straßen gewesen — Menschen und Städte waren verschwunden, winzige Spielbälle in der Hand entfesselter Naturkräfte. Nichts gibt es, was den Menschen mehr zusammenrüttelt, ohnmächtiger macht als ein Erdbeben, welches ihn erfasst. Er erzittert mit samt der Scholle, die ihn trägt, ohne daß ihm ein erfinderischer Geist ein Mittel an die Hand zu geben hat, wie er sich retten kann.

Callao hatte vor Valparaiso bis zur Fertigstellung des Wellenbrechers den Vorzug des ganz geschützten Hafens. Die Insel St. Lorenzo legt sich im Bogen vor und sperrt die Wogen des Ozeans ab, die in den Hafen von Valparaiso in ungeschwächter Stärke hineinfegen und das Liegen oft unmöglich machten. Was Valparaiso dem nahen Santiago, das ist Callao für Lima, die Hauptstadt Perus. Das Bunte der Bevölkerung fällt hier sofort auf, besonders die Cholos oder Cholas, braunschwarze Mischlinge. Italiener, deren soll es an 12 000 in Lima und Callao geben, auch Franzosen und Chinesen sind zahlreich, machen die Mehrzahl aus. Das ganze Getriebe der Städte hat den Anstrich des Spanischen, stark mit Französisch vermischt. Das spanische schwarze Tuch, die Manta, das in Lima fast durchweg getragen wird, verhüllt das Gesicht der Schönen — soweit sie es für notwendig halten, es wird auch über die Schulter gezogen, und diese halbverhüllten Gestalten machen einen eigentümlich anregenden, fremdartigen Eindruck. Lauter Schönheiten stecken nicht darunter. Peru ist, wie China und Japan, ein Land der Wunder, man befindet sich in Peru ähnlich wie in Agypten auf klassischem Boden. Wer hat nicht von den mächtigen Prachtbauten, den alten Tempeln, den mächtigen Inkas, wer nicht von dem letzten Inka gehört; wie wunderbar sind die Erzählungen jener handvoll spanischer Eindringlinge, welche das alte Kulturland unterjochten und den Bestand von Jahrtausenden in den Grundfesten erschütterten. Die Gebeine eines Pizarro liegen längst in der Kathedrale, die Peruaner haben nicht mehr viel mit ihren Vorfahren und denen, welche sie jetzt nachahmen, gemein, Weichlichkeit und Bestechlichkeit verbergen sich unter der Maske der Ritterlichkeit. Der Patriotismus kann mit der Laterne gesucht werden, und die Kämpfe gegen die Chilenen haben gezeigt, wie jene, auch keine Helden, stets angriffen, und die Peruaner stets sich verteidigten und — auskniffen, wobei denn oft ein entsetzliches Blutbad unter Menschen entstand, welche nicht wußten, für wen sie zusammengetrieben worden waren, für gewinnlüchtige Präsidenten oder andere Guanohändler, oder für wen?

Der Krieg des Jahres 1881 hat Peru stark zurückgebracht. Mit seinen Minen und seinen Guanoinseln hat sich Chile bezahlt gemacht. Die Städte und Häfen waren zerstört, die Kaufmannshäuser und Lager waren verödet. Noch im Jahre 1866 waren Peru-Bolivia mit Chile zusammen den Anforderungen der Spanier entgegen getreten, die spanische Flotte erschien vor den Häfen, um sie teilweise zusammenzuschießen, nur ein kleines Vorspiel von dem, was sie sich gegenseitig getan, seitdem

sie sich einzeln unabhängig fühlen und der jeweiligen Laune ihres Präsidenten gemäß Verträge schließen oder Kriege führen. Das Jahr 1880 lag kaum ein Jahrzehnt im Schoß der Zeit, und von neuem wackelte es an den Grundfesten der Republik Chile! Der Handel lag danieder, die Küstenstädte litten unter den Beschießungen von Freund und Feind, je nachdem die Furie des Bürgerkrieges der neuen oder der alten Regierung wohl wollte. Es ist ein merkwürdig glückliches Ding solche Republik!

Auf jeder Strom- und Windkarte kann man den Weg verfolgen, den Hunderte und Tausende durch ihre Beobachtungen als den richtigen herausgefunden haben, wenn man den Großen Ozean durchqueren will. Von der peruanischen Küste geht man mit dem peruanischen Strome nach Norden, unter dem Äquator nach Westen, und wenn man nach den Sandwichinseln will, tut man wohl, in etwa 150—160 Grad Länge nach Norden zu steuern, um später mit der Nordäquatorialströmung ebenso nach Westen geschoben zu werden, wie dies vorher mit der Südäquatorialströmung der Fall gewesen. Es läßt ein Blick auf die Karte ferner finden, daß die meisten Strömungen nach früher schon genannten Gesetzen nach Westen gerichtet sind, und daß durch Bildung der Küsten und als notwendige Gegenströme andere Richtungen erzeugt werden, die manchmal vollkommene Ringe bilden.

Daß die Bildung der Meeresströmungen auf anderem Wege vor sich geht, als die der Luftströmungen, hat zunächst seinen Grund darin, daß das Wasser nur an der Oberfläche erwärmt wird, während die Luftkülle unten, da wo sie mit der Erde zusammenkommt, ihre Temperatur ändert. Die gewaltsam aufsteigenden Wasserströme fehlen demnach. Eine der Hauptursachen der Meeresströmungen liegt in den Winden und dem verschiedenen Salzgehalt. Da wo das Wasser stärker verdunstet, ist mehr Salzgehalt, das Wasser ist schwerer. Das Wasser an den Polen ist also leichter, als das Wasser am Äquator.

Dann aber spielt die ungleiche Verteilung von Land und Wasser eine große Rolle. Die gesamte Meeresfläche beträgt 368 000 000 qkm, die gesamte Erde oder Landfläche 142 000 000. Die Oberfläche der Erde ist also vorwiegend ozeanisch. Auf der südlichen Halbkugel befindet sich mehr Wasserfläche als auf der nördlichen, und zwar auf ersterer nur 15 Teile Land- und 85 Teile Wasserfläche, auf der letzteren 41 Teile Land und 59 Teile Wasser. Wasser und Land erwärmen sich, aber in ungleichem Maße, und zwar das Wasser schwerer als das Land, daher ist auf der südlichen Halbkugel die Temperatur niedriger, als auf der nördlichen.

Nachdem wir verschiedene Inseln, Atolls und Korallenbänke angelaufen, steuerten wir auf die vulkanische Gruppe der Sandwichinseln los. Untrennbar ist mit den Sandwichinseln die Geschichte und das Ende des berühmtesten und begabtesten Seefahrers, des Kapitäns Cook, verbunden. Mit Cook begann eine neue Periode der Entdeckungen. James Cook wurde im Jahre 1728 in einem Dorfe der Grafschaft York geboren. Bei dem Ausbruche des Krieges mit Frankreich im Jahre 1755 kam er als Matrose auf ein Kriegsschiff und wohnte der Eroberung von Louisburg und Kap Breton bei.

Seine Kenntnisse und sein Diensteifer erregten Aufmerksamkeit. Nach der Eroberung Quebecks (1759), wobei sich Cook auszeichnete, wurde ihm von der Regierung die Aufnahme der Küsten der wegen ihrer Fischerei für England sehr wichtigen Inseln Neufundland übertragen, eine Arbeit, die er in drei Jahren mit beispielloser Genauigkeit vollendete. Das Vertrauen zu ihm war dadurch so gewachsen, daß die königliche Gesellschaft der Wissenschaften zu London, als sie beschloßen, den Durchgang der Venus durch die Sonne, welcher im Jahre 1769 stattfinden mußte, auf einer Insel der Südsee beobachten zu lassen, Cook mit der Führung des Schiffes beauftragte, auf dem die zu seiner Beobachtung ausersehenen Gelehrten die Reise machen sollten. Zugleich erhielt der junge Seemann das Patent als Schiffsleutnant. Nach glücklicher Rückkehr dieser Expedition im Jahre 1771, während der er höchst genaue Karten der Ostküste Australiens entwarf, wurde er dem Könige vorgestellt und zum Schiffscommandanten ernannt.

Schon im folgenden Jahre ward eine neue Expedition ausgerüstet, um das Südmeer, in dem man noch unentdeckte Länder vermutete, zu durchforschen. Cook erhielt den Oberbefehl über diese Expedition. Die Reise dauerte drei Jahre. Der kühne Seefahrer gelangte bis über den 70. Grad südlicher Breite hinaus, aber ungeheure Eismassen vereitelten den Versuch, weiter vorzudringen. Im Juli 1775 kehrte er von dieser Expedition, auf welcher Neukaledonien entdeckt worden war, glücklich wieder zurück. Seine Verdienste fanden allgemeine Anerkennung. Der König ernannte ihn zum Schiffskapitän und gab ihm eine Stelle an dem Hospitale zu Greenwich. Auch nahm ihn die königliche Gesellschaft der Wissenschaften als Mitglied auf.

Der Vorteil, der England durch die bisher gemachten Entdeckungen erwuchs, erzeugte die Lust zu neuen Unternehmungen. Lord Sandwich schlug eine dritte Expedition vor, um sich zu überzeugen, ob man durch die Hudsonsbai in das Südmeer kommen könne, und ob eine Durchfahrt zwischen den Nordküsten von Amerika und Asien möglich sei. Cook, der sich selbst zu diesen Versuchen erboten hatte, segelte schon im nächsten Jahre mit zwei Schiffen, „Discovery“ und „Resolution“, von Plymouth ab, besuchte Tasmanien, Neuseeland, die Gesellschafts- und die Freundschaftsinseln und erreichte im März 1778 die Nordwestküste von Amerika. Nachdem er umsonst nach einer Verbindung mit der Hudsonsbai geforscht hatte, lief er in die Beringstraße ein. Als er über den 70. Grad der Breite hinaufkam, sah er sich durch undurchdringliche Eismassen genötigt, wieder südwärts zu steuern. Er nahm seinen Weg nach den Sandwichinseln und landete auf Hawaii, wo er von den Einwohnern freundlich aufgenommen und fast göttlich verehrt wurde. Schon war er wieder in See gegangen, als ein Windstoß den Vordermast seines Schiffes zerbrach und ihn zwang, sich aufs neue vor derselben Insel vor Anker zu legen. Die Bewohner zeigten sich jetzt bei weitem feindlicher und diebischer. Als sie sogar ein Boot entwendeten, beschloß Cook, sich als Geisel des Häuptlings Taraiopu oder anderer angesehener Persönlichkeiten zu bemächtigen. Er ging mit einigen Seesoldaten an Land und begab sich nach des Häuptlings Wohnung, teilte ihm den

Diebstahl mit und forderte ihn mit mehreren seiner Söhne auf, an Bord der „Resolution“ zu kommen. Der König wollte dies auch tun, als ihn andere Häuptlinge mit Gewalt zurückhielten. Da Cook sah, daß es ohne Zwang nicht zum Ende führte, gab er sein Vorhaben auf und ging friedlich am Strande auf und ab, um sein Boot zu erwarten, als sich die Nachricht verbreitete, daß man einen der vornehmsten Häuptlinge ermordet habe. Die Eingeborenen schickten hierauf ihre Frauen und Kinder von dannen und umringten Cook immer dichter. Um sich die Zudringlichen vom Leibe zu halten, feuerte er eine mit grobem Schrot geladene Pistole auf den nächsten ab, hatte aber damit, weil der Betroffene sich mit einer Kriegsmatte geschützt hatte, keinen Erfolg. Die Eingeborenen drangen näher auf ihn ein, und er erschoss hierauf einen derselben mit seiner Flinte. Dies war das Signal zum allgemeinen Angriff. In wenigen Sekunden lag Cook tödlich getroffen am Strande, und die Eingeborenen schleppten den Leichnam das Ufer hinan. Infolge dieses unglücklichen Auftritts legten die Engländer mit ihren Booten ab. Auf ihr Bitten wurden ihnen zuerst durch befreundete Priester von dem Leichnam Cooks mehrere Fleischstücke im Gewichte von je etwa 5 kg an Bord gebracht. Am 19. Februar brachte man auch noch seine Hände, seinen Kopf, freilich ohne Haare, und einige andere Überbleibsel. Drei Tage später erwiesen die Engländer diesen teuren Resten ihres Kapitäns die letzten Ehren.

Auf so beklagenswerte Weise endete der größte Seefahrer seinerzeit am 14. Februar 1779. Der Kapitän des zweiten Schiffes, der nun das Kommando der Expedition übernahm, starb einige Zeit darauf, und ein Leutnant brachte die Schiffe am 6. Oktober 1780 glücklich nach Deptford zurück. Kein Seefahrer vor Cook hat die Geographie so sehr bereichert wie er, denn seine drei Reisen lösten die drei größten Fragen, welche die Geographen seinerzeit beschäftigten. Er gab dem Seefahrer die genauesten Bestimmungen der Längen und Breiten, was für die Schifffahrt von so überaus großer Wichtigkeit ist. Durch seine Entdeckungen ward der englische Handel bis an die Westküste von Nordamerika ausgedehnt, die Naturgeschichte nicht wenig bereichert und durch die genauere Beobachtung mehrerer neuentdeckter Völkerstämme zur allgemeinen Geschichte der Menschheit mancher schätzenswerte Beitrag geliefert.

Cook war von starkem Körperbau und ertrug mit Leichtigkeit die größten Anstrengungen. Sein Gesicht war finster und streng; man sah ihm den Mann an, der sich durch sich selbst und durch viele Entbehrungen und Mühseligkeiten emporgeschwungen hatte. Aber nur seine Außenseite war rauh; für seine Untergebenen war er väterlich besorgt. In Gefahren zeigte er Vorsicht und Mut, und nur selten riß ihn die Hitze des ersten Eindruckes hin.

Auf einem der dort überaus zahlreichen Korallenriffe war Cooks Schiff „Endeavour“ festgeraten; als es nach großer Anstrengung wieder flott geworden war, legte es so, daß man Segel unter seinen Boden ziehen mußte, um das Eindringen des Wassers einigermaßen zu hindern. Nur mit großer Anstrengung gelang es, Batavia zu erreichen; als man dort den Boden des

Schiffes untersuchte, erschien es wie ein Wunder, daß es nicht gesunken, da einige Planken auf ansehnliche Länge fast ganz durchgeschuert waren. —

Innerhalb eines großen, nach See zu mit einer Einfahrt versehenen Korallenriffes ging die „Stoß“ im Hafen von Honolulu, auf der Insel Oahu vor Anker. Die Inseln haben ein wunderbar schönes Klima und liegen noch im Nordostpassat, der die Sonnenglut gleichmäßig mildert und eine ewig grüne Vegetation erhält. Der Stamm der eingeborenen Bevölkerung ist stark im Zurückgehen begriffen, aber immer noch gibt es in den besseren Familien Leute von jener kolossalen Körperbeschaffenheit, von der die älteren Reisenden so häufig erzählt haben, so unter anderen Freycinet, der im Anfange des vorigen Jahrhunderts die Inseln besuchte. Er erzählt von einem Besuch, den die Offiziere den Frauen Kamehameha's, des Königs, gemacht.

„Es war“, sagt er „ein wirklich fremdartiges Schauspiel, in einem beschränkten Gemach acht oder zehn Massen halbnackten menschlichen Fleisches zu sehen, von denen die kleinste wenigstens 150 kg wog, und die auf dem Erdboden auf dem Bauche lagen. Nur mit Mühe fanden wir ein Plätzchen, wo wir uns in derselben Weise hinstreckten, um nicht gegen die übliche Sitte zu verstoßen. Mehrere Diener waren fortwährend beschäftigt, entweder mit einem Federwedel Kühlung zuzufächeln oder eine angezündete Pfeife umherzureichen, die von Mund zu Mund ging, und aus der jeder einige Züge tat; andere Diener massierten die Fürstinnen. . . Es ist leicht erklärlich, daß unsere Unterhaltung nicht eine gar zu lebhafte wurde, doch halfen uns wenigstens ausgezeichnete Wassermelonen, welche man allen anbot, die Langweile zu verheimlichen.

Der Minister Kraimokou hatte bei einem Besuch der „Uranie“ auch den Schiffsgeistlichen, Abbé de Qualen, gesehen, dessen Tracht ihm offenbar auffiel. Als er hörte, daß das ein Priester sei, äußerte er gegen mich den Wunsch, getauft zu werden. Seine Mutter, sagte er, habe noch auf dem Sterbebette das Sakrament empfangen und ihm das Versprechen abgenommen, sich sobald er Gelegenheit fände, derselben Zeremonie zu unterwerfen.

Ich gab meine Zustimmung und traf Veranstellung, dem Afke eine gewisse Feierlichkeit zu verleihen, vorzüglich, weil Rivorio demselben mit seinem ganzen Hofstaate beizuhohnen wollte.

Während der Zeremonie beobachteten alle wirklich eine ehrfurchtsvolle Haltung; gleich nach Beendigung derselben aber stürzte der ganze Hof auf den aufgetischten Smbiß.

Es war wirklich erstaunlich, die Wein-, Rum- und Brantweinflaschen sich leeren und die Speisen aller Art, die aufgetragen waren, verschwinden zu sehen. Zum Glück kam die Nacht bald heran, sonst hätten die meisten Höslinge und Offiziere wohl kaum wieder ans Land geschafft werden können. Zuletzt mußte man Rivorio noch zwei Flaschen Brantwein mitgeben, um, sagte er, auf die Gesundheit des Kommandanten und auf dessen glückliche Weiterreise zu trinken. Seine Begleiter hielten sich für verpflichtet, dasselbe Verlangen zu stellen. Es ist nicht zuviel gesagt, daß diese königliche Gesell-

Basen von Bonolulu.

schaft binnen zwei Stunden so viel trank, aufzehrte und mitnahm, als hingereicht hätte, zehn Personen drei Monate lang zu beköstigen.“

Bei all dem Schönen und Herrlichen, was ich in meinen jungen Jahren angeschaut und angestaunt habe, ist mir der Aufenthalt in Honolulu die lieblichste der Erinnerungen geblieben. Ein kleines Dienstversehen in Callao, der Hafenstadt Lima, hatte mir zunächst für den nächsten Hafen Vordarrest eingebracht.

Der erste Abend, der meine Kameraden an Land führte, sah mich auf der Wache. Mit einem guten Fernrohr bewaffnet, überschaute ich die nächsten Hütten der Eingeborenen, überwachte ich jedes nahende Fischerboot. Da gewahrte ich ein schlankes, schnelles Boot, von sechs braunen, gut gekleideten Leuten gerudert, an uns herankommen. Hinten am Ruder saß eine mächtige Gestalt, die laut mir unverständliche Kommandos abgab.

Die Leute waren gut einerzert und übten das Anlegen an ein Schiff, doch kam das Boot nicht heran: ich merkte, man wollte aufgefordert sein. Ich ging deshalb an die Backbord-Fallreepstreppe und winkte dem Boote. Sofort kam es heran, und der Mann, der hinten gesessen, kam an Bord, eine kolossale, kräftige Gestalt, wie ich sie selten gesehen hatte. Der Eingeborene, der ziemlich gut Englisch sprach, auch von Deutschland etwas wußte, gehörte offenbar zu den angesehenen Einwohnern der Insel. Ich zeigte ihm alles, was er im Schiffe sehen wollte, und fand bei ihm großes Verständnis und seltenes Interesse für alles. Als er sich mit warmen Dankesworten verabschiedete, fragte er mich, ob ein Mann, der königlichen Rang unter den Eingeborenen habe, auch königlich empfangen werden würde, wenn er zu uns auf das Schiff käme. Ich antwortete ihm darauf, daß ich das für selbstverständlich hielt. Hiermit war er sichtlich zufrieden und fuhr von dannen, nachdem ich ihm meinen Namen genannt hatte.

Am nächsten Tag wurde der Prinz Kalakaua angemeldet. Wir paradierten auf den Rufen, als der Prinz an Bord kam, und ich erkannte in dem seltsam aufgepußten Riesen sofort den Freund von gestern. Beim Verlassen des Schiffes fragte der Kommandant Seine Hoheit, ob er noch einen besondern Wunsch habe.

„Geben Sie mir Rheinwein mit“, erwiderte er. In der nächsten Minute saß ich neben ihm im Boot, und vier Wochen lang war ich Gast im Hause des Thronprätendenten. An Stelle des Kummers in meinem Herzen war ausgelassene Freude getreten, und in vollen Zügen genoß ich, was auf jener freien schönen Insel Natur und Menschen dem Jüngling bieten konnten.

Von hohem Interesse waren für mich die teils sehr alten Kron- und Thronschätze des Königs, welche mir Kalakaua zeigte, eine Anzahl jener berühmt und selten gewordenen Mäntel aus gelben Vogelfedern, die je nach der Rangstufe des Fürsten verschieden lang und verschieden besetzt, manchmal mit schwarz untermischt getragen werden, ferner die verschiedenen Trink- und Eßgefäße, teilweise aus menschlichen Schädeln gefertigt, so daß man sich nicht ganz von dem Gedanken freimachen konnte, daß man sich

doch in dem Lande wenigstens ehemaliger Barbaren befand. Aber die freundschaftlichen Gesichter der riesigen Gestalten, die mich umgaben, ließen solchen Gedanken nicht lange Raum, wiewgleich ich mir selbst damals sagen mußte, daß ich einen gar nicht üblen Braten abgegeben hätte; daß man Teile von Cook seiner Zeit aufgeessen hat, steht jetzt ziemlich fest, es sollen zwar Kinder dies getan haben, weil sie das Vorgefundene für ein Hundeherz angesehen haben, aber das Endergebnis bleibt immer dasselbe. Unsere Hauptspeise im Hause des Königs war das beliebte *Peu-peu*, eine teigartige Masse, die aus der Kelopflanze, einer Art Zuckerrübe, bereitet wird. Der süße Brei, den die Königinnen abwechselnd bereiteten, war so zusammenhängend, daß man einen Löffel nicht gebrauchte und mit eingetauchtem Finger sich das Nötige herausholte, nachdem man ihn einmal in der Schüssel (die übrigens für alle gemeinsam war) herumgewirbelt hatte. Ich hatte liebenswürdige Lehrmeister, und was lernt man nicht alles, wenn man noch jung ist und nun erst solch ein Seekadett am Hofe eines fernen Inselkönigs.

Wenn Kalakaua seinen Regierungsgeschäften oblag, die ihn wohl nicht allzusehr gedrückt haben, wurden Spazierritte in das Land hinein gemacht, auch wohl heimlich einer der von den Missionaren verbotenen Tänze von den Damen aufgeführt, man brauchte ja nichts auszulaulern, und die Naturkinder tanzten ja nur zu gern und freuten sich, wenn sie ihrem jungen Gast eine Freude bereiten konnten.

Die Wochen verrannen nur zu schnell, ein kleiner, aus Schildpatt gewundener Fingerreif erinnert mich indessen manchmal an die Stunde, an der ich, mit meinen Kameraden an Deck stehend, dem entschwindenden Lande und einem noch weit hinaus uns folgenden Boote „Lebewohl“ zuwinkte. —

Das freundliche Verhältnis mit dem Fürsten und seinen freilebigen Inselanern gestattete uns am Strande von Waikiki Landungsmanöver zu üben. Das ist ein Ding, das nicht immer angenehm ausfällt und oft schon mit einem unwilligen Bade beginnt, und es ist ein Leichtes, selbst mit wenig Leuten einer Landung gefährlich zu werden, vorausgesetzt, daß man kein moderner Spanier ist. Schnelligkeit, Wahl des Ortes und der Zeit wollen gleichzeitig berücksichtigt werden, und wehe den Armen, die in einem dieser Momente fehlten, ihnen droht die Vernichtung, ein Rückwärts ist Verderben. Der Feind baut wohl selten dem Angreifer Brücken, wie die Spanier den Amerikanern im Jahre 1898 vor Santiago-Daiquiri, sondern versucht ihn mit schnell aufgeworfenen Schützengraben und ähnlichen kitzlichen Mitteln der Kriegskunst zu empfangen, vor denen schon der größte Seeheld *Fiasco* gemacht hat.

Der helle Schein, der sich um den neuen König und seinen der Zivilisation entgegengehenden Hof in mir gebildet, ist leider in den letzten Jahren sehr erblaßt. Kalakaua hätte auf seiner Insel bleiben sollen, er hätte nicht teuren Reisen und Vergnügungen in Europa und Amerika nachgehen sollen, wo er unter dem Titel einer Informationsreise des Königs bald von seiner hohen Stellung herabstieg. Sein Aufenthalt in Wien, seine verschiedenen Versuche, Anleihen zu machen, haben die Majestät in ein wenig

schönes Licht gesetzt, und in seinem Lande war eine ziemlich Mißwirtschaft mit Parlamenten und Revolutionen und Revolutionchen eingerissen. Kala-kaua starb im Jahre 1891. Am 17. Januar 1893 wurde die Republik erklärt, und das stolze Königtum war für immer dahin. Die Absichten Japans auf Hawaii mußten vor den freundlichen Wünschen der Union weichen, das Hawaii als Zentralpunkt im Pacific und für sein großes Telegraphenprojekt gebrauchte und weil in der Natur, wie in der Politik nur der Stärkere das Recht hat und der Größere den Kleineren frist, deshalb wurde das herr-

Abchied von Honolulu.

liche, reiche und aufblühende Inselnd im Jahre 1898 den United States einverleibt. Die kleine Republik starb im frühen Kindesalter, es war nur ein Übergang, wie der Scharfrichter dem Delinquenten auseinandersetzte. Heute weht dort das Sternenbanner.

Den anderen war es auch mehr oder minder wehmütig ums Herz, als wir die Palmen von Waikiki so nach und nach in den Horizont verschwimmen sahen. Nur Piper konnte es nicht unterlassen, wieder mit dem Steuermann anzubinden.

„Wissen Sie auch, Herr Obersteuermann, wer diese Inseln entdeckt hat?“

„Natürlich werd' ich das wissen — Cook.“

„Wieviel große Reisen hat Cook eigentlich gemacht?“ fragte Piper weiter, ein vollkommen ernstes Gesicht machend, obchon er nichts weniger als ernst war.

„Na — deren drei?“

„Aber nun, Herr Obersteuermann! Auf welcher von den dreien ist er aufgefreffen worden?“

Eine kurze Weile überlegte Ober-Pilgrim, dann steckte er seine Nase nach der Vormarsrah hinauf, stemmte die linke Faust in die Seite und sah unseren Bruder lustig prüfend an, aber er konnte kein Falsch an ihm entdecken — langsam drehte er sich auf den Hacken um und, abdrehend wie ein Dreiecker mit badem Vortopp, konnte er seinen Grimm dennoch schließlich nicht mehr bergen. —

„Sie — Sie — —“

„Na, was denn — heraus damit!“ riefen alle.

„Sie halber Böhmi, Sie!“ Dann verschwand Ober-Pilgrim unter lautem Hallo im Vorlauf.

Der Wig war für einen Mann seines Schlages übrigens recht verhältnismäßig, denn Piper war nicht nur als Sächser so etwas wie ein halber Böhme, er war sogar als Sechser ein halber Böhmi, wie man in Danzig einen Silbergroshen seiner Zeit benannte. Wenn man daselbst von jemand sagen wollte, daß er nichts wert sei, sagt man „ein Kerl wie der Wind“, oder „ein Kerl wie ein halb Pfund Seif“, oder endlich „ein Kerl wie ein Böhmi“, und bei Ober-Pilgrim war Piper gar nur die Hälfte eines solchen — aber zerknirscht war er deshalb noch lange nicht.

Wir waren in der Gegend der gefürchteten Taifune angekommen, und dort, wo schon einmal ein deutsches Kriegsschiff versunken, war es uns vorbehalten, ebenfalls ein paar Stürme zu erleben, dessen Erinnerung sich auf immer dem Gedächtnis eingepägt. Bei einer strammen Brije aus Ostnordost segelten wir, da das Wetter bedrohlich ausah und wir in der Nähe einiger Inseln uns befanden, mit südöstlichem Kurs, um möglichst freies Wasser zu erreichen. Um vier Uhr nachmittags steckten wir das erste Keef ein. Bis zwölf Uhr abends nahm der Wind gleichmäßig zu, und dementsprechend wurden Segel vermindert. Beim Sonnenuntergang hatte sich ein fahles gelbes Licht über den Himmel ergossen, die Luft war feucht und diesig, das Barometer stand niedrig. Knurrig, v. Stranz und Sonnenstuhl kamen wenig von der Brücke herunter, und das besagte uns anderen auch ohne besondere Beobachtung genug. In den Messen und Pantrys wurde alles seefest gestellt und gezurrt, und schon am Abend hatten wir die wenig beliebten Schlingerleisten angebracht, es sind dies mehrere Zentimeter hohe Leisten, die das Aufstellen der Teller wenigstens noch einigermaßen ermöglichen sollen. Gegen Morgen hatte der Himmel eine gleichmäßig graue Färbung angenommen, der Wind ging herum nach Norden, nach N₃W. und dann nach NW. Der Wind nahm an Heftigkeit zu. Um ein Uhr nachts waren die Untersegel fest, fast die ganze Wache lag eine Stunde lang auf den Rahen, um die Segel zu bergen, endlich war es gelungen. Zuerst versuchte der Kapitän, mit den Marssegeln durchzuhalten, aber auch diese kamen in Gefahr. Ein Segel schwand nach dem anderen, und um zwei Uhr des Morgens lagen wir unter ganz kleinen Sturmsegeln bei, der Wind drehte zusehends, und die See lief hoch und stark von allen Seiten, dichter Wasser-

Landungsmanöver. Aquarell von Rüd. Knötel.

staub erfüllte die Luft, und Seen brachen vorn und hinten über. Die Gewalt des andringenden Wassersturms war unwiderstehlich. Die Gig des Kommandanten wurde von dannen gerissen, die See schlug gegen die Steuerbordboote, und nur noch kleine Trümmer hingen in den Davids, die Luft erfüllte ein entsetzliches Säusen, in der Tafelage piff und heulte es wie mit Hunderten von Orgeln, und obgleich nur noch die kleinsten dreieckigen Sturmsiegel standen und alles, was Rahsegel hieß, doppelt und dreifach fest gemacht war, packte es der Wind, bog es, zerrte daran mit seiner Riesengewalt, und in wenig Sekunden geschah ein Knallen und Krachen um uns und über uns, als wenn das Schiff in allen Fugen zerbrechen wollte, wie mit lauten Schüssen peitschten die losgerissenen Lappen der Segel die Luft, dann flogen sie von dannen, und als der Anprall des Unwetters vorbei, waren alle Segel mit einem Male zerfetzt und verloren, die Besanngaffel, der Klüverbaum, die Vormarsstenge, ein Holz von einem halben Meter im Durchmesser, war geknickt und von oben gestürzt — die schmutze „Stoß“ sah traurig aus — und segellos trieb sie inmitten des zum Orkan herangewachsenen Sturmes. Die Stimme von Stranz schmetterte hinein in des Sturmes Wut, Hunderte von Händen wurden lebendig und bald erschienen wieder neue Segel an Stelle der davongeflogenen. — Das Zentrum des Orkans hatte uns passiert. (S. S. 249.) Und in der Messe deklamiert der Bergil kundige Nagelbingen:

Sprach's, und schnell wie er sprach, war die schwellende Woge beruhigt,
 War das Gewühl der Wolken vertheucht und die Sonne gekläret.

Weiter — weiter — der Kiel durchfurchte die chinesische See. Das Land der Mitte — das Land der aufgehenden Sonne! beide nahmen uns längere Zeit auf und entrollten uns ihre Wunderherrlichkeiten, Hinter- und Vorderindien lagen dann vor unseren Blicken, und heim ging es nach langen drei Jahren von Kapstadt aus. Hier begann der sonst so wolkenlose Himmel, der meiner Zukunft lachte, sich zu umnachten. Wir hatten der stürmischen Jahreszeit wegen Kapstadt bald den Rücken gedreht und waren nach Seemontown hinüber gedampft, wo wir geschügter liegen konnten, aber auch dort überraschte uns ein heftiger Nordnordwestwind, der von den Bergen niederstoßend uns plötzlich und oft in die Ketten einrudeln ließ, wir machten Dampf auf und dampften mit, so wie eine Bö herniederstieß, aber ihre Richtungen wechselten, wir warfen zwei, drei Anker aus, aber es half nichts, schließlich waren wir gezwungen, alle drei liegen zu lassen, die Ketten waren gebrochen, wir steuerten nach See.

Als der Sturm sich gelegt, kehrten wir zurück und fingen an zu fischen. Man fischt einen Anker, entweder indem man ihn am Bojereep hebt, oder, wenn solches nicht vorhanden gewesen, indem man mit zwei Booten einen Hafenanker oder eine Leine über den Boden des Hafens schleppt, da wo vermutlich der Anker mit seiner langen Kette liegt. Wir fanden hierbei nicht allein unsere, sondern auch noch fremde Anker, von Schiffen, denen es ebenso gegangen wie uns. Aber ganze Tage lang mußten wir in den Booten liegen, und oft rutschte die gewichtige Masse, wenn wir glaubten, Ketten

und Leinen gesichert zu haben, Menschen und Fahrzeuge gefährdend, wieder in das Meer. Da erbot sich Bergström, der die Boote leitete, er wolle tauchen, um unter Wasser die Hebeleinen und Ketten zu verbinden, man warnte ihn vor gefährlichen Fischen, Erkältungen und dergleichen, er ließ sich nicht stören, und nach oftmaligem langen Tauchen gelang ihm die Arbeit. Die Anker wurden geborgen, aber Bergström hatte sich schwer erkältet, und als wir nach Norden steuerten, lag er, ein Fieberkranker, ermattet und bleich in der Hängematte.

Wir steuerten, um Wasser aufzufüllen und die Post abzuholen, das Felseneiland „St. Helena“ an. Auf der weiten Fläche des Ozeans steigt plötzlich eine hohe Felsenmasse auf, sich an einzelnen Stellen an 1000 Meter erhebend, eine feste, schwere Masse von vulkanischem Gestein. Der Felsen erscheint nackt und zerrissen, und nur spärliches Grün bedeckt die Schluchten. Immer gewaltiger wachsen die Felsen aus dem Meere, kalt und starr. Wie mag der große Napoleon diese Ode mitten im Meere betrachtet haben, als er unfreiwillig sich der Insel näher kommen sah?

Die Schlacht von Waterloo war geschlagen und Napoleons Herrschaft für immer gebrochen. Er hielt sich mit dem letzten Häuflein treu gebliebener Anhänger in Malmaison auf und hatte, wie man sagte, die Absicht, nach Amerika zu flüchten. Bereits aber kreuzten englische Kriegsschiffe auf der Höhe von Rochefort, um diese Flucht zu verhindern. Unter diesen war das Linienschiff „Bellerophon“, geführt von Kapitän Maitland.

Es war am 14. oder 15. Juli 1815, als die Wache meldete, daß ein Boot mit Offizieren aus dem Hafen ausgelaufen sei und auf den „Bellerophon“ zuzukommen scheine. Auf ein von dem Boote aus gegebenes Zeichen ließ Kapitän Maitland sofort beilegen. Bald kam das Boot dicht heran. Auf dem Borderteile desselben stand ein Offizier — General Bertrand, der die Meldung machte, daß der Kaiser Napoleon den Kapitän zu sprechen verlange. Napoleon selbst war in dem Boote. Kapitän Maitland begab sich eiligst an die Fallreepstreppe, um den Kaiser zu empfangen. Da kam er, der kleine, untersekte Mann mit den starren, stolzen Gesichtszügen und den durchdringenden Augen, der Mann, vor dem einst die halbe Welt gezittert. Sein Gang war fest und sicher, sein Benehmen kalt und ruhig. Niemand sah es ihm an, wie ihn das Unglück in den letzten Jahren heimgesucht — er blickte immer noch drein wie ein Gebieter und nimmer wie ein unglücklicher Flüchtling.

Freilich ahnte er in diesem Augenblicke noch nicht das herbe Schicksal, das seiner harrte. Er war, weil er den Bourbonen ausgeliefert zu werden fürchtete, auf den „Bellerophon“ gekommen, um hier eine Freistätte zu suchen und sich, wie er sich in dem Briefe, den er sofort an den Prinzregenten schrieb, ausdrückte, „an dem gastlichen Herde der englischen Nation niederzusetzen“. Schon nach wenigen Tagen aber erhielt Kapitän Maitland Befehl, Napoleon als seinen Gefangenen zu betrachten. Nicht lange darauf ward der Exkaiser an Bord des „Northumberland“ gebracht. Er sah das Land seiner Größe, sein teures Frankreich, nie wieder. Nach St. Helena in die Gefangenschaft abgeführt, überlebte er seinen Fall nur sechs Jahre. —

Überbortdfeßen eines Verftorbenen.

Jamestown, eine ganz hübsche und langweilige kleine Stadt von 2500 Einwohnern, war, ehe der Suezkanal eröffnet war, eine sogenannte Ozeankneipe, alles kehrte hier ein, um sich zu erfrischen: Jetzt ist die gute Zeit von Helena längst dahin. Merkwürdigerweise ist Helena besetzt, ob man nur alte Kanonen gut unterbringen wollte oder ob man daran dachte, daß jemand Helena erobern könne, das ist fraglich, wahrscheinlicher das erstere, denn in England ist das Mutterland oft besetzt, den Kolonien alte Sachen für neues Geld zu verkaufen.

Nahel an der Südküste auf einem 200 m hohen Berggrücken liegt die einstmalige Grabstätte des großen Kaisers nahe dem Wohnhause Longwood. Unter anderem hat auch Kaiserin Eugenie, als sie die Stelle aufsuchen ging, wo ihr Sohn im Kampfe gegen die Zulus gefallen war, St. Helena und das Grab Napoleons besucht. Die Trauerweide, die hier gestanden, ist umgeweht, und das Haus Napoleons ist 1857 als Geschenk der Königin von England nach Paris gegangen. Das Haus in Longwood ist eine Nachbildung. Überall gibt es Deutsche in der Welt. Auch in Jamestown sind deren mindestens zehn. Ob sie auch hier schon einen Gesangverein gegründet haben? — wahrscheinlich ist es, denn der Deutsche, wenn er zu mehreren ist, gründet einen Gesangverein, der Amerikaner eine Zeitung und der Irländer eine whisky-bar.

Noch manche Welle brach über Deck, noch mancher Wind segte über uns her — dann leuchtete uns wieder das Feuer des Eddystone, und wir waren zurück in europäischen Gewässern, gereift und gestählt an Körper und Geist.

Aber nicht alle! Bergström war nicht wieder mit nach Hause gekommen. Je mehr nach dem Äquator hinauf, desto schlimmer war sein Zustand geworden. — Eine heftige Unterleibsentszündung hatte sich seinem sonstigen Leiden beigelegt und allen Anzeichen nach war diese von solch gefährlicher Art, daß man nicht nur für Bergström, sondern für alle fürchtete, der Arzt nannte es Unterleibstypheus. Es waren schmerzliche Stunden, die wir da zusammen verbracht haben, und wenn auch alles geschah, um dem Kranken seinen schmerzlichen Zustand zu erleichtern, ihn mit frischem Hoffen zu erfüllen, vergebens, die Krankheit griff mehr und mehr um sich, und in dumpfer Resignation ging Erich seinem Ende entgegen.

Hinter einem Vorhange von Segeltuch, in der Batterie zurecht gemacht, lag mein armer Freund und stöhnte bewußtlos schon zwei Tage in den fürchterlichsten Schmerzen, sein aufgedunsener Leib sagte mir, daß der Doktor nicht zu schlimm gesehen habe, und daß der Arme schon lebend . . . doch laßt mich schweigen von jenen grausamen Einzelheiten, die ich in den drei Tagen treuer Pflege mit ansehen mußte.

Der dritte Abend war gekommen; mein Freund schien leise eingeschlummert zu sein, ich wagte nicht mich zu rühren, um ihn nicht zu stören. Der Himmel war an jenem Abend bedeckt, nur selten erhellte sich das Meer, und man gewahrte durch die Pforte seine nahezu spiegelglatte Fläche. Plötzlich richtete sich mein Freund auf, schaute mit schmerzgefüllten Augen mich an und sagte mit klarer Stimme: „Franz, ich weiß, ich werde sterben, doch ich kann nicht

sterben, ehe ich nicht meine Mutter noch einmal gesehen habe — — ich habe sie gerufen“ — dann sank er auf seine Kissen zurück.

Eine leichte Brise sprang auf, lauter Kommandoruf tönte durch die Nacht, die Rahen wurden aufgebraßt, und schneller eilte das Schiff über das Meer. Der aufkommende Wind zerteilte die Wolken, und voller Mondenschein malte seinen Schimmer zeitweise auf die Fluten. Sein helles Licht fiel in langem Strahl auf das Meer und in die Krankenkammer; wieder richtete sich mein Freund empor, wie verklärt schaute er aufs Meer hinaus und lispelte die Worte: „Franz, still — meine Mutter — da kommt sie — da ist die liebe Mutter!“ — und ermattet fiel er wieder zurück.

Noch einmal erwachte er zum Bewußtsein, es war dunkel geworden, der Schein des Mondes war gewichen.

„Franz“ — tönte es matt aus der Koje, „Franz — meine Mutter war bei mir — nun werde ich bald tot sein.“

Das waren des Freundes letzte Worte, bald war seine Seele hinüber, und die Hand eines Toten ruhte in der meinigen.

Sechs Bretter und vier Brettchen, zwei Kugeln, eine Flagge über dem Sarge, einige Worte des Kommandanten, ein langgezogener Pfiß aus der Pfeife von Hildebrecht, ein Klatsch ins Wasser — und die Fluten hatten meinen besten Freund für immer genommen.

Nach ihm sind noch manche dahingegangen und über Bord gesenkt worden, und wahrlich, es waren nicht die Schlechtesten unter uns, die sich der Tod frühzeitig gefordert hat.

Auf einem Kriegsschiffe aber gibt es ebensowenig Trauer wie bei einer Landtruppe, sie wäre auch zu nichts nütze. Wenn die notwendigen Feierlichkeiten vorbei sind, dann werden die Marssegel wieder vollgebraßt, die Untersegel fallen, die Mannschaft eilt nach oben, Bram- und Leeseegel zu setzen — — rauschende Meeressluten, lachender Himmel, strenger Schiffsdienst tun das Ihrige. Nur einer hat die Pflicht, noch eine Weile an den Toten denken zu müssen, es ist der Observationsoffizier, der Kapitanleutnant Sonnenstuhl, welcher Länge und Breite zur Stunde des „Überbordgehens“ bestimmt, um später in einem Berichte mitteilen zu können: „Auf 5° 20' Nordbreite und 25° Westlänge haben wir die sterblichen Reste Ihres Sohnes den Fluten übergeben.“

Die arme Mutter, wie gern hätte sie Kränze auf das Grab des Verbliebenen gelegt, wie gern die Blumen gepflegt, die unter seinem Leichenstein gewurzelt!

Aber dieser Liebesdienst ist ihr genommen, nur auf der Karte kann sie nach dem fernen Grabe in kühler Flut suchen. Der alten Mutter weikende Hand irrt unstill über das Papier, bis sie es gefunden, das kleine, schwarze Kreuz, welches sie selbst hinein gezeichnet hat, und jedesmal, wenn sie es wieder sieht, dieses winzige Zeichen, dann tränen ihre Augen im tiefsten Schmerz der Seele, denn er war ja ihr Liebstes — ihr einziges Kind. —

Von deutschen Flotten

Des Großen Kurfürsten Fregatte „Kurprinz“.

Sechstes Kapitel.

Die Entwicklung der deutschen Marine.

Der Große Kurfürst und die afrikanischen Besitzungen. — Großfriedrichsburg heute. — Die Zeit des großen Königs. — Gneisenau und Prinz Adalbert. — Die Aufrüstung der Reichsmarine. — Der Kampf mit den Piraten. — Gründung des Hafens an der Jade. — Räder- und Schraubenschiffe. — Preussische Flottille in Ostasien. — Verlust des Schoners „Frauenlob“. — Das Jahr 1864. — Jachmann bei Jasmund.

An Holland, an Spanien und vornehmlich an England hatte Deutschland die Seeherrschaft abgegeben. England waren dabei die hanseatischen Anlagen als reife Frucht in den Schoß gefallen. — Nicht aber hat bei diesem Niedergang der deutschen Flotten die Seetüchtigkeit der Deutschen gelitten. Zu allen Zeiten und bei allen Nationen blieben die deutschen Seeleute bekannt und gesucht, freilich viele dienten nicht mehr dem Vaterlande, und der Nutzen, den das Vaterland davon hatte, war lediglich die Erhaltung der Seetüchtigkeit der Nation.

Erst unter Friedrich Wilhelm, dem Großen Kurfürsten von Brandenburg, hat sich Deutschlands oder zunächst Preußens Seemacht wieder etwas zu erheben vermocht.

Zu der Zeit, als Friedrich Wilhelm von Brandenburg die Regierung antrat, lag in allen seinen Landen der Handel samt der Schifffahrt gänzlich

danieder. Der Kurfürst, der mehrere Jahre als Jüngling in den Niederlanden zugebracht, hatte das rege Treiben in den dortigen Seestädten mit steigendem Interesse betrachtet und war durch dasselbe für seemännische Tätigkeit empfänglich gemacht. Er erkannte, zu welchem Glanze ein Land emporsteigen kann, welches teil am Welthandel hat. Er wollte dies Glück seinem Volke erringen helfen.

Aber die Ideen des genialen Fürsten fanden bei dem Volke selbst keinen Anklang.

Da kam in den siebziger Jahren des siebzehnten Jahrhunderts der holländische Kaufmann Benjamin Raule nach Berlin.

Er schien dem Großen Kurfürsten der richtige Mann, um bei ihm die Gründung einer Seemacht in „Entreprise“ zu geben, denn anders konnte man die Verträge nicht nennen.

Alles, was der Große Kurfürst für Kriegs- und Handelszwecke zur See unternahm, ist von diesem Manne ausgegangen. Der Kaufmann und Ratsherr zu Middelvaart, Benjamin Raule, war nach Brandenburg gekommen, um für sich und im Namen einiger anderer holländischen Kaufleute die Erlaubnis zu erwerben, Kaper gegen die Schweden auszurüsten zu dürfen, die mit dem Kurfürsten im Kriege begriffen waren. Die Erlaubnis wurde erteilt. Die Kaper gingen in See und nahmen mehrere schwedische Schiffe weg oder — wie es in der Seesprache heißt — brachten sie auf. Dies weckte den Zorn der Holländer, da viele derselben unter schwedischer Flagge fuhren. Die Aufregung in den Niederlanden steigerte sich, und damit die Erbitterung gegen den Schöffen von Middelvaart.

In Berlin traf Benjamin Raule öfter mit seinem Beschützer, dem Kurfürsten, zusammen, und der Gedanke, eine selbständige bewaffnete Seewehr zu gründen, gewann Gestalt und Leben. Es ward mit den Holländern ein Vertrag abgeschlossen, vier mit Mannschaften und Geschützen versehene Schiffe, darunter zwei Fregatten mit sechzehn und zwanzig Kanonen zu stellen. Um diese Schiffe zu besetzen, wurden in den Niederlanden 550 Seesoldaten geworben. Den Befehl über diese erste Seemacht erhielt der Oberst Volkseh.

Es wurde 1677 ein neuer Vertrag mit Raule über sechs neue in Dienst zu stellende Schiffe geschlossen. Der Zweck war Zufuhrabschneidung. Nicht das Geringste sollte nach Stralsund, Greifswald und Rügen kommen, auch dem Handelsverkehr des Feindes jedes mögliche Hindernis in den Weg gelegt und die Küste Schwedens angegriffen werden.

„Von der Obergrenzung kann und will ich in Ewigkeit nicht absteigen, es wäre der Ruin meines Hauses, wenn ich sie nicht gewänne“, so erklärte der Kurfürst offen den fremden Gesandten, zumal dem österreichischen. Freilich sollte er nur vorübergehend und erst sein Enkel dieses Ziel definitiv erreichen.

Als man nach der Einnahme von Stettin ernstlich daran dachte, die Landung in Rügen vorzunehmen, erhielt Benjamin Raule den Befehl, im folgenden Frühjahr alle pommerschen Häfen zu bereisen und mit Güte oder

mit Gewalt so viele Fahrzeuge zusammen zu bringen, als zum Transport des Heeres nötig wären.

Der Kurfürst wollte sich um jeden Preis den Besitz Vorpommerns sichern. Mit der Erwerbung dieser wichtigen Provinz erhielt er den Weg in das Meer und die Möglichkeit des Seehandels. Der Seehandel gab ihm die Mittel zur Begründung einer Seemacht und diese die Mitherrschaft in der Ostsee. Das wußten die anderen, und darum machten sie ihm sein Werk schwer genug. Aber welche Last hätte Herr Friedrich Wilhelm von Brandenburg nicht aus dem Wege geräumt! Er hieß ja nicht umsonst der Große Kurfürst.

Das Unternehmen begann am 10. September. Auf der Reede von Peenemünde lagen im Halbkreise 289 Schiffe von den verschiedensten Größen und Formen: Kauffahrer, Fischerbarken und Holzschlepper, einmastig und dreimastig, wie man sie hatte bekommen können. Am rechten und linken Flügel dieser ausgedehnten Reihe lagen fünf Fregatten. Eine Anzahl kleiner Galioten und Schnauen, mit vier und sechs Stücken armiert, kreuzten hinter und vor der Front der Transportschiffe, um das Einschiffen der vereinigten brandenburgischen, lüneburgischen und holsteinischen Armees zu beaufsichtigen.

Weiter abwärts lagen zwei große dänische Kriegsschiffe unter dänischer Orlogsflagge, dem „Danebrog“. Die beiden Schiffe, von denen diese Flagge wehte, befehligte der berühmte Admiral Niels Juel, der den Brandenburgern bei dieser Gelegenheit hilfreiche Hand leisten sollte.

Das Zentrum hatte der Kurfürst sich selbst vorbehalten. Nahe bei ihm befanden sich der Feldmarschall Derfflinger und der Generalleutnant von Göhe. Der niederländische Admiral Kornelius van Tromp befehligte das Schiff, auf dem sich der Kurfürst befand.

Man wollte nach Palmerort abhalten, um den Feind dahin zu locken und dann schnell auf Putbus zu gehen. Allein die Windstille vereitelte das beabsichtigte Manöver. Am anderen Morgen erhielt man die Nachricht, daß die Dänen bei Wittow gelandet wären. Nun wurde das Signal zur Ausschiffung gegeben. Diese ging trotz des Feuers der von Graf Königsmark befehligten schwedischen Artillerie mit überraschendem Glücke von statten.

Alle Anerbietungen Brandenburgs, einen Handelsvertrag mit Frankreich anzubahnen, blieben unberücksichtigt. Ebenso wurde die nachgesuchte Erlaubnis, unter der brandenburgischen Flagge freien Handel nach Sankt Domingo und den Karibischen Inseln treiben zu dürfen, verweigert.

Als der Große Kurfürst im Jahre 1674 dem Bündnis gegen Frankreich beigetreten war, machte Spanien sich anheischig, monatlich zwei- und dreißigtausend Taler als Beihilfe zu zahlen. Obgleich Brandenburg seine Verpflichtungen genau erfüllte, blieb Spanien mit seinen Leistungen in Rückstand, so daß die Summe, die Spanien zu zahlen hatte, sich fast auf zwei Millionen belief. Um zu seinem Rechte zu kommen, beschloß der Große Kurfürst, sich durch die Wegnahme spanischer Schiffe schadlos zu halten. Unter den Befehlen des Admirals Kornelius Klaus van Beveren wurden folgende Schiffe ausgerüstet:

„Friedrich Wilhelm“	mit 40 Kanonen,	120 Matrosen,	40 Soldaten,
„Dorothea“	„ 32 „	100 „	40 „
„Roter Löwe“	„ 20 „	70 „	20 „
„Fuchs“	„ 20 „	65 „	20 „
„Berlin“	„ 16 „	50 „	20 „
„Salamander“ (Brander) mit 10 Matrosen.			

Das Geschwader erhielt den Befehl, nach der flämischen Küste zu segeln und gegen die spanische Handelsflotte zu kreuzen, sie, wo man sie immer anträfe, anzugreifen und die weggenommenen Schiffe für gute Preisen zu verkaufen. Frankreich hatte unter der Hand den Brandenburgern alle seine Häfen öffnen lassen. Schon im Kanal gelang es dem Geschwader, ein großes bewaffnetes spanisches Schiff, „Karl der Zweite“, aufzubringen. Man sandte dasselbe nach Pillau. Der größte Teil der Ladung bestand aus echten Brabanter Spitzen und feiner holländischer Leinwand. In dem Golf von Mexiko nahm man einige kleine Preisen, bestand ein ehrenvolles Gefecht mit zwölf bewaffneten spanischen Galeoten und kehrte 1681 nach Pillau zurück.

Nun tauchte, zunächst von holländischen Kaufleuten angeregt, der Gedanke auf, an dem Handel nach Afrika teilzunehmen. Es gelang, dem Kurfürsten für diese Idee zu gewinnen. Zwei Schiffe wurden zu diesem Zwecke ausgerüstet und unter den Schutz der brandenburgischen Kriegsflagge gestellt. Jedes dieser Schiffe erhielt zwölf brandenburgische Soldaten. Sie langten glücklich in Afrika an, und der Kommandeur derselben, Blonk, schloß in der Gegend zwischen Axim und dem Vorgebirge der Drei Spitzen mit drei Negerhäuptlingen einen Vertrag ab, worin sich diese verpflichteten, nur mit den Brandenburgern Handel zu treiben. Sie wollten einen Platz zum Bau einer Festung hergeben und den Kurfürsten zum Schutzherrn annehmen. Diesen beiden ersten Schiffen folgten mehrere andere mit reichen Ladungen. Durch diese Anfänge ermutigt, genehmigte der Kurfürst einen ihm unter dem 1. Januar 1682 gemachten Vorschlag, der den Zweck hatte, nach den Orten zwischen dem Grünen Vorgebirge und Angora von den kurfürstlichen Häfen oder von Hamburg und Glücksstadt aus Handel zu treiben. Die Gesellschaft erhielt einen Freibrief auf dreißig Jahre mit der Einschränkung, daß sie sich stets eine Meile von den Niederlassungen Hollands und denen anderer Mächte entfernt halten mußte. Die Anlegung eines festen Platzes wurde gesichert und für den kirchlichen Dienst ein Prediger bestellt.

Zwei Fregatten, der „Kurprinz“, Kapitän Boß, und der „Moriahn“, Kapitän Blonk, gingen von der Elbe aus in See, um den mit den Negern geschlossenen Vertrag zur Ausführung zu bringen. Die von dem Kurfürsten bestätigte Urkunde war mit goldenen Buchstaben geschrieben. Um dieses Dokument zu überreichen, den Bau der Festung zu betreiben und die Kolonisation zu fördern, wurde der Kammerjunker Otto Friedrich von der Gröben ernannt, der sich schon durch seine Reisen nach Ägypten und dem Gelobten Lande im Verkehr mit fremden Nationalitäten bewährt hatte. Hart an dem Vorgebirge der Drei Spitzen zunächst dem Dorfe Akkoda fand sich ein zur Ansiedelung geeigneter Punkt. Obgleich dies nicht das Eigen-

tum der Neger war, mit denen man im vorigen Jahre unterhandelt, beschloß man doch, sich hier niederzulassen. Allein während der Verhandlungen erschien ein holländischer Bevollmächtigter, pflanzte seine Flagge auf und erklärte, daß Holland ein Recht auf diesen Grund und Boden habe, weshalb den Negern die Befugnis fehle, hier eine zweite Niederlassung zu gestatten. Unter diesen Umständen verzichtete v. d. Gröben auf seinen ersten Plan.

Sort Großfriedrichsburg.

Man gelangte nach einigen mühseligen Fahrten bei dem Berge Mamfro an. Der Berg schien zur Anlage einer Festung sehr günstig, die Eingeborenen wurden zusammenberufen und aufgefordert, sich zum Dienst für die neue Ansiedelung vorzubereiten, alle traten in das Verhältnis von Ackerbau treibenden Koloniesoldaten. Unter dem Donner der Kanonen und dem Schalle der Trompeten und Pauken landeten die Brandenburger in Afrika. Mit fliegenden Fahnen und klingendem Spiele gingen sie den zur Unterhandlung bereiten Negerhäuptlingen entgegen. Am 1. Januar 1683 holte Kapitän

Boß vom „Kurprinz“ die große brandenburgische Flagge von Bord seines Schiffes, die mit Musik auf den Berg gebracht wurde. Die unter dem Gewehr stehende Besatzung empfing sie mit militärischen Ehren, während sie an einer Flaggenstange in die Höhe gezogen ward. Die auf dem Berge aufgestellten Kanonen salutierten, und an Bord der Schiffe ward der Gruß erwidert. Den Berg aber taufte Herr v. d. Gröben in dieser feierlichen Stunde nach dem Namen des Kurfürsten Großfriedrichsberg. Als späterhin die Festung fertig war, erhielt sie den Namen Großfriedrichsburg.

Man trank mit den Kabusiern auf ein festes, dauerndes Bündnis, was mit einigen Zeremonien geschah. W. d. Gröben ergriff eine gefüllte Schale mit Branntwein, der mit Schießpulver angefüllt war, und trank den beiden Kabusiern zu. Diese taten Bescheid, und mit dem Reste wurde den gemeinen Negern die Zunge bestrichen, damit auch diese ein Pfand der Treue hätten. „Fetesie saufen“, hieß diese Feierlichkeit. Aber Gröben mußte sich noch einer besonderen Prozedur unterziehen. Ihm steckte der älteste Kabusier einen Büffel mit Branntwein, Wermutextrakt und Violensaft in den Hals, daß er versicherte, sechs Wochen daran genug gehabt zu haben. Schließlich wurden alle reich beschenkt entlassen.

Mit den Kabusiern wurde darauf ein friedlicher Vertrag geschlossen, der, auf Gegenseitigkeit gestützt, allen Teilnehmern ihre Rechte sicherte. Die Neger gelobten dem Kurfürsten unbedingten Gehorsam und erhielten das Versprechen, sie vor den Gewalttätigkeiten der Holländer zu schützen, ihnen auch nicht ihre Weiber und Kinder nehmen und verkaufen zu wollen.

Nun erschien eine Deputation der Holländer unter Vortragung ihrer Fahne, den Oberhauptmann von Agim an der Spitze, um feierlichen Einspruch zu tun. Als die Unterhandlungen fruchtlos ausfielen, entfernte sich die Deputation mit Drohungen. Die Holländer sandten ihre Agenten aus, um die übrigen Negerstämme gegen die eben aufblühende Kolonie zu heizen. Allein v. d. Gröben warf sich den Angreifern mit solcher Energie entgegen, daß die Neger, mindestens tausend an der Zahl, mit lautem Geschrei davontiefen, als die erste sechspfündige Kanonenkugel in ihre Reihen schlug. In seinem Bericht sagt v. d. Gröben: „denn die Mohren können das grobe Geschütz nicht vertragen.“

Großfriedrichsburg, in der Landschaft Agim gelegen, blieb die vornehmste brandenburgische Ansiedelung an der Küste von Afrika. Es fand sich daselbst gutes Ackerland. Der Strand war frei von Brandung, so daß daselbst ohne Gefahr gelandet werden konnte. Unter der Zucht der Brandenburger lernten die an diesem Orte sich ansiedelnden Neger den Ackerbau bald auf eine Weise betreiben, die ihren Nachbarn unbekannt war und bedeutenden Nutzen abwarf. Hier verschwand bald jede Spur von der faulen Trägheit der umwohnenden nachbarlichen Völkerschaften.

Mit den Negern von Affoda, mit denen man während des ersten Aufenthaltes an dieser Küste unterhandelte, wurde das Bündnis ebenfalls erneuert. Man kaufte von ihnen ein Stück Land, das günstig genug zur Anlage eines Festungswerkes lag, und erbaute daselbst die Dorotheenschanze,

dieselbe war anderthalb Meilen von Großfriedrichsburg entfernt. Auch wurde auf der Höhe von Taimara, zwischen dem Dorfe Utkoda und dem Berge Mamfro gelegen, ein Blockhaus gebaut und mit vier eisernen Kanonen versehen.

In demselben Jahre ward von den verschiedenen Stämmen, bei denen sich die Brandenburger angesiedelt hatten, eine Gesandtschaft nach Berlin gesendet, die ein unter den Schwarzen angesehener Mann mit Namen Janke befehligte, um dem Kurfürsten zu huldigen und ihm die Unterwerfungsurkunde zu überreichen. Diese Gesandtschaft wurde in Berlin mit aller Feierlichkeit empfangen und entlassen.

Die Fahrten durch das stürmische Kattegat zu umgehen und sich dem Sundzoll zu entziehen, brachte ihn auf den Gedanken, den Sitz der Handelsgesellschaft von Königsberg nach einem Hafen an der Nordsee zu verlegen. Die Stadt Emden wurde dazu ausersehen. Man schloß mit ihr einen Vertrag dahin ab, daß sie eine Besatzung von hundert brandenburgischen Seesoldaten aufnehme, die teils zum Schutze Emdens, teils zum Dienst der



Van Janquee.



Kabufier Apni.



Kabufier Jan Janke.

Unterschriften einiger afrikanischer Negerfürsten unter den Gebietsabtretungs-Urkunden.

afrikanischen Handelsgesellschaften gehören sollten. Für den Unterhalt eines zweiten Truppenkorps in der Festung Grefshyl zahlten die Stände von Ostfriesland 15 000 Taler. Den Ostfriesen ward zugleich gestattet, unter brandenburgischer Flagge Handel zu treiben und sich unter den Schutz dieser Kriegsflagge zu stellen. Der kurbrandenburgische Hofrat, Johann v. Dankelmann, war Präsident dieser Gesellschaft.

Die neu begründete Handelsgesellschaft richtete ihr Augenmerk jetzt auf Westindien und auf den afrikanischen Küstenstrich von Arguin. Man baute daselbst unfern von dem Weißen Vorgebirge aus Klippensteinen eine Feste, die jedem Angriffe Trotz bieten konnte.

Die holländische Handelsgesellschaft wollte die wachsende Macht Brandenburgs nicht länger ruhig mit ansehen, und da sie durch Unterhandlungen nichts zu erreichen vermochte, griff sie zur Gewalt. Sie überrumpelte die Schanzen von Utkoda und Taimara und blockierte Großfriedrichsburg. Auf die dringenden Vorstellungen, die der Kurfürst im Haag machen ließ, wußte die holländische Handelsgesellschaft die versprochene Genugthuung so lange zu verzögern, bis der Große Kurfürst mit dem Tode abging. Er starb und mit ihm die Aussicht auf eine brandenburgische Herrschaft auf dem Meere.

Noch bleibt zu berichten über einen Bundesgenossen der Brandenburger in Afrika; es war dies der Negerfürst Jean Cuny, dem man, nachdem die

Brandenburger abgezogen waren, die Bewachung von Großfriedrichsburg übergeben hatte. Ungeachtet er von seinen europäischen Verbündeten verlassen war, führte er dennoch gegen die Holländer, welche die Kolonie besetzen wollten, einen schweren siebenjährigen Krieg zur Verteidigung der preußischen Flagge und der preußischen Herrschaft an der Küste von Afrika. Die Holländer kostete dieser Krieg viel an Mannschaft und Geld. Cuny aber, nur noch mehr gereizt durch seine Siege, faßte einen immer tödlicheren Haß gegen seine Feinde, und um diesen seinen Haß recht deutlich nach seiner Art darzulegen, ließ er die Straße von dem äußersten Thor der Feste bis in das innerste Gemach seiner Wohnung mit den Schädeln der in den verschiedenen Gefechten erschlagenen Holländer pflastern. Doch des größten dieser Schädel, den er sich in Silber hatte einfassen lassen, bediente er sich zum Gebrauch einer Punschschale.

Seit dieser Zeit wehte zwar die preußische Flagge nicht mehr auf der Küste von Guinea, aber die Spuren der vormaligen preußischen Herrschaft hielten sich daselbst noch längere Zeit. Spätere Reisende, die, von alt-holländischen oder anderen europäischen Kolonien kommend, das vormalig brandenburgische Gebiet von Großfriedrichsburg betraten, wunderten sich über das, was sie erblickten. Die hier angesiedelten und von den Brandenburgern erzogenen Neger zeigten in ihrer Lebensweise einen Geist der Ordnung und der Betriebsamkeit, durch den sie sich vor allen ihren Nachbarn auf der ganzen Küste von Guinea vorteilhaft auszeichneten, und woran sich noch die stille Wirksamkeit einer bewunderungswürdigen geistigen Bildungskraft des preußischen Staates in seinem jugendlichen Aufblühen deutlich offenbarte.

Im Jahre 1884 kam S. M. Kreuzerfregatte „Sophie“ nach Großfriedrichsburg, und der Kommandant, Kapitän Stubenrauch, berichtet darüber u. a. folgendes:

„Sobald ich an der Stelle, in der Nähe des Kaps der Drei Spitzen an der Westküste von Afrika, zu Anker gegangen war, wo die Ruinen des alten brandenburgischen Forts Großfriedrichsburg liegen sollten, begab ich mich in Begleitung von drei Offizieren mittels der Zolle an Land. Auf halbem Wege begegnete mir ein größeres Kanoe. Ich hielt dasselbe an und bedeutete einem in demselben sitzenden, europäisch gekleideten und etwas englisch sprechenden Neger, daß ich der Kommandant des auf See liegenden deutschen Kriegsschiffes sei. Meiner Aufforderung, umzukehren, um mir den Weg durch die Klippen und durch die Brandung zu zeigen, wurde sofort Folge geleistet. Die Landungsstelle lag westlich vom Fort. Ohne vorher den Grund zu berühren, lief die Zolle hoch auf den Strand auf, so daß wir trockenen Fußes an Land kamen. Wir wurden ohne Verzug vor den Häuptling des Dorfes geführt, der uns inmitten einer Schar von etwa 80—100 männlichen Negern jeglichen Alters hinter der ersten Häuserreihe erwartete. Ich ließ demselben Namen und Nationalität S. M. S. „Sophie“ nennen und ihm erklären, daß ich weiter nichts wolle, als mir die Reste des alten Forts „Brandenburg“ ansehen. In der Entgegnungsrede wurde ich willkommen geheißen. Der König freute sich, uns als Deutsche zu begrüßen, und würde uns persönlich zum Fort

hinauf begleiten. Ich nahm dies Anerbieten dankend an und folgte zuerst einer Einladung nach der Wohnung des Königs. Hier wurden uns niedrige Stühle angeboten, während der Häuptling mir gegenüber auf einer Art Thronjessel — einem aus einem Stück geschnittenen, lehnenlosen, oben halbkreisförmig ausgeschnittenen und mit einem Schaffell bedeckten Holzstuhl — Platz nahm. Die gesamte männliche Bevölkerung des Dorfes gruppierte sich im Halbkreis um uns auf einem freien Platze.

In Gegenwart des Königs nahm jeder seine Kopfbedeckung ab und verharrte in ehrfurchtsvollem Schweigen. Die Unterhaltung beschränkte sich auf gegenseitige Erkundigungen über Einwohnerzahl, Sitten und Gebräuche.

Nach kurzer Unterhaltung brach der Häuptling auf, um mir den Weg zum Fort zu zeigen. Wir passierten zunächst das recht schmutzige, unregelmäßig und planlos gebaute Dorf und bekamen hierbei auch die an den Hinterseiten der Hütten mit häuslichen Arbeiten beschäftigten Weiber zu Gesicht. Unser Erscheinen schien sie nicht so wie die Männer zu interessieren; ohne uns sonderlich zu beachten, setzten sie ihre Beschäftigungen fort.

Sofort nach dem Verlassen des Dorfes führte der

Weg den Hügel der Halbinsel hinauf. Zwischen Bananengebüsch, Maisstauden und Palmen hindurch ging es an Steinbrücken vorbei, bis wir nach etwa zehn Minuten vor einer Öffnung in den verfallenen Mauern des Forts

Denkmünzen an die afrikanische Expedition
(Originalgröße).

ankamen. Die Mauerreste zu beiden Seiten sowie eine Art Torweg ließen hier den Eingang vermuten. Die Neger führten uns zuerst auf die Umfassungsmauer rechts vom Eingang, dann auf derselben entlang über Steingeröll durch dichte Schlingpflanzen hindurch bis zu einem erhöhten Punkte der Mauer, wo der König mich auf eine viereckige, 1,2 Meter in letztere hineinreichende Vertiefung aufmerksam machte und behauptete, hier sei die Flaggenstation gewesen. Bei näherer Untersuchung fand ich diese Angabe bestätigt. Wir standen auf der Spitze des Wachturmes, von wo aus man einen prachtvollen Blick über das zu unseren Füßen zwischen dem Meere und einer schmalen Lagune liegende Dorf und das sich dahinter erstreckende flache, hübsch bewaldete Land hatte. Die Übersicht über die Halbinsel, auf der das Fort lag, wurde durch den Urwald, der dasselbe überwucherte, verhindert.

Der Turm lag über 11 Meter über dem erhöhten Terrain der Halbinsel, nach der anderen Seite zu führten die Trümmer einer Steintrappe in das Turmzimmer. In der Südostbasion entdeckten wir unter Schutt vergraben und von Schlingpflanzen überwuchert noch sechs alte Geschützrohre. Es gelang mir, eines derselben einzutauschen und mit an Bord S. M. S. „Sophie“ zu nehmen. Es waren gußeiserne Kernrohre, mit eisernen Ringen. Die Oxydation war bereits im Laufe der Jahrhunderte so weit fortgeschritten, daß sich fingertiefe Rostgruben innen wie außen gebildet hatten und daß man keinerlei Schrift oder sonstiges Zeichen mehr erkennen konnte.

Die Gegend ist reich bewaldet, etwas hügelig und macht einen fruchtbaren Eindruck. Die Halbinsel springt gegen den sich zu beiden Seiten in fast geraden Linien hinziehenden Strand etwa 700 m vor. Die Brandung ist nicht so bedeutend wie an den westlich und östlich gelegenen Küstengebieten, so daß ein Landen mit Schiffsbooten jederzeit möglich sein wird. Während die vor der Halbinsel liegenden Steine und Riffe eine nächtliche Landung erschweren würden. Außerdem bietet die See für Kriegsschiffe einen guten Ankerplatz in nicht zu weiter Entfernung vom Strande.

Nach etwa zweistündigem Aufenthalt zwang mich die Dunkelheit zur Umkehr. Ich ließ mich an die Landungsstelle zurückführen, die „Folle“ wurde durch die Brandung in das Wasser geschoben und ich lud hierauf den König ein, mit mir an Bord S. M. S. „Sophie“ zu kommen. Da er Angst hatte, allein zu kommen, so forderte ich seine Begleiter auf, ihm in einem Kanoe zu folgen.

An Bord wurde ihm das Schiff gezeigt und ihm Wein und Zigarren vorgesetzt. Er legte über alles großes Erstaunen an den Tag, z. B. äußerte er in der Kajüte den Wunsch, einen Pfeifer zu hören, worauf ich ihm von dem Tambour und Pfeifer etwas vorspielen ließ. Die schrillen und stellenweise herzlich falschen Töne machten ihm augenscheinlich großes Vergnügen. Er verzog das Gesicht zu einem vergnügten Grinsen und konnte nicht genug von dieser zweifelhaften Musik hören. Rührend war die Sorge eines jungen Burschen seines Gefolges, ihm während des Aufenthalts in den recht warmen unteren Schiffsräumen fortwährend den Schweiß aus dem Gesicht zu wischen. Aus einer in der Offiziersmesse angebotenen Kiste Zigarren nahm jeder der

Begleiter unter der Firma: "That's for the King" eine gute Hand voll heraus. Der letzte rauchlustige Neger klappte einfach die Kiste zu, nahm sie unter den Arm und verschwand mit derselben in das längsseite liegende Kanoe."

Von da an, als die Schöpfung des Großen Kurfürsten sich aufgelöst hatte und in die Hände der seinen Plänen mißgünstigen Staaten übergegangen war, bis zu ihrer Wiedergeburt, ist nur ein Moment bemerkenswert, wo etwas in Preußen geschah, das wie eine Wehrhaftigkeit zur See aussah. Dies war in den Tagen Friedrichs des Großen.

Viel konnte es indessen nicht sein, denn der große König war zur Zeit des Krieges vollauf beschäftigt, sich der übermächtigen Feinde zu Lande zu erwehren. Er hatte nicht die Mittel, eine Flotte zu schaffen, mit der er Ernstliches gegen die Schweden unternehme. Er mußte sich mit Verteidigungsmaßregeln begnügen, und als der Friede endlich erzwungen war, mußte er seine ganze Fürsorge dem furchtbar verwüsteten, entvölkerten Lande zuwenden.

Erst das Jahr 1848 ließ Deutschland wieder zu der Erkenntnis kommen, daß es an einer Flotte fehle, als das kleine Dänemark mit der seinigen die deutschen Küsten blockierte. Freiwillige Sammlungen wurden unternommen und eine Anzahl Dampfer und andere Kriegsschiffe gekauft; aber an den politischen Zuständen in Deutschland hatte solche Flotte keinen Anhalt, und nachdem der Deutsche Bund wieder ins Leben gerufen war, erhielt von demselben der ehemalige oldenburgische Regierungsdirektor Hannibal Fischer den Auftrag, die eben angeschafften Schiffe „öffentlich zu versteigern“. — Der Hammer des Hannibal Fischer hat die ersten Keime der deutschen Kriegsflotte vernichtet, und wieder standen unsere Küsten jeder feindlichen Unbill und Willkür preisgegeben. —

Einzelne patriotisch gesonnene Männer wie Vist, Jordan, v. Treitschke, H. H. Meier, v. Vincke, Birchow u. a. traten in Schrift und Wort für die Gründung einer Seemacht auf, aber es fehlte in dem zerrissenen Deutschland an der richtigen Leitung. Der Deutsche im Auslande gewöhnte sich daran, Schutz bei fremden Kriegsschiffen zu suchen, und befand sich dabei leidlich wohl, bis ihn etwa ein Fußtritt belehrte, daß er angefangen, als überflüssig oder gar als unbequem zu gelten. Das Nationalgefühl, das Gefühl der Zugehörigkeit zum Vaterlande ging dabei den meisten nach und nach verloren. Damals, als Deutschland keine Kanone auf dem Wasser hatte, hatte es für seine Kaufleute und Handelsschiffe an 900 Konsuln oder Vertreter im Auslande! Davon hatte aber keiner so viel Macht wie ein englischer Konstabler!

Die eigentliche Grundlage zur Neuschöpfung einer deutschen Marine ist ausgegangen von jenem kühnen, freien und sicheren Geiste der Befreiungskriege; v. Gneisenau, er war es, der schon damals schrieb:

„Besitzt man die Herrschaft des Meeres, so vermag man einen Angriffskrieg auf alle Küsten seines Feindes zu führen, und indem man diese Angriffe vervielfältigt, zwingt man ihn, seine Truppen von einem Ende des Reiches nach dem anderen marschieren zu lassen.“

Der Feldmarschall v. Gneisenau sowohl wie der frühere Spielfamerad und spätere Begleiter des königlichen Prinzen, der Graf Julius v. d. Gröben, ein Nachkomme jenes v. d. Gröben, der nach Afrika gegangen, pflanzten und hegten in einem kräftigen Keis des königlichen Hauses die Liebe zur See. Und dieses Keis, bald zum großen und starken Baume entwickelt, war Prinz Adalbert von Preußen, der Gründer der preußischen, der jetzigen deutschen Marine. Der Prinz Adalbert wurde geboren den 29. Oktober 1811 zu Berlin und starb den 6. Juni 1883 in Karlsbad. Seine vielen Reisen lehrten ihn die Einrichtungen der Marine kennen, und im Jahre 1848 begannen seine Bemühungen die ersten Früchte zu tragen. Die in Danzig erbaute „Amazone“ wurde getauft, und den 10. August 1848 lief das erste „preußische“ Kanonenboot in Stralsund vom Stapel, weitere Kanonenboote folgten, und am 5. September 1848 erfolgte die Einrichtung einer Marinekommission unter Vorsitz von Prinz Adalbert, die eigentliche Begründung der Marine.

Einige der ersten Schiffe waren durch patriotische Sammlungen erbaut worden, so der Schoner „Frauenlob“.

Das Schiff war eine Gabe der Frauen, die unter dem Vorsitz des Fräuleins Elfriede v. Mühlenfels zusammgetreten waren, um die Erwerbung des preußischen Kriegsschiffes anzubahnen. Die Bemühungen der Damen hatten den glänzendsten Erfolg. Nicht nur, daß von ihren Gaben das Schiff vollständig fertig gebaut wurde, aus den Sammlungen blieb auch noch eine Summe übrig, die als erster Fonds zu einer wohlthätigen Stiftung für die Marine der Regierung zur Verfügung gestellt wurde und noch heute besteht.

Im Jahre 1849 hatte man einen Bestand von 30 Fahrzeugen mit 67 Kanonen, 37 Offizieren und 1521 Mann. Im Jahre 1856 hatte der Prinz-Admiral seine Flagge auf der Raddampferkorvette „Danzig“ gehißt und begab sich mit derselben nach dem Mittelmeer. Bei der Küste El Rif, die damals vorzugsweise von räuberischen Arabern bewohnt wurde, hatte man ein preußisches Handelsschiff, die Brigg „Flora“, ausgeplündert, einen Mann getötet und den Kapitän ermordet. Der Prinz nahm persönlich eine Refognoszierung des steilen Uferlandes vor. Hierbei wurde auf ihn geschossen. Als bald ward eine Landung befohlen, und die Mannschaft der „Danzig“ stürmte unter Anführung des Prinzen den steilen Berg, nicht ohne empfindliche Verluste zu erleiden. Den Arabern wurde eine gehörige Lektion zu teil, und als man bemerkte, daß zahlreiche Hilfsmannschaften herangezogen, ging man unter dem Schutze der schweren Geschütze der „Danzig“ wieder in die Boote zurück. Der preußische Verlust war: Tot der Leutnant zur See Kriesemann und 7 Mann. Verwundet 22, unter diesen der Prinz. Die Gefallenen der „Danzig“ wurden teilweise in Gibraltar beerdigt und ihnen dort ein Denkmal gesetzt. Wer heute die Höhe von Tres Forcas anblickt, wird den Mut und die Leistung der Mannschaften der „Danzig“ bewundern. Was das Landungskorps dieser einzelnen Korvette anbetrifft, so war es nicht groß, nämlich der Prinz-Admiral, 13 Offiziere und Seekadetten, 28 Matrosen

und 24 Seesoldaten landeten. Auf die Landung aller Seekadetten legte der Prinz ganz besonderen Wert, sie wurden fast vollzählig mitgenommen, nur zwei blieben, zur Geschützbedienung abgeteilt, an Bord. Der Prinz war immer dafür, den wirklichen Schiffsdienst für die Seekadetten in die erste Linie, den Schuldienst in die zweite zu stellen. Die außerordentlich große Anzahl der in der englischen Flotte in den napoleonischen Kriegen vor dem Feinde gefallenen Seekadetten ist ihm immer ein Gegenstand besonderen Interesses gewesen. Deshalb war er stets für die frühe Einstellung der Seekadetten, damit sie den Hauptteil ihrer Fahrzeit im Dienst auf den Kreuzern und nicht auf Schulschiffen erwerben sollten.

Der Rückzug von der erstürmten Höhe, auf der man noch etwa tausend Meter weit vorgerückt war, wurde trotz des heftigen Nachdringens der Feinde in gemessenem Tempo vorgenommen. Drei Tote ließ man allerdings an Land, nicht aber wegen der Schnelligkeit des feindlichen Ansturmes, sondern weil man in dem knie-

Prinz Adalbert von Preußen.

hohen Graße die Toten nicht finden konnte. Trotzdem der Prinz verwundet war, duldete er nicht, daß sein Boot von Land absetzte, ehe man den schwer verwundeten Adjutanten zur Stelle gebracht hatte. Leutnant v. Bothwell (später Kapitän z. S.) war es, der trotz des heftigen Feuers der Rablen umkehrte und mit Hilfe einiger Leute den Leutnant Niesemann in das harrende Boot brachte.

Für die Marine war das Gefecht mit den „Räpiraten“ von Bedeutung, weil es zeigte, daß man nicht mehr willens war, ohne Wiedervergeltung die Nation beschimpfen zu lassen. Die eigentliche Feuertaufe der Marine war es nicht, denn schon früher hatte sich das Schiff der „preußische Adler“ mit der dänischen Brigg „St. Croix“ lange, aber ohne Resultat herumgeschossen. Das Gefecht des Raddampfers „preußischer Adler“ mit der Brigg „St. Croix“ fand unweit von Brüsterort statt. Es wurde auf ziemlich große Entfernung

geführt. Man kannte den Gefechtswert eines Dampfers im Jahre 1849 noch gar nicht. Erst spätere Jahre haben darüber Aufklärung verschafft. Noch im Jahre 1855 bei der Beschießung der russischen Festung Sebastopol wurden die Dampfer nur dazu verwendet, die eigentlichen Schlachtschiffe, die Linienschiffe in das Gefecht und aus demselben herauszuschleppen.

Die ersten deutschen bzw. preussischen Dampfschiffe waren Raddampfer. So die „Danzig“, so „Nix“ und „Salamander“. Eine große Raddampferkorvette war die „Barbarossa“. Die „Barbarossa“ kam bei dem öffentlichen Verkauf der deutschen Flotte an Preußen; der Verkauf erfolgte, weil niemand in Deutschland mehr recht wußte, was mit den Schiffen gemacht werden sollte, zu denen es in dem zerrissenen Deutschen Reiche an allem fehlte. Die Schiffe hatten zusammen 1 600 000 Taler gekostet und kamen für etwa 400 000 Taler meist in Besitz von Bremer Kaufleuten, z. B. kaufte Böttcher in Bremen 26 Kanonenboote für 10 600 Taler.

Für Preußen wurde die „Barbarossa“ erstanden, übrigens auch ein zweifelhafter Kauf. Das Schiff war schon alt. Den Taufschein hatte man nicht gefunden. Als es in deutschen Besitz kam, hatte es bereits 99 Reisen zwischen Liverpool und New York gemacht, danach wäre es beim Übergang in die verfloßene Reichsmarine schon mindestens sieben Jahre alt gewesen.

Die Maschine war aufgebraucht, der Kessel nichts mehr wert, man scheute die Reparatur und „Barbarossa“ blieb nicht mehr lange in Verwendung und wurde zum Hull, ein Kasernenschiff, ein gefährlicher Aufenthalt für Menschen, ein gesuchter für Ratten und Mäuse, lange hat die „Barbarossa“ noch in Kiel an der Wasserallee gelegen, da kam der Torpedo auf, und der Torpedo verlangt seine Opfer, ihm wurde im Jahre 1880 die „alte Barbarossa“ geopfert. Ein einziger Torpedoschuß riß das Schiff in allen Fugen auseinander. Es sank ohne weiteres in der Bieker Bucht, wurde wieder gehoben, nach Kiel in das Dock gebracht und abgewrackt.

Mit Recht kann man spotten über die Flotte eines großen Reiches, die in öffentlicher Auktion unter den Hammer gebracht wird. Aber stand es denn mit dem Reichsheer anders? So sehr anders war es auch nicht. Hier nur ein kleines Beispiel: Hamburg hatte 1860 zu seinem Kontingent weder einen Kommandanten, noch einen Adjutanten, noch einen Verpflegungsbeamten, das gute Mannschaftsmaterial war vollkommen vernachlässigt. Bei Rippe war der Oberbefehlshaber, sowie der Hauptmann invalide, das liechtensteinsche Heer (!) hatte noch immer kein gleiches Gewehrkaliber usw. Nirgends wollte man von einer Führung durch die feste Hand Preußens etwas wissen, und was die Marine in der Nordsee anging, so war es vorzugsweise der Haupt-Uferstaat, welcher nur seine Interessen verfolgend, alles andere zurückbrachte. Aber schon gingen einzelne Männer, wie der Ministerpräsident v. Manteuffel und andere damit um, Preußen einen Hafen an der Nordsee einzuräumen. Der Großherzog Paul Friedrich August von Oldenburg, und vor allem dessen Stütze, der Geheime Rat Erdmann boten dem Prinzen Adalbert die Hand zur weiteren Durchführung solcher Gedanken, und es entstand der Vertrag vom 20. Juli 1853 zwischen Preußen

„Bohenzollern nach Wilhelmsbaven einfahrend. Nach einer Photographie von Photographen Hr. Klippmann.“

und Oldenburg, Preußen übernahm es, Oldenburgs Handelsflotte und Oldenburgs Küste zu beschirmen, und sollte eine Flottenstation an der Jade unterhalten. Oldenburg trat gegen 1220 Morgen Landes ab, welches hauptsächlich an der Westseite dieser Bucht gelegen war. Preußen zahlte für dieses Gebiet 500 000 Taler. Das war der Anfang des großen Kriegshafens an der Nordsee, der im Jahre 1869 fertig wurde, wenigstens so weit, daß im Jahre 1870 in und vor demselben die preußisch-norddeutsche Eskadre dem Franzmann Trost bieten konnte und eine Behelligung auch nicht eines Punktes an der Nordseeküste erfolgte. — Es war am 16. Juni 1869, als König Wilhelm im Beisein des Großherzogs Peter II. von Oldenburg, des Prinzen Adalbert, des Bundeskanzlers Grafen Bismarck, des Marineministers v. Roon die feierliche Einweihung des neuen, nunmehr Wilhelmshaven zu nennenden Kriegshafens vollzog. Die Haupthandlung erfolgte auf der Spitze der Nordmole, wo die Entstehungsgeschichte in einer im Marineministerium ausgearbeiteten Denkschrift verlesen wurde. Mit dem ihm eigenen Zug von Bescheidenheit vermied es der Prinz, im Vordergrund der dort versammelten Gruppe zu stehen, und es war vielleicht Zufall, daß die Denkschrift mit der besonderen Erwähnung seines Namens sich nicht oder wenig befaßte, aber der König wußte, wem er das Werk zu danken hatte, reichte ihm beide Hände und umarmte ihn wiederholt aufs herzlichste.

Heute, wo ein Denkmal in Granit und Bronze den schönsten Platz einer neuen, in blühendem Aufschwung begriffenen Stadt zum Schmuck dient, wo an einer Stelle, die vor nunmehr 51 Jahren nur Sumpf, Schilf und Wiesenland aufzuweisen hatte, jetzt ein Gemeinwesen von einigen 40 000 Seelen lebt und weht, können wir des Prinzen Verdienst für Preußen und für das Reich als befestigt ansehen. Schon die achtziger Jahre bedingten eine neue zweite Einfahrt, mehr südlich gelegen, die durch einen Torpedohafen, im neuen Hafen, westlich mit dem Ems-Jade-Kanal und in ihrer Verlängerung mit dem vergrößerten Ausrüstungshafen in Verbindung gebracht wurde. In diese zweite Einfahrt, zu der sich später noch eine dritte, nördliche hinzugesellen wird, dampft auf dem Bilde die kaiserliche Facht „Hohenzollern“ mit der Kaiserstandarte am großen Mast als ein Zeichen, daß Seine Majestät sich an Bord befindet.

Die Raddampfer sind die älteren Dampfer, ein Raddampfer hat zur Wirkung der Räder keine große Tiefe im Wasser, Tiefgang, notwendig, in erster Linie wird man also dort Raddampfer anwenden, wo flaches Wasser, wo flache Fahrzeuge bedingt sind. Auch dann noch kann man die Flächen der Räderteile, welche in das Wasser eintauchen sollen, noch recht groß machen. Hieraus folgt sehr schnell, fast alle Flußdampfer werden als Raddampfer gebaut und können als solche manchmal hervorragend große Geschwindigkeiten erzielen. Man denke nur an die schönen schnellen Salonboote auf unserem deutschen Rhein, den Booten wie „Borussia“ u. a., die mit einer Geschwindigkeit den Rhein hinabdampfen, die erstaunlich ist, und welche die Zahl von tausend und mehr Passagieren fördern können. Die Stagenboote des Mississippi, die großen Fährdampfer in New York — im englischen

Kanal — in der Frischen See — in Rio Janeiro sind alle mächtige Raddampfer.

Indessen kommt es vor, daß die großen Räder, die aus dem Schiff hinausgebaut sind, zuviel Platz einnehmen, die Schiffe werden zu breit, dann legt man ihnen manchmal sogar die Räder an das Heck, hinter das Schiff, solche Fahrzeuge findet man auf dem Nil, aber auch in unserer Heimat, z. B. in Danzig.

Schiffe, die als Raddampfer gebaut sind, zittern beim Dampfen fast gar nicht, zur Beförderung von Passagieren sind sie also recht vorteilhaft, und noch existiert eine ganze Menge von Dzeandampfern, z. B. auf dem Stillen Ozean, die nach diesem System gebaut sind, auch fast alle Yachten hoher Herrschaften sind Raddampfer. So in Deutschland der „Kaiseradler“ („Gr-Hohenzollern“), aber wenn solche Fahrzeuge in schwere See kommen, oder lange Reisen machen müssen, dann treten Uebelstände auf, von denen bisher noch nichts gesagt wurde.

Je länger ein Schiff in See ist, desto mehr Kohlen verbrennt es, desto leichter wird es, desto mehr verändert sich die Lage der Räder zum Wasser. Je größer die See, desto mehr wird das Schiff umhergeworfen, manchmal taucht ein Rad tief ein, manchmal gar nicht, das Schiff fängt an schlecht zu steuern, steuert vielleicht gar nicht mehr. Im Sturm ist ein Raddampfer sehr unbeholfen, die See wirft ihn auf die Seite, schlägt mit Vorliebe Radkasten und Räder entzwei, und das sonst schöne, schnelle Schiff kann schon ein Wrack sein, wenn ein anderes sich noch lange nicht in Gefahr befindet.

Wenn somit im friedlichen Verkehr sich der Raddampfer eine bevorzugte Stellung bewahrt hat, so hat dies für Kriegsschiffe nicht der Fall sein können, mit die wichtigsten Teile der Maschine liegen über Wasser und können nicht ganz tief gelegt werden, die Kolbenflangen, die aus den Zylindern heraustratend die Bewegung der Kurbelwellen veranlassen, sind dem feindlichen Feuer ausgesetzt, und man begegnet wohl einem schnellen Küstenraddampfer noch zeitweise als Blockadbrecher, zum wirklichen Kriegsschiff ist er untauglich.

Die Schiffsschraube ist anders veranlagt. Ursprünglich wirklich nur eine einfache Schraube mit schrägen Gängen aus dem Schiff hervorsehend, ist sie jetzt in ihrer Form so vollendet und so allen Umständen angepaßt worden, daß es kaum mehr zwei Schiffe mit gleichen Schrauben gibt. Die Mehrzahl der Schrauben hat zwei Flügel, andere aber auch drei und vier Flügel. Hat man zwei Flügel, so muß man große Flügel nehmen, hat man mehr Flügel, so kann man sich mit kleineren begnügen, ähnliche Verhältnisse kann man auch in Bezug auf die Steigung der Schraube erwähnen, wie gesagt, die Variationen sind ungezählt. Jeder Konstrukteur konstruiert Schrauben nach eigenen Grundsätzen. Schichau in Elbing, welcher vorzugsweise Torpedoboote baut, hat andere Schrauben als Holz in Harburg, der mehr Schleppboote und Boote für Zoll- und Wachtdienst baut als Schnellboote. Eine der meist angewendeten Schrauben, ist die zweiflügelige Schiffsschraube von Griffith.

Man hat sich Jahrzehnte nur damit befaßt, große Schrauben mit zwei oder mehreren Flügeln in der Verlängerung der Schiffsmittellinie anzubringen, und zwar hatte man, um der Schraube genügenden Halt zu geben, hinten im Schiff einen Rahmen hergestellt. Dadurch war aber die Maximalgröße der Schraube gegeben, über diese Größe hinaus konnte man nicht gehen, und als man daran denken mußte, die Schiffsgeschwindigkeit zu erhöhen, mußte auch dieser Rahmen fortfallen, und die Schraube ragte mit den Flügeln alsdann tiefer als der Kiel, oder aber man mußte dem Kiel hinten einen kühnen Schwung nach unten geben. Das gab großen Tiefgang, der zumal bei Torpedobooten vermieden werden mußte, und dieser Anstoß förderte eine neuere Idee.

Da wo man mit der Tiefe nicht beliebig schalten konnte, konstruierte man Schiffe mit zwei Schrauben, die nun, wie bei fast allen neuen Booten und selbst bei den großen Schlachtschiffen an der Seite hinten liegen, eine Steuerbord- und eine Backbordschraube, eine Steuerbord- und eine Backbordmaschine.

Dies war ein Fortschritt, der heute zu Schiffen mit drei Schrauben führte. Außer den genannten Vorzügen der Zweischraubenschiffe ist noch ein anderer Ausschlag gebend. Während eine einzelne Schraube ein Schiff im Prinzip nur geradeaus treibt, treiben zwei Schrauben, wenn sie gleichmäßig gehen, das Schiff in derselben Richtung. Arbeitet man aber nur mit einer Schraube, so beginnt das Schiff eine Drehbewegung, arbeitet man mit der anderen Schraube sogar im entgegengesetzten Sinne, so dreht das Schiff um so besser. Zweischraubenschiffe haben deshalb den Vorzug des schnellen Manövers in kleinem Raume und können auch ohne Ruder noch genügend manövrieren.

Die Marine begann unter steter Fürsorge des Prinzen Adalbert sich auszu dehnen, fremde Offiziere wurden zum Eintritt bewogen, indessen der junge Nachwuchs teils auf eigenen Schiffen, teils auf fremden sich seine Kenntnisse zur See erwarb. Der Krimkrieg tobte damals, und die Flotten der englischen Admirale Charles Napier, genannt „*Fighting Charley*“ „*Kampf-Karl*“ und Lord Lyons nahmen mit Vergnügen unsere Seefadetten auf, die, beneidet von den Kameraden, die zu Hause bleiben mußten, sich nun an einem frischen und fröhlichen Kriegstreiben beteiligten. Sie sammelten ihre Erfahrungen bei den Bombardements von Kinburn, Bomarsund und Sebastopol.

Die Augen der zivilisierten Welt hatten sich nach Ostasien, nach den Wunderländern China und Japan gewendet, mit manchen Schwierigkeiten hatte man zu kämpfen, ehe man den verschlossenen Ostasiaten den Handelsverkehr mit Europa aufdrängen konnte, ehe China und Japan ihre Häfen, wenn auch nur in beschränkter Zahl, den fremden Eindringlingen, den roten Barbaren eröffnete. Ohne Macht, ohne Gewalt, ohne eine Flotte war da nichts zu machen, und der Handel, den sich die Engländer nicht gerade durch zarte Mittel dort eingeleitet hatten, machte die anderen Nationen begierig, an dieser noch reinen Quelle ungeheuren Reichtums mit zu schöpfen. Auch

Deutschland rüstete eine Expedition aus, die als „erste ostasiatische Expedition“ ein vorzugsweise friedliches Gepräge trug. Das preußische Geschwader bestand ursprünglich aus drei Schiffen:

Dampfschiff „Arkona“	mit 27 Kanonen	und 319 Mann an Bord,
Segelschiff „Thetis“	„ 38 „ „	333 „ „ „
Schoner „Frauenlob“	„ 1 „ „	41 „ „ „

Diesen Schiffen wurde noch als Transporter die „Elbe“ mitgegeben. Der zum Chef ernannte Kapitän Sundewall wurde zum Kommodor gemacht und hißte seinen Stander auf der „Arkona“. Die „Thetis“ kommandierte der spätere Admiral. Fachmann und die „Elbe“ der damalige Leutnant Werner. Im Anfange des Jahres 1860 verließen die Schiffe England.

Der Legationsrat Graf Friedrich zu Eulenburg wurde unter Ernennung zum außerordentlichen Gesandten und bevollmächtigten Minister bei den Höfen von China, Japan und Siam an die Spitze der Expedition gestellt. Der Gesandte kam aber erst in Singavore an Bord.

Von den Offizieren allein der „Arkona“ haben später manche bedeutende Stellungen eingenommen, Graf Monts starb als Chef der Admiralität im Jahre 1889. Frh. v. Schleinitz führte als Admiral das Hydrographische Amt in Berlin und wurde Landeshauptmann in Neuguinea; Struben und Kühne kommandierten als Admirale die Werften von Kiel und Danzig. Schelle, Butterlin und Krause starben als Kapitäns.

Die Reise des Geschwaders ging über Teneriffa, Rio Janeiro, Anjer nach Singavore, da die „Arkona“ Zeit bedurfte, um für die Reise nach Japan seefertig zu werden, benutzte man diese Zeit zu Ausflügen in die Umgegend. Einer der interessantesten war der Besuch, den Graf Eulenburg mit dem größten Teil seines Gefolges und einigen Offizieren der „Arkona“ und der „Thetis“ dem Radschah von Johore abstattete.

Am 7. August fuhr man in vielen Wagen von dem Hotel des Gesandten ab und gelangte nach einer kurzen, aber heißen Fahrt gegen zwölf Uhr bei dem Radschah an. An der Treppe wurden die Herren von dem ältesten Sohn empfangen, der jedem einzelnen die Hand schüttelte und sie dann insgesamt hinauf in das Zimmer seines Vaters führte. Dieser erfüllte im ersten Augenblick nicht die Erwartungen, die man sich von dem Erscheinen eines indischen Fürsten gemacht hatte. Er trug eine weiße Weste, eine gelbe Jacke mit stehendem Kragen, um den Leib einen bunten Shawl von Seide und um die Beine ein unterrockartig geschlungenes Tuch von noch bunterem Baumwollstoff. Die Füße waren mit reich verzierten Sandalen bekleidet; ein in allen Farben strahlendes Tuch, mühenartig verschlungen, bedeckte den Kopf. Unter diesem Tuche lächelte den preußischen Herren ein Antlitz entgegen, das mit feinen kleinen Augen, der platten Nase und dem fast zahnlosen Munde, dessen Winkel und dicke Lippen roter Betelsaft überfloß, wenig Intelligenz und eine nur halb gebändigte Wildheit verriet. Sehr verschieden von dem Vater war sein bildhübscher jüngster Sohn, der, wenn auch halb malaiisch kostümiert, doch in seinem ganzen Aeußeren zeigte, daß die Fortschritte der europäischen

Zivilisation nicht spurlos an ihm vorübergegangen waren. Wie die Kleider des Radschah waren auch die Möbel in seinem Empfangszimmer, die, sämtlich europäisch, ohne eine Übereinstimmung auf gut Glück hin zusammengekauft schienen. Sehr schön und von ausgezeichnete Arbeit waren dagegen die vorgelegten Waffen. Sie bestanden aus Dolchen und Lanzen, waren sämtlich vergiftet und mit Gold und Edelsteinen verziert. Von dem Radscha begab sich die Gesandtschaft zu Fuß nach dem nahegelegenen Hause des ältesten Sohnes, der sie zum Frühstück eingeladen hatte. Das letztere übertraf entschieden alle Erwartungen. Die leeren Schüsseln und die leeren Champagnerflaschen lieferten den deutlichsten Beweis der vollkommenen Befriedigung, mit der man das gastfreie Haus verließ, um nach der Stadt zurückzukehren.

Nachdem der Gesandte an Bord den Gegenbesuch des Radschah von Johore und des Gouverneurs von Singapore empfangen hatte, ging das Geschwader direkt nach Japan in See.

Die Reise durch die Chinesische See war von fortwährend gutem Wetter begleitet, zeichnete sich aber durch viele Windstillen und bedeutende Hitze aus, so daß das Thermometer selbst bei Nacht selten unter 36 Grad zeigte. Mit dem Eintritt in den Stillen Ozean änderte sich das Wetter. In der Nacht vom 1. zum 2. September, als die „Arkona“ unter Dampf der japanischen Küste zusteuerte, erhob sich eine leichte Brise, aber ihr Hauch war schwül und drückend wie vor einem Gewitter. Bei sonst klarem Himmel zeigte sich nach Südosten hin eine dunkle Wolkenbank, die mitunter von einem drohenden Wetterleuchten erhellt wurde. Allmählich sank das Barometer, und erhob sich der Wind mehr und mehr. Um Mitternacht brauste und wogte die See. Die Schnelligkeit der Fahrt der Schiffe verminderte sich, das Barometer sank jetzt rascher. Kein Zweifel mehr, einer jener furchtbaren Stürme, Taijune genannt, war im Anzuge. Die schwer bedrohten Fahrzeuge boten alles auf, ihm zu entinnen. Vergebens! Gegen 4 Uhr morgens mußte man, daß furchtbare Stunden bevorstanden. Der Wind hatte sich so gedreht, daß die Schiffe offenbar sich im Zentrum des Orkans bei seinem vollen Ausbruche befinden würden. Wohl lag das Land in der Nähe, aber unter solchen Umständen bot es der Gefahren mehr als das offene Meer. Man gab sich alle Mühe, demselben so fern als möglich zu bleiben, man bot dem Sturm die Stirn. Die „Arkona“ führte den Schoner „Frauenlob“ am Bugsiertau. Auf beiden Fahrzeugen wurde alles getan, was sich tun läßt, einem Taijun zu begegnen. Ach, es ist nur wenig. Solchem Orkane gegenüber zeigt sich so recht die Ohnmacht des Menschen. Hoch ging jetzt die See, haushoch schlugen die Wellen empor und bildeten eine einzige schäumende, kochende Masse. Ein Krach — und dahin flog der „Frauenlob“. Das Bugsiertau war zerrissen, und das kleine Fahrzeug war nun auf seine eigene Kraft angewiesen. Der Stoß hatte auch die „Arkona“ fast auf die Seite gelegt. Sie erhob sich jedoch wieder, als es etwas ruhiger wurde. Wie ein Roß, das durch einen plötzlichen, mächtigen Sprung seine Kraft erprobt und danach erst seine ganze Wildheit zeigt, brach der Orkan in seiner vollen Heftigkeit nun erst los. Die

Im Zufun.

Luft war mit Wasserdampf gefüllt, die Wogen donnerten und brüllten mit dem Donner und Blitz schier um die Wette. Wie ein Ball flog die „Arkona“ auf und ab, rechts und links. Da half kein Ruder mehr und keine Dampfkraft, da fühlte jeder, daß er ruhig und tatenlos über sich ergehen lassen müsse, was das Schicksal verhängt. Wie ächzte und stöhnte das Schiff in allen seinen Fugen, wie bogen sich die Masten, wie brachen und knackten die Spieren und Stengen! — So verging eine Stunde. Der Tag begann zu grauen — ein schrecklicher Morgen! Wo war der „Frauenlob“? Hundert Augen hielten Ausguck, das kleine Fahrzeug zu entdecken. Gottlob, dort lag es, das kleine, brave Schiffchen! Es hatte sich wacker gewehrt gegen den Sturm, es hatte gezeigt, daß es ein gutes Seeschiff sei. Man war an Bord der „Arkona“ beruhigt. Aber noch hatte der Orkan seine höchste Wut nicht erreicht. Eine Stille, eine augenblickliche, grausige Stille trat ein. Der Sturm schien Atem schöpfen zu wollen zu erneuter Anstrengung, nur die Wellen brausten und donnerten, und die Blitze fuhrn zuckend und in mächtigen Strahlenbündeln durch die Luft. Jeder wußte, jeder fühlte, was diese Stille zu bedeuten hatte. Man war jetzt im Zentrum des Orkans; die gegeneinander Schlagenden Wogen verkündeten die unheilvolle Stelle. Alles bisher Erlebte ist nur ein Kinderspiel gewesen gegen das jetzt Kommende. Die Feder ist zu schwach, es zu schildern. — Die „Arkona“ sank nicht; das wackere Schiff hielt dem Orkan stand trotz all seiner Wut, trotz all seines Tobens. War es auch übel zerfaßt und zugerichtet, seine Fugen hielten doch noch zusammen. Gegen 10 Uhr ließ der Sturm nach: die Gefahr war vorüber. Viele Augen blickten da feucht von Dankestränen zum Himmel empor, dann aber wiederum forschend über die Meeresfläche hinaus, den „Frauenlob“ zu erspähen. War es möglich, war es nur denkbar, daß das kleine Fahrzeug solcher Sturmeswut zu widerstehen vermocht! Keiner glaubte es, keiner hielt es für möglich! Und dennoch suchten und forschten die Blicke. Freilich vergebens. So weit sie reichten, war keine Spur von dem unglücklichen Schiffe zu erblicken! Der Taifun hatte sein Opfer gesucht und gefunden. Der „Frauenlob“ war nicht mehr; 4 Offiziere, 1 Arzt, 1 Verwalter und 41 Matrosen, die sich auf ihm befunden, waren auch nicht mehr. Sie alle ruhten nun auf tiefem Meeresgrunde, und ihre Gebeine bleichte die salzige Flut.

Gegen Mittag lachte der heiterste blaue Himmel über der „Arkona“, wo alle Hände tätig waren, die angerichteten Schäden auszubessern. Die See beruhigte sich, ihre Wellen glätteten sich — sie hatte ihr Opfer, nun war sie zufrieden. —

Am 4. September lief die „Arkona“ in den Kanal von Uruga und den Golf von Jedo ein. Die Küste zu beiden Seiten bot einen wahrhaft großartigen Anblick dar. Rechts dampfte aus einer Masse braunen Lavagesteins der Krater von Dho-Sima, während links der 3750 Meter hohe Fujijama, der „heilige Berg der Japaner“, über die Wolken weg auf das prachtvolle, fruchtbare Land, auf die hohen Berge zu seinen Füßen blickte, selbst aber alles, Land und Berg, an Großartigkeit und Schönheit der Bildung und

Färbung bei weitem übertreffend. Je weiter man in den Golf eindrang, desto grüner und frischer wurde das Land. Zahlreiche Städte und Dörfer, beschützt von starken Forts und eingefast durch saftige Wiesen, grüne Felder und dunkle Fichtenwälder, kündigten an, daß man sich einem volkreichen, kultivierten Lande näherte. Zugleich begegnete man Hunderten von kleinen Fischerbooten, die oft so nahe kamen, daß die Insassen derselben kleine Fische an Bord werfen konnten. Es waren die ersten Japaner, welche die Preußen sahen, und sie machten einen durchaus günstigen Eindruck. Von kupfer-

Einfahrt in einen chinesischen Hafen mit einem Lotfen an Bord.

brauner Farbe, kleinem, aber äußerst muskulösem Körperbau, trugen sie in ihren Physiognomien den Ausdruck der Heiterkeit und Herzengüte. Während einige Fische auf das Deck warfen und zum Willkommen die Hände ausstreckten, zählten andere mit großer Aufmerksamkeit die Kanonen der „Arkona“. Ihre Kleidung wie ihre Boote waren von großer Sauberkeit, und die letzteren schienen ganz vortrefflich gebaut zu sein.

Die „Arkona“ ankerte auf der Reede von Jedo.

Man hatte eine der größten Städte vor sich, welche die Erde trägt, eine Stadt von einer Million Einwohnern, die aber von europäischem Einflusse noch ziemlich unberührt geblieben war. Die Reede schwärmte von Fischerbooten; hier und da ragte zwischen ihnen der hohe, dicke Bambusmast

einer Dschunke hervor. Die mächtige Stadt machte aber auf die Ankommenden nur den Eindruck eines riesenhaften Dorfes. Die Einwohnerschaft war noch so wenig an den Anblick eines Europäers gewöhnt, daß jeder Fremde, der sich in den Straßen Jedos blicken ließ, sofort ein zahlreiches Gefolge von Böbel erhielt, das ihm allenthalben nachzog und ihn als „verrückten Chinesen“ begrüßte. Die japanischen Behörden schienen auch alles mögliche anzuwenden, um den Europäern den Aufenthalt in ihrer Hauptstadt zu verleiden. Jeder Schritt wurde von Polizeidienern, Sakonins, bewacht, der Fremde mochte hingehen, wohin er wollte, stets sah er einen solchen Sakonin wie seinen Schatten neben sich. Trat der Fremde in einen Kaufladen und beabsichtigte etwas zu kaufen, so folgte ihm der Sakonin, und nachdem er dem Kaufmann einige für den Ausländer unverständliche Worte gesagt hatte, forderte dieser so unverschämte Preise, daß an einen Handel gar nicht zu denken war. Die Polizeidiener wurden auch für die Mitglieder der preussischen Gesandtschaft, denen in Jedo ein Gebäude zum Aufenthalt eingeräumt war, zu einer wahren Plage. Man ließ keinen ausgehen, wenn nicht zwei oder drei Sakonins zu seiner Begleitung bereit waren. Anfänglich kauften sich die Preußen von den Fischern im Hafen delikate Fische um sehr mäßige Preise; kaum merkten dies aber die Sakonins, als sie sich in den Handel mischten, und die Leute mußten von da an den fünffachen Preis des früheren zahlen.

Den 24. Januar 1861 erfolgte seitens der beiderseitigen Bevollmächtigten die Unterzeichnung des Vertrages mit Preußen.

Die Japaner fühlten sich den Waffengewalten, die die westlichen Mächte entfalteten und die ihnen drohend nahe gerückt wurden, nicht gewachsen. Sie gaben zunächst nach und mußten es immer mehr, aber eine mächtige Partei im Lande zeigte sich noch allem Ausländischen in erbittertester Weise feindlich gesinnt und gegen die Europäer wurden mehrfach blutige Gewalttaten verübt.

Nach Abschluß des Vertrages mit Japan ging die Flotte nach China unter Segel. Man besuchte verschiedene Häfen, wie das schöne Shanghai, Chefoo, Tien-tsin, dann verließ man die Peihomündung.

Am 15. Juli segelte man nordwärts in den Golf von Tiau-Tung, der Neede von Niang-hai, dem südöstlichsten Ende der großen Chinesischen Mauer zu. Am 18. Juli bei Sonnenaufgang erblickte man die hohen Berge von King-hai und Shan-hai-tuan in weiter Ferne. Je höher die Sonne stieg, desto deutlicher traten die einzelnen Partien aus dem bläulichen Dunst hervor, bis man imstande war, einen schmalen hellen Streifen mit regelmäßigen, viereckigen Erhöhungen, auf dem Kamm der 630 m hohen Berge fortlaufend, durch Schluchten sich windend, in vielen Krümmungen bis in die Ebene hinab steigend und schließlich zur großen Mauer werdend, am Strande und in der See selbst enden zu sehen. Nicht weit von dem Platze, wo die Herren von der Expedition landeten, stand ein alter, aber vollkommen gut erhaltener Buddhatempel, welcher der hier stationierten Tatarenwache zur Wohnung diente. Die Offiziere forderten mit freundlichen Worten zum Eintritt auf.

Sie bewirteten die fremden Gäste mit Tee und Aprikosen und erhielten dafür Zigarren zum Geschenk.

Der Eindruck, den der Anblick der großen Chinesischen Mauer auf den Fremden macht, sei es die innere oder die äußere Mauer, ist sehr verschieden wiedergegeben. Der Reisende Ehlers, der von Peking kommend die innere Mauer in der Nähe von Tschien-Pien-Tschong sah, schildert sie wie folgt: „Vor mir lag eine Mauer, wie andere mehr, etwa 20 Fuß hoch und 12 Fuß dick mit gewölbtem Tore, über dem ein halb verfallener Turm aus Ziegelsteinen aufragt. Auf den Überresten einer Steintreppe gelang es mir an der Mauer hinaufzuklettern, und als ich dann von der vom Steppenwind umheulten Turmruine Umschau hielt, hinunterblickte in die weite Ebene und rechts und links in nebelgrauen Fernen, sich verlierend auf Bergezhöhen wie in Felsen-schluchten, so weit das Auge reicht, dieselbe Mauer sah, die gleichen Türme, da wußte ich, daß ich vor einem Wunder ohne Gleichen stand. Was sind alle Leistungen des Altertums im Vergleich zu diesem Riesenwerk, was die ägyptischen Pyramiden, der Gotthardtunnel, der Kanal von Suez gegenüber dieser Mauer, die zum Schutze Chinas gegen die Mongolenhorden auf eines Kaisers Wink entstand und an die 1000 deutsche Meilen lang ist.

Nur eine Mauer! Jawohl, nur eine Mauer und eine solche obendrein, in die unsere modernen Geschosse jederzeit mühelos Bresche legen könnten. Eine Mauer jedoch lang genug Bremen mit New York zu verbinden, eine Mauer, an deren Bau Millionen Menschen mitgewirkt, ist nicht ein Riesenwerk allein, nein solch ein Bauwerk ist auch der Ausdruck dessen, welcher großen Leistung eine Nation fähig ist, wenn sie geeint, dieselben Ziele verfolgt. Ich kann mir denken, daß jemand vor den Pyramiden steht, und sagt, er habe sich dieselben großartiger gedacht. Von der Großartigkeit des Anblickes, den die Chinesische Mauer, von jenem Punkte bietet, an dem ich zu jener Stunde stand, kann sich meiner Überzeugung nach das Hirn des Menschen schlechterdings keine Vorstellung machen; wo man sie verfolgen konnte nach Osten und Westen viele, viele Meilen weit, ungeachtet aller Hindernisse über Berg und Tal sich hinziehend in schnurgerader Richtung — endlos — endlos.“ —

Chinesische Bootstakelage.

Bei dem Abschließen von Handelsverträgen zwischen dem Deutschen Zollverein und den beiden ostasiatischen Reichen Japan und China waren der Expedition gerade jetzt ungünstige Umstände hinderlich gewesen. In Japan hatte die Adelspartei gegen die Europäer zu wirken gesucht, und die Regierung selbst war sehr ungehalten über die Roheiten, die sich englische und

amerikanische Kaufleute im Lande erlaubten. In China war der Geschäftsgang noch schwieriger. Die Bewohner des „Reichs der Mitte“ waren damals noch sehr empfindlich gestimmt.

Die Unannehmlichkeiten, die sie durch die Expedition der Engländer und Franzosen gegen Peking erfahren hatten, ließen Graf Eulenburg monatelang warten, ehe man ihm das Zugeständnis machte, daß ein preußischer Gesandter seinen Sitz in Peking nehmen dürfe.

Von China aus nahm die Expedition ihren Rückweg über Siam und um das Vorgebirge der Guten Hoffnung und kehrte wohlbehalten nach dem heimatischen Gestade wieder zurück.

Jene Staaten aber im Osten, vornehmlich Japan, das Land der aufgehenden Sonne, fingen an, aus ihrer tausendjährigen Verschlossenheit her auszutreten. Immer mehr öffneten sich ihre Häfen und Verkehrswege, und bald fing man an, mit Europa in einen kommerziellen und industriellen Wettkampf sich einzulassen. Manches, was alt und verkommen war, ging dabei in Trümmer, oft aber auch überstürzte sich das Neue, ältere im Volke gewurzelte Ideen mit fortreisend, und mancher Rückschlag blieb den verbesserungsfähigen Fürsten und Statthaltern nicht erspart. Es entstanden blutige Bürgerkriege, Kämpfe um alte Rechte und schließlich Kämpfe der Völker untereinander, andere Völker mischten sich ein und setzten sich im Osten fest, und im Beginn des neuen Jahrhunderts hat sich bei dem Vordringen der gelben Rasse ein Gewitter begonnen zu entladen, das auch uns in seiner vernichtenden Heftigkeit traf. Raun vorbei, ziehen neue Wolken noch um vieles dichter sich zusammen. Der alte Streitapfel im Osten, die Mandchurei und Korea sind wiederum der Preis geworden, um den es gilt, aber es sind nicht nur China, Japan und Korea an jenem Kampfe beteiligt, sondern Rußland ist in erster Linie in die Szene getreten, ein wilder, vernichtender Krieg ist entbrannt, der zunächst jene großen Mächte in Mitleidenenschaft zieht, der aber in seinen weitgreifenden Erschütterungen bereits an den Felsen der Alten Welt rüttelt.

Als im Jahre 1864 Dänemark in unerhörter Verblendung und Überhebung Deutschland den Fehdehandschuh hinwarf, sah es in unserer Vaterlande schon ein wenig anders aus. Sowohl Preußen wie Österreich hatten, wenn auch mit kleinen Mitteln, an der Herstellung einer Marine gearbeitet, und wie nun Dänemark, dem die erhoffte Unterstützung aus England nicht kam, immer noch glaubte, daß die Preußen am Danewirk, jenem veralteten Grenzwall aus der Zeit Karls des Großen, zerstückeln würden, daß noch wie in den vierziger Jahren die Flotte genügen würde, Deutschland an der ganzen Küste lahm zu legen, hatte man sich verrechnet.

Nach rastlosem Bemühen war es dem Prinzen Adalbert und dem Ministerium gelungen, eine Anzahl Schiffe und Mannschaften aufzustellen. Zwar waren diese nur junge, unausgebildete Leute, welche noch nichts von gezogenen Kanonen und dem Schießen mit denselben verstanden, aber an der Spitze des kleinen in Swinemünde versammelten Geschwaders stand ein Mann, dem es bechieden war, Preußens Flotte als solche zur Feuerprobe zu führen

und den Strauß mit der dänischen Übermacht ehrenvoll zu bestehen; dieser Mann war der damalige Kapitän Jachmann, später Admiral v. Jachmann, bei der ersten Expedition nach Asien Kommandant der „Thetis“.

Eduard Karl Emanuel Jachmann, geb. 1822 zu Danzig, diente von der Pike auf und trat in der zweiten Hälfte der dreißiger Jahre als Schiffsjunge ein. Anfang der vierziger Jahre ging er auf die Navigationschule zu Danzig. Als Steuermann fuhr Jachmann mehrere Jahre zur See und kehrte dann zur Navigationschule zurück, um sich zum Kapitänsexamen vorzubereiten. Im Jahre 1849 war die preußische Regierung wegen geeigneter Seeoffiziere in Verlegenheit, und eine prüfende Auswahl unter den jungen Seeleuten, welche sich zur Vorbereitung für das Kapitänsexamen eben auf der Navigationschule befanden, wurde angeordnet, einer davon war Jachmann.

Der Übergang vom einfachen Steuermann zum Marineoffizier ist keineswegs ein so glatter, als man denken mag. Aber in Jachmann vollzog sich diese Wandlung in durchaus befriedigender Weise. Schon bei der ostasiatischen Expedition fand er Gelegenheit, sich durch Führung der „Thetis“ auszuzeichnen.

Als der Krieg ausbrach, hatte man in Preußen folgende Schiffe: „Hertha“, „Arkona“ und „Nymphe“ als Korvetten und eine Anzahl kleinerer Dampfer und Kanonenboote, im ganzen 23 Dampfer mit 117 Kanonen. An Personal zählte man 79 Offiziere, 40 Kadetten und 2500 Mann. „Arkona“ wurde befehligt vom Kapitän Jachmann, „Nymphe“ vom Kapitänleutnant Werner, „Voreley“, ein kleiner Raddampfer vom Graf Montz und der Aviso „Grille“ vom Kapitänleutnant Uffers. Am 1. März hatte sich das dänische Blockadegeschwader, das den Handel Deutschlands unterdrücken sollte, in der Nähe von Rügen gezeigt, es waren zwei größere Fregatten und zwei Korvetten, die manchmal noch durch ein Linienschiff verstärkt wurden. Immerhin waren es nur wenige Schiffe, welche Dänemark stellte, und dem Begriffe einer Blockade konnte damit nicht genügt werden, denn wenn jemand blockiert, darf auch kein neutrales Schiff in den Hafen hinein oder aus demselben heraus, die Neutralen lassen sich das aber nur gefallen, wenn wirklich zahlreiche Schiffe ein Aus- und Einlaufen ernstlich gefährden. Unsere Schiffe die in Stralsund und Swinemünde lagen, beschloßen, den Feind überhaupt von den Häfen wegzutreiben, und Kapitän Jachmann ging am 17. März 1864 mit „Arkona“, „Nymphe“ und „Voreley“ in See, während Kapitän Ruhn mit einigen Kanonenbooten von Rügen herkam. Gegen Mittag sah man das feindliche Geschwader. Es waren die Schiffe Linienschiff „Skjold“, die Fregatte „Sjælland“, die Korvetten „Veimdal“ und „Thor“, die Schraubenfregatte „Lordenstjöld“ kam zur Unterstützung heran. Der Anblick des überlegenen Geschwaders änderte nichts in den Absichten Jachmanns, der ein Preuße von altem Schrot und Korn die Devise von Blücher geerbt. Auch die Dänen warfen Kohlen auf, und bald näherten sich die Schiffe zum blutigen Reigen. Um 2 Uhr 20 Minuten war man noch 6000 Meter voneinander, vornweg schnaubte die schöne dänische Fregatte „Sjælland“ heran, mit dem Linienschiffe quer ab, im zweiten Treffen folgten die anderen Schiffe.

„Arkona“ feuerte um 2 Uhr 40 Minuten den ersten Schuß, welcher über „Sjælland“ wegging, auf 1500 Meter drehte „Arkona“ auf und wechselte mehrere Breitseiten mit den anderen Dänen, „Nymphe“ unter Werner ging gleichzeitig mit „Loreley“ sogar auf 1000 Meter an den Feind, und hüben und drüben sprühten die Blitze aus den Pforten. Die Dänen der zweiten Linie waren zurückgeblieben, die preussischen Schiffe drehten nun um und führten ein Rückzugsgefecht, die schnelle Fregatte „Sjælland“ versuchte „Arkona“ abzuschneiden, drehte aber mehrere Male zur Benutzung ihrer Kanonen auf, verlor dadurch nicht nur Zeit, sondern bot auch der „Arkona“ und „Nymphe“ Gelegenheit, mehr Geschütze in Tätigkeit zu bringen, da riß ein feindlicher Schuß der „Nymphe“ Schornstein und Dampfrohr weg, das kleine Schiff blieb bedenklich zurück, „Sjælland“ war auf weniger als 1000 Meter heran mit ihren 48 Kanonen gegen 10, da traf eine wohlgezielte Granate die „Sjælland“, und auch sie stoppte, „Nymphe“ besserte den Schaden und unter lauten Willkommenrufen der Bevölkerung dampfte das kleine Geschwader wieder in den Hafen zurück. „Nymphe“ hatte etwa 80 Schuß bekommen, „Arkona“ weniger. Kapitänleutnant Berger war dicht neben Kapitän Zachmann schwer verwundet worden, 5 Mann waren tot, 8 Mann verwundet. Die Dänen, die an 1200 Schuß abgegeben hatten, beklagten auf der schwer beschädigten „Sjælland“ 3 Tote und 19 Verwundete. War auch kein großer Erfolg durch dieses Gefecht erzielt worden, so machte es doch den Dänen klar, daß die Blockade nicht zu halten war, und wenn man auch dänischerseits die Zahl der Schiffe vermehrte, so verkehrten nach wie vor zahlreiche Handelschiffe in den deutschen Häfen. Das, was aber den Erfolg der Flotte für die Zukunft sicherte, war, daß Zachmann einen dreifach stärkeren Feind in offener See angegriffen und ihm ein über zwei Stunden lang währendes heftiges Gefecht geliefert hatte. Der 18. März sah Zachmann bereits als Konteradmiral. Verschiedene andere Gefechte fielen noch in der Dittsee vor, aber keines mehr hatte die Bedeutung des ersten Seegefechts bei Fasmund.

Neben der Zurückgabe von Schleswig und Holstein, der meerumschlungenen Provinzen an Deutschland, zunächst an Preußen und Österreich war die Erlangung eines erstklassigen Kriegshafens der schönste Siegespreis und dieser Hafen in seiner kaum wieder zu findenden Schönheit ist seitdem mit jedem Jahre mehr vervollkommenet worden.

Zweikampf zur See.

Siebentes Kapitel.

Aus den Kriegsjahren 1866, 1870 71 und die Periode bis 1882.

Die Kaiserlichen Veriten. — Tegetthoff bei Helgoland und Lissa. — Unsere Küsten und unsere Flotte. — Admiral Fachmann. — Das Verhalten der französischen Flotte. — Ausfall der Rymbohe. — Ein Zweikampf zur See. — General von Stoich und die deutsche Industrie. — Entwicklung von Panzer und Kanone. — Deutschland in Haiti. — Der Untergang des „Großen Kurfürsten“.

Der Hafen von Kiel ist nicht nur ein vorzüglicher Kriegshafen, er ist auch einer der schönsten und größten, den die Welt aufzuweisen hat. Von Südwest nach Nordost sich hinziehend, öffnet er sich bei Friedrichsort nur in wenigen tausend Metern Breite nach dem Meere, ist deshalb leicht zu schließen. Die auf der südlichen Seite vorspringende Landzunge hat Höhen von 50 Meter, die vorzüglich geeignet sind, Festungswerke aufzunehmen, und die schweren Batterien von Fort Korügen und Stoich und andere mehr beherrschen die Einfahrt von Süden, während im Norden die Kanonen von Fort Falkenstein und Friedrichsort in langen Reihen dem Einfegenden entgegendräuen. Friedrichsort, mit vielen Kasernen und Magazinen, schließt den Eingang. Dann erweitert sich der Hafen zur Wieker Bucht, wo schon seit mehreren hundert Jahren erst der alte, dann der neue Nordostseekanal beim Dörschen Holtzenau nach Westen sich abzweigt.

Während auf der Nordseite des Hafens Willen aus prächtigen Buchen-

waldungen hervorlauschen und langsam zu Straßen vereinigt nach Kiel selbst hinführen, reihen sich an der kahleren, mit Wiejen und Knicks versehenen Südseite mächtige Etablissements aneinander, um am Ende des Hafens, der Hörn, mit der Stadt wieder in Verbindung zu treten. Diese größten Etablissements sind: die Schiffswerft von Howaldt, die Kaiserliche Werft und die Norddeutsche, jetzt Krupp'sche Werft.

Von diesen ist die Kaiserliche Werft die bedeutendste. Eine Werft hat den Zweck, Schiffe zu bauen, Schiffe zu reparieren und Schiffe auszurüsten, und da eine jede der Werften eine ganze Anzahl Schiffe auch beherbergen muß, ist ein großes Gebiet erforderlich. Wenn man auch die Privatindustrie möglichst am Bau teilnehmen läßt, so muß doch die Kaiserliche Werft nach Möglichkeit ihren Betrieb im Gange behalten. Die Kieler Werft hat einen Flächenraum inne von etwa 100 Hektaren, von diesen sind 75 000 Quadratmeter überdacht. Die Werft in Wilhelmshaven übertrifft sie in der Ausdehnung, ebenso tun solches Toulon, Cherbourg und Spezzia, dagegen ist sie größer als sämtliche englische Werften, Portsmouth hat nur zwei Drittel des erwähnten Flächenraumes. Die Tiefe in der Werft, die ja wie die ganze Ostsee frei von Ebbe und Flut ist, mißt 10 Meter, und 9 Meter ist die größte Tiefe, die ein deutsches Schiff erreicht.

Zu der Werft gehört zunächst das Ausrüstungsbassin. Wenn man durch eine 100 Meter breite Einfahrt in die dem Lande abgewonnene Werft hineinfährt, so kommt man in ein großes Bassin mit senkrechten, gemauerten Wänden, dieses ist beinahe ganz geschlossen, nur eine Durchfahrt von einigen zwanzig Metern führt weiter in das Innere. In diesem Ausrüstungsbassin liegen Schiff an Schiff; sie sind bereit, jeden Augenblick in Dienst zu treten. Rund um das viereckige Bassin stehen Häuser mit riesennummern auf den abfallenden Dächern, das sind die Kammern, und in ihnen befindet sich alles, was zu jedem Schiff gehört, bis auf die Kanonen. Dort liegen die Hängematten der Mannschaft, das Kochgeschirr, die Ausrüstung der Offizierskammern, die Trossen und Flaggen, kurz alles, was an Bord gebracht werden muß.

An die Kammern schließen sich die Kohlenmagazine, die Ankerlager, die Artilleriemagazine an, und schwere Kräne warten auf ihre Arbeit.

Dann folgt das Baubassin. Dort liegen im Wasser die äußerlich fertig gewordenen Schiffe, die noch des inneren Ausbaues, der Panzerung und der Einrichtung bedürfen, dort finden wir die lebens- und reisemüden Schiffe, die ihrem Ende entgegengeführt werden, oder die, neu hergerichtet, wieder zu neuen Fahrten zurecht gemacht werden sollen. Manah liebender Blick fällt auf die kalt und hochbordig daliegenden Massen, wenn der Seeoffizier oder Kadett hier vorüber eilt, es ist sonderbar, die Schiffe, mit denen man jahrelang gefahren, auf denen man alle Zonen und Klimata, mit denen man alle Stürme und guten Stunden geteilt, die man durchlebt, nun so liegen zu sehen! Ebenso geht es dem Wanderer, wenn er nach jahrelangen Umherziehen wieder in das heimatlische Dorf, über die heimatlische Schwelle tritt. Welche Hoffnungen, welche Wünsche pochen nicht im Inneren des Jünglings, wenn er durch die Pforten in die leeren Batterien schaut. —

Die Krupp'sche Werft in Riel.

Struhschwarz, Kiel.

Casabianca! — Wird es uns dereinst beschieden sein — dann wollen wir stehen und sterben wie jener Heldenjüngling, oder fallen auf dem Deck unseres Schiffes, wie sein tapferer Vater!

Jetzt steht auf dem Deck des Schiffes ein kleines rohgezimmertes Holzhäuschen, in dem sich der Schiffswächter — der Lieger — aufhält, der dem Tag und der Nacht gleichmäßig entgegengähnt und unbekümmert um die Geister, die das Schiff beleben, sein Dasein verdämmert.

Dieses Baubassin umgeben, durch Geleise miteinander verbunden, mehrere Reihen großer und hoher Gebäude, die Kesselschmieden, Maschinenwerkstätten, Mastenschuppen, die Magazine, in denen Hunderte von Booten liegen, andere, die im Neubau, oder der Reparatur harren, auch hier ebenso, wie bei den Schiffen, würde jede Platte sprechen, wenn sie könnte. Man sieht dort den Lieblingskutter der Korvette „Vineta“, mit dem man die Regatta in der Havana gerudert und gewonnen, jene Felle, mit der man vor Matupi mit Lebensgefahr durch die Korallenriffe und Brandungen sich hindurchgearbeitet — braves Boot! Unwillkürlich hebt sich der Arm, und die Hand legt sich fest wie damals auf das Ruderholz.

Kettenprobiermaschinen stehen dort, auf denen mit gewaltigem Zug sämtliche Ketten probiert werden, ehe man sie an Bord gibt und Menschen und Schiffe an ihre Stärke bindet. Takler- und Segelmacherwerkstätten, Schmieden und Gießhäuser werden passiert, und man kommt zu den Docks, mit den wichtigsten Bestandteilen einer Werft. Ein Hafen ohne ein Dock ist kein rechter Hafen. Die Kaiserliche Werft hat deren fünf, die man Trockendocks nennt. Es sind lange, tiefe Einbuchtungen, in das Erdreich gegraben, mit riesigen Fundamenten versehen und dann mit Granit ausgebaut. Treppen und schiefe Ebenen führen nach der Sohle dieser sich stufenweise erweiternden Docks. Das größte hat eine Sohlenlänge von 175, das kleinste von 100 Meter. Sie können Schiffe bis 11 Meter Tiefgang aufnehmen. In dem größten Dock können also die längsten schwimmenden Panzerschiffe, u. a. das japanische Linienschiff „Majhi“ (1899) von 15 440 Tonnen Wasser- verdrängung und 122 Meter Länge und die englischen Kreuzer „Cochrane“, „Achille“ u. a. m. von 13 760 Tonnen und 146 Meter Länge aufnehmen. Die größten deutschen Schiffe, die „Preußen“-Klasse (1903) hat 13 200 Tonnen und 122 Meter Länge. Nicht aber sind diese Docks in der Lage die großen Schnelldampfer zu bergen, die Längen von 200—220 Meter aufzuweisen haben, bei einer Wasser- verdrängung von 21 000—28 000 Tonnen. Eine Marine ohne große und hinreichend zahlreiche Docks ist wie ein Baum ohne Grund, in dem er wurzeln möchte. Eine Flotte nach der Schlacht ohne genügende Reparaturwerkstätten im Rücken ist nur die Hälfte wert; und von diesen Gedanken ausgehend sind Kiel und Wilhelmshaven fortschreitend der Technik in ihrer Erweiterung gefolgt, und die beiderseitigen Docks entsprechen annähernd denselben Dimensionen.

Wenn ein Schiff gedockt werden soll, so wird eine starke Verschluss- tür, der Caïsson, geöffnet, und das Wasser strömt ein. Das Schiff wird hineinge- holt und gegen das Land abgestützt. Dann macht man die Türen wieder

zu, fängt an zu pumpen, und während das Schiff sich auf das bereit gemachte Lager hinabsenkt, drückt das Wasser von außen mit stets wachsender Gewalt die Caissons an. Bald steht das Schiff trocken, die Entleerung der 60 000 Kubikmeter der größten Dock's erfolgt in 2—3 Stunden, und man geht nach unten, um die Schäden anzusehen, welche man sich etwa gestoßen hatte, oder um die Güte des Anstriches zu revidieren und anderes mehr. Einige aber, die den Zeitpunkt richtig erfaßt haben und nasse Beine nicht scheuen, kommen mit Körben und Eimern manchmal schwer bepackt wieder. Was haben sie so schwer zu tragen? Dorsche, Makrelen, Heringe und Aale, welche sich das Docken mit ansehen wollten und dabei nicht daran dachten, daß sie trocken fallen würden.

Außer den festen Trockendocks hat die Werft Kiel noch ein schwimmendes Dock. Dies kann Schiffe von 3000 Tonnen, also kleine Kreuzer aufnehmen und liegt außerhalb der Werft. Ein schwimmendes Dock ist eine Zusammenstellung von hohlen Eisenkonstruktionen, die man beliebig senken und mit Pumpwerken heben kann. Eine horizontale Bühne, welche die hohlen, senkrecht stehenden beiden Seitenwände verbindet, nimmt die in die beiden offenen Seiten einfahrenden Schiffe auf. Pumpt man Wasser aus, so hebt sich die Bühne, greift zuerst unter das Schiff, hebt sich dann weiter und hebt schließlich das ganze Schiff aus dem Wasser hervor. So steht in einem Schwimmdock die Fregatte über dem Wasser und im Trockendock unterhalb des Wassers.

Malerwerkstätten, Panzerplattenbiegemaschinen, elektrische Beleuchtungsapparate, Holzlager, Spritzenhäuser und viele andere mehr stehen umher, und überall ragen lange, hohe Schornsteine aus den Häuserreihen empor. An der Wasserseite liegen die eigentlichen Baustellen der Schiffe, große schiefe Ebenen, aus Granit erbaut, auf denen teils neue Schiffe im Bau liegen, teils kleinere Fahrzeuge hinaufgezogen worden sind, um ausgebessert zu werden. Es sind dies die Hellinge, die häufig überdacht sind. Auch diese Hellinge sind 120 Meter lang und 21,5 Meter breit. In Kiel wurden bisher gebaut „Friedrich der Große“, dann „Bayern“ und „Baden“, die Kreuzerfregatte „Alexandrine“, der Kreuzer „Adler“, das Kanonenboot „Eber“, die Kreuzer „Koon“, „Prinz Adalbert“, „Prinz Heinrich“, „Fürst Bismarck“ und andere mehr, während in Wilhelmshaven mehr die Linienschiffe auf Stapel gelegt wurden, von den neueren Linienschiffen wurden dort zu Wasser gebracht „Schwaben“, „Wettin“, „Kaiser Wilhelm II.“, „Kaiser Friedrich III.“ und andere mehr. Minder von Bedeutung ist die Kaiserliche Werft Danzig. Daß solche Werften einen großen Stamm von Angestellten haben müssen, liegt auf der Hand, und zwar arbeiten in

Wilhelmshaven	30 Offiziere,	724 Beamte,	7 200 Arbeiter
Kiel	26	687	6 700
Danzig	13	268	2 900

Zusammen: 69 Offiziere, 1679 Beamte, 16 800 Arbeiter.

Am Eingang steht das große Hauptverwaltungsgebäude, die einzelnen Direktoren haben ihre Büreaus in ihren Betrieben, den Schiffbau-, Maschinen-

bau-, Artillerie-, Torpedo-, Hafenbau- und Ausrüstungsbetrieben, in allen wird gleichmäßig viel geschafft, damit alles ineinander greift, und auch viel geschrieben, denn „schreiben ist schreiben“, sagt selbst der Bauer, der Geschriebenes nicht lesen kann, aber es ist gut, wenn man es hat. In einem der vielen Gebäude, in denen solches geschieht, steht jetzt oftmals am Fenster eine mir aus jüngeren Jahren wohl bekannte Gestalt. An dem Hause liest man „Kartendepot“, es ist das Haus, in dem die Schiffe sich ihre Seekarten holen, wenn sie ausrüsten. Der Mann, den ich jüngst dort am Fenster gesehen, in bürgerlicher Kleidung, trägt ein ernstes, wichtiges Gesicht zur Schau. Ein grauer Vollbart umgibt das bräunliche Antlitz, und trotz des tadellosen Sitzes des schwarzen Gehrockes, den ich erschaut, kann ich mir sagen, einer von den wirklich Schriftkundigen ist das nicht, der hat der Praxis einstens näher gestanden als dem Alfenregal und dem Tintenfaß.

Die Züge des Fremden erhellen sich, als ich näher trete, er steht stramm an dem offenen Fenster — jetzt erkenne ich ihn. — Es ist der einstmalige Ober-Pilgrim! Ich trete ein in das Heiligtum des Depots und finde Ober-Pilgrim nun natürlich mitten in Karten und Gläsern und Schreiben vergraben — ganz der alte — ewig wichtig!

„Also auch zum Tintenfaß geworden, mein lieber Obersteuermann“, sagte ich — „und bis an die Rückenfloffen drin?“

„Na — das ist nun mal an dem, Herr Kapitän — heut schreibt alles, wer da nicht mitmacht — kommt nicht weiter, den wirft man zum alten Eisen.“

„Und was sind Sie jetzt?“

„Verwalter beim Kartendepot, ich habe die Registratur und alle Nova vom Hydrographischen . .“

„Was ist denn das: Nova?“

„Das sind Mitteilungen aus Berlin, die heißen Nova“

„Ah so — das tragen Sie ein und verbessern die Karten, was haben Sie denn jetzt gerade vor?“

„Ich habe die Karten von der Sophie teilweise ausrangiert, sehen Sie nur, Herr Kapitän, wie sie an Bord damit umgegangen, das war zu meiner Zeit doch anders!“

„Allerdings — da haben Sie recht — damals bekam niemand die Karten in die Finger, das ist jetzt anders — aber wohl besser — was ist denn das? — Das sind ja die Sandwichsln — weshalb lächeln Sie, Pilgrim?“

„Ich dachte an damals, Herr Kapitän — damals.“

„Nun, nur heraus damit!“

„Damals — als Sie so dastanden als Kadett und winkten und winkten — da — ich glaub', Sie wären auf Honolulu geblieben — wenn man Sie gefragt hätte!“

„Das glaube ich auch, Pilgrim — das ist lange her — was?“

„Fünfundzwanzig Jahre.“ —

Das Seegefecht bei Belgoland am 9. Mai 1864.

„Steinbock.“ „Syltland.“ „Nietes Zuel.“ „Rabesgh.“ „Schwarzenberg.“ „Wibler.“ „Wahlitz.“ „Witz.“

Der Krieg von 1866, in dem Preußen mit Österreich den Kampf um die Hegemonie in Deutschland austrug und die Nordseeküste mit der Provinz Hannover zu Preußen brachte, verlief für die preußische Flotte tatenlos. Unsere Gegner von damals, unsere starken Bundesgenossen von heute haben gezeigt, daß ihre junge Marine, die ebenso stiefmütterlich behandelt wurde, wie die preußische, sich einen Mann groß gezogen hatte, der zu den ersten Seehelden aller Zeiten gerechnet werden wird, um den wir Österreich beneiden würden, wenn er nicht auch ein Deutscher wäre.

Die Lorbeeren, die sich Tegetthoff gegen die Italiener erkämpfte, waren nicht seine ersten. Während die Preußen 1864 in der Ostsee den Dänen gegenübertraten, taten dies in der Nordsee die Österreicher und zwar unter demselben Tegetthoff, der bei Vissa die Italiener schlug.

Tegetthoff sollte 1864 ein größeres Geschwader nach der Nordsee führen, aber die Umstände verhinderten das rechtzeitige Ankommen seiner Schiffe, und so kam es, daß Tegetthoff nur mit den Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radeky“ in die Nordsee kam und sich dort mit den preußischen Kanonenbooten „Blig“ und „Basilisk“ und dem alten „Adler“ verband. Tegetthoff, der von der Nähe dänischer Schiffe vernommen, beschloß sofort einen Angriff. Die Dänen unter Kommandeur Suenjon hatten dieselbe Absicht. Suenjon hatte nach Kopenhagen telegraphiert: „Schließt sich keine zweite österreichische Eskadre an, so greife ich an.“ Und Tegetthoff signalisierte seinen Schiffen: „Unsere Armeen haben Siege erfochten, tun wir das Gleiche.“ Da die preußischen Kanonenboote nur wenig in den Hauptkampf eingreifen konnten, so standen sich gegenüber die österreichischen Fregatten „Schwarzenberg“ und „Radeky“ und die dänischen Fregatten „Niels Juel“, „Fylland“ und die Korvette „Heimdal“. Die Dänen waren bei weitem die stärkeren.

Tegetthoff in seinem persönlichen Ungestüm eilte mit „Schwarzenberg“ voran, ohne daß „Radeky“ dicht folgen konnte, und die Schiffe beschossen sich bis zu Entfernungen von 600 Schritt. Gleich eine der ersten dänischen Granaten ging in die Batterie und riß eine ganze Geschützbedienung nieder. Um „Radeky“ und die Kanonenboote sich gar nicht kümmernd, warfen sich die Dänen mit Wut auf „Schwarzenberg“, um ihn zu vernichten, während Tegetthoff lauend auf seiner Kommandobrücke stand, wieder und wieder ging er auf ein dänisches Schiff los — er wollte entern nach alter Art — aber es mißlang. — Da platzte eine Granate im Zwischendeck über der Pulverkammer, die Segelloje geriet in Brand, dicker Rauch drang in die Batterie.

„Es brennt bei der Pulverkammer“, wurde gemeldet.

„Man lösche!“ antwortete Tegetthoff, keinen Augenblick die Ruhe verlierend.

Aber damit nicht genug, die Takelage fing an zu brennen, die Schläuche langten nicht hinauf, ein Feuerregen fiel von oben, und der „Schwarzenberg“ glich einer mächtigen Fackel, einige an Deck stehende Granaten wurden erfaßt und explodierten. Der „Schwarzenberg“ war verloren. Da warf sich

Einheitsbiff „Kaiser“ und „Ré di Portugallo“ bei Liffa. Zeichnung von 88 i 11 h E f d h e r.

der „Radeky“ unter Kapitän Jeremiaſch zwischen „Schwarzenberg“ und die anderen, und ſo oft ſie wieder gegen ihn vorgingen, „Radeky“ ſchob ſich dazwiſchen, das Gefecht wurde von „Schwarzenberg“ abgebrochen, Tegetthoff drehte ſo, daß der Wind die Flammen nach vorn trieb, und ging auf Helgoland zu. Nun kam auch „Radeky“ in eine bedrängte Lage. Da erhielt die dänische Fregatte „Thylland“ eine Granate eines preußiſchen Geſchüßes, die ihr das Ruder zerſtörte, ſie ſtoppte, und die Öſtreicher ankerten unter Helgoland auf neutralem Gebiet. Es war abends 10 Uhr, als Tegetthoff ohne Fockmaſt nach Süden ſteuerte, und in die Elbe einlief, ohne daß die Dänen ihn hinderten. Sie waren nach Norden gegangen, und ein Schiff wurde geſchleppt.

Auf dem „Schwarzenberg“ ſah es ſchlimm aus. Die Dänen hatten gut und ſchnell geſchoſſen, die Batterie ſchwamm in Blut, 1 Offizier und 32 Mann waren tot, 1 Kadett und 43 Mann ſchwer verwundet, 2 Offiziere, 1 Kadett und 22 Mann leicht verwundet, in dem engen Raum alſo über 100 Tote und Verwundete. Die Takelage war verbrannt und zerſchoſſen, die Bordwände von 80 Kugeln durchſchlagen. „Radeky“ hatte deren nur 50 erhalten, an Toten 1 Seekadett und 4 Mann, verwundet waren der Kommandant und 16 Mann. Die Dänen hingegen hatten nur etwa 30 Schüſſe in dem Rumpf, 12 Tote und 56 Verwundete. Tegetthoff wurde ebenſo wie Zachmann nach Jaſmund zum Konteradmiral befördert und mit Ehrengeſchenken überhäuft.

Das Jahr 1866 fand ihn an der Spitze einer etwas anſehnlicheren Flottenmacht. Die Zeit der Panzerſchiffe war gekommen, man wußte wohl, was die Panzerſchiffe im Kampfe gegen Holzſchiffe vermochten, was ſie den Küſtenwerken gegenüber galten, aber man wußte nicht recht, wie ſich dieſe ſchwimmenden Eiſenmaſſen im Kampfe untereinander ausnehmen würden. Tegetthoff war beruſen, hier eine Klarheit zu ſchaffen, wie ſie nur von einem rückſichtslos draufgehenden Führer erzielt werden konnte. Freilich diejenigen, an denen die neuen Lehren probiert wurden, ſie hatten nicht mehr Zeit, ſich den trügeriſchen Waſſern der Adria zu entziehen. Als der Krieg gegen Italien ausbrechen wollte, war die öſterreichiſche Flotte in trauriger Verfaſſung. Die Armee verlangte Geld, für die Marine war nichts vorhanden. Erſt Mitte April änderte ſich die Sachlage, und Tegetthoff wurde zum Geſchwaderchef ernannt. In acht Wochen hat dieſer nun durch raſtloſes Bemühen das Geſchwader zuſammengestellt, welches unter ihm ſocht, freilich einige Panzerſchiffe waren noch nicht einmal fertig gepanzert, wie der „Ferdinand Max“ und die „Habsburg“. Schwere Kanonen waren nicht vorhanden, ſie wurden von Preußen feſtgehalten, ihm war es gleich, die alten glatten Kanonen wurden wieder hervorgeholt und mit verwendet. Am 15. Juli lag Tegetthoff mit ſeinem Geſchwader auf der Reede von Tadjana, die Panzerſchiffe gepanzert und mit alten 42-Pfündern verſehen.

Die Italiener unter Admiral Perſano griffen zu wiederholten Malen Viſſa an. Tegetthoff beſchloß, dieſen Platz zu entſetzen. Der italieniſche Admiral verfügte über elf Panzerſchiffe, fünf Schraubenfregatten und zehn

Tegetthoff bei Lissa. Nach A. Romaf.

andere Dampfschiffe, er beschoß Lissa und versuchte eine Landung, da plötzlich meldete der Aviso „Esploratore“ durch Signal „Feind in Sicht“. Schnell schiffte Persano seine Truppen wieder ein, sammelte seine Schiffe und Mannschaften, welche letztere von den Anstrengungen der vorhergegangenen Kämpfe nicht wenig erschöpft waren, kaum aber war er fertig damit, als auch Tegetthoff mit seinem Geschwader herankam.

Tegetthoff an Bord des „Ferdinand Max“, drei andere Panzerfregatten auf jeder Seite, dahinter die zweite Division mit dem hölzernen Linienschiff „Kaiser“ und weiteren sieben Fregatten und Korvetten, als dritte Division die ungepanzerten Kanonenboote und Raddampfer. Alles, was Tegetthoff hatte aufbieten können, war zusammengebracht. Für die Holzschiffe war die Sache eine mißliche, aber Tegetthoff wußte, daß Farragut und Porter in Amerika Bedeutendes mit solchen Schiffen geleistet hatten, warum sollte er es nicht auch.

Die italienischen Holzschiffe unter Admiral Albini hielten sich vom Treffen fern, während Tegetthoffs Signal wehte: „Den Feind rammen und zum Sinken bringen.“ Er wußte, daß er sich auf ein Artillerieduell nicht einlassen konnte. Nichtsdestoweniger hüllte ein dichter Pulverdampf bald die Streitenden ein, und der erste Anlauf, der hätte entscheidend sein können, hatte keinen Erfolg. Die Schiffe kamen bunt durcheinander, die italienischen Panzer jagten zwischen die österreichischen Holzschiffe hinein, und diese hatten einen schweren Stand, besonders das Linienschiff unter Kommodor v. Pez. Der „Affondatore“ unter Persano selbst machte sich mit noch einem anderen Panzerschiff gegen den „Kaiser“ auf, mehrere 300 pfündige Granaten verheerten seine Deck, und der „Kaiser“ erlitt schwere Verluste. Selbst in der Gefahr des Gerammtwerdens machte er einen Rammversuch auf den nächsten italienischen Panzer, den „Re di Portugallo“, fand aber, daß sein Stoß ohnmächtig sei, Bugspriet, Mast und Schornstein stürzten zusammen, und eine neue Breitseite riß große Breschen in seine Seiten. Ein anderes Panzerschiff der Italiener, die „Maria Pia“, schnob heran, der „Kaiser“ stand in Flammen, er war kampfunfähig, die Korvette „Friedrich“, die Fregatte „Schwarzenberg“ hatten schwere Deck. Die „Adria“ stand an mehreren Stellen in Flammen. Während so die österreichische Holzflotte zusammengeschossen wurde, versuchten die Panzerschiffe vergebens zu rammen, ihre Artilleriefalven prallten wie Erbsen an den Panzern der Italiener ab.

Wie ein rasender Roland durchfurchte Tegetthoff mit seinem „Ferdinand Max“ das Meer, ausweichend und rammend, immer vergebens, dicht hinter dem Ruder stand er, die Beine breit auseinander, die Mütze schief, die Hände in den Taschen, neben ihm seine Offiziere, der Kommandant, der erste Offizier, der Ordonnanzoffizier, am Ruder der Steuermannsmaat und vier Mann, dazwischen einige zum Tode getroffene Ruder- und Signalgäste. Jetzt hebt sich der dichte Pulverrauch — vorn kommt ein graugestrichenes — ein italienisches Panzerschiff in Sicht.

„Hart Backbord!“ ruft Tegetthoff, ohne seine Stellung zu verändern.
„Hart Backbord!“ kommt es vom Ruder zurück.

„Fest halten so!“ kommandiert der Admiral.

„Gut so!“ ruft der Steuermannsmaat.

Jetzt sehen sie alle, worum es sich handelt, jede Sehne der Leute ist gespannt, die Augen sind voraus gerichtet, der Steuermannsmaat stößt einen Jubelruf aus und wirft seine Mütze in die Höhe.

„Stopp die Maschine“, ruft Sterneck, der Kommandant.

„Stopp“, geht das Signal in die Maschine. — Ein Krach — und der Sporn des „Ferdinand Max“ dringt in die Flanke des Gegners. Leute werden zu Boden geworfen, so heftig ist der Anprall. —

„Vollampf zurück!“ hört man Sterneck rufen, und eine Bresche von 137 Quadratfuß öffnet sich, brausend dringen die Fluten in die gestoßene Todeswunde, noch eine Breitseite feuert das versinkende Schiff, dann rauschen die Fluten auf, und die Adria schließt sich über dem kurzen, aber grauenvollen Schauspiel. Tausendstimmiger Jubelruf seitens der Österreicher schallt über das Meer, und die Italiener geben nach verschiedenen vergeblichen Kammversuchen das Gefecht auf. Auf dem brennenden „Palastro“ war unterdessen die Gefahr zusehends gewachsen, der italienische Kommandant glaubte alle Hilfe seiner Kameraden ablehnen zu müssen und bemühte sich, des Feuers allein Herr zu werden, aber er hatte sich getäuscht, während des Sammelns der Italiener flog dieses Panzerschiff in die Höhe, und der Sieg gehörte unbestritten den Österreichern. Während alle österreichischen Holzschiffe im Gefecht gewesen und gelitten hatten, waren sie am anderen Tage wieder klar zum Gefecht, die italienischen Holzschiffe hatten nicht einen einzigen Schuß abgegeben. Mit dem „Re d'Italia“ verloren die Italiener an 456 Mann, mit dem „Palastro“ fast die ganze Besatzung.

Den größten Verlust hatten die Österreicher auf dem „Kaiser“, nämlich 24 Tote und 75 Verwundete. Im ganzen verloren die Österreicher 3 Offiziere und 35 Mann; 15 Offiziere und Seekadetten, sowie 160 Mann waren verwundet.

Seitdem ist Tegetthoff der Lehrmeister des seemannischen Nachwuchses und das Schlachtfeld von Lissa, wo zwei ziemlich ebenbürtige Gegner miteinander rangen, die Schule für Taktiker zur See geworden. Man hat die furchtbare Kraft des Sporns als Angriffswaffe erkannt und gibt sie deshalb heute fast jedem Kriegsschiff, sei es ein Panzerschiff oder ein Kreuzer. Aber ein anderer Feind der Schiffe, ein furchtbarer Feind, den man vor Sebastopol und bei Helgoland schon kennen gelernt, den man bei Lissa in verstärktem Maße wiedergefunden, die entsetzliche Feuerwirkung der Granaten hat man selbst nach Lissa noch nicht genügend gewürdigt, und es bedurfte nachmaliger öfterer ernster Erfahrung, um laut und verständlich zu lehren, daß jedes Stück Holz, das man an Bord einbaut, im Gefecht eine Ursache der Gefahr werden kann.

* * *

Als Frankreich den Krieg erklärt hatte, da war man wohl nicht in großer Sorge wegen der Leistungen und der zu erringenden Erfolge der

Landarmee, aber desto ängstlicher und kummervoller wandten sich die Blicke den deutschen Küsten zu. War es auch nicht zu leugnen, daß die norddeutsche Flotte in den letzten Jahren Fortschritte gemacht, daß sie trefflich organisiert, ebenso trefflich geführt sei, und daß der Geist, der ihre Bemannung beseelte, nichts zu wünschen übrig lasse, so war doch auch nicht zu verkennen, daß sie in der Zahl der feindlichen Seemacht durchaus nicht gewachsen sei. Frankreich hatte seit vielen Jahrzehnten mit vieler Umsicht, großer Sorgsamkeit und schweren Kosten seine Seemacht auf einen hohen Stand gebracht. War es daher ein Wunder, daß die Sorge im Herzen vieler Deutschen Raum gewann, wenn man an die Folgen dachte, die solche Übermacht des Feindes zur See nach sich ziehen konnte! War es nicht wahrscheinlich, daß Frankreich sich gerade gegen die schwächste Stelle der deutschen Macht wenden würde! Und der Unterstützung der Dänen und Schweden glaubten sich die Franzosen sicher.

Ganz so schlimm stand es indes doch nicht.

Unsere Küsten sind zwar von großer Ausdehnung, aber dabei meist so flach und sandig, daß große Kriegsschiffe nur an wenigen Punkten dem Lande so nahe zu kommen vermögen, daß sie einen Platz bombardieren könnten. Für die Verteidigung dieser wenigen Punkte wurde gesorgt. Ebenso waren wir Deutsche zwar nicht im Besitz einer so großen Zahl von Kriegsschiffen wie der Feind, aber wir hatten den Vorteil, Schiffe neuester Konstruktion und vor allem ein Schiff zu besitzen, dem der Feind kein gleich großes und starkes entgegenzustellen vermochte.

Beim Ausbruche des großen Kampfes besaßen wir 3 Panzerfregatten „König Wilhelm“, „Friedrich Karl“ und „Kronprinz“, 2 Panzerfahrzeuge „Arminius“ und „Prinz Adalbert“, dazu 9 Kreuzerfregatten und Korvetten aus Holz. Außerdem 8 Kanonenboote erster Klasse, 14 Kanonenboote zweiter Klasse und 3 Aviso's, zusammen mit 63 Kanonen. Diese letzteren sowohl wie die Kreuzer waren schon im Jahre 1870 kaum mehr zum Gefecht geeignet. Dazu stieß noch während des Krieges ein in England gekaufter Raddampfer, der „Falke“. Das war allerdings eine geringe Macht gegen die Flotte der Franzosen, welche über 350 Schiffe und 3700 Kanonen verfügen konnte, und die Rolle, die der deutschen Flotte zufiel, dadurch hinreichend klaggestellt. Mit Seebataillon und Seeartillerie bestand die Marine-mannschaft aus 198 Offizieren und 4700 Mann.

Obenan unter den Panzerschiffen stand die Fregatte „König Wilhelm“ mit 18 (dreihundertpfündigen) und 5 (zweihundertpfündigen) Kanonen, 8000 Pferdekraft und einer Wasserverdrängung von etwa 9200 Tonnen. Sie hat bei einem Tiefgang von etwa 8 m eine Länge von etwa 108 und in der Wasserlinie eine Breite von nur 18 m. Infolge dieses günstigen Verhältnisses, daß die Länge sechsmal die Breite übertrifft, erreichte das Schiff eine für damals überaus große Schnelligkeit (14,7 Knoten).

Der „König Wilhelm“ war seiner Zeit nächst dem englischen „Herkules“ das stärkste Kriegsschiff der Welt. Das Gerippe des Schiffskörpers ist von

starkem Eisen, zunächst der Wasserlinie mit einer starken Eisenhaut bekleidet, um die sich eine 27 cm starke Balkenlage von Teakholz schließt, die bis 2 m unter Wasser ein 24 cm starker, massiver Eisenpanzer bedeckt.

Gebaut ist der „König Wilhelm“ zu Blackwall in England, am 25. April 1868 von Stapel gelaufen und an Preußen für 8 107 314 Mark übergegangen. Mit Ausrüstung stellt sich der gesamte Kostenpreis dieses Königs unter den deutschen Kriegsfahrzeugen auf 11 130 000 Mark. Heute hat der „König Wilhelm“ einen geringen Wert. Die Schnelligkeit ist dem

„König Wilhelm“ (1868) modernisiert als großer Kreuzer (1896).

Schiffe geblieben, und den Panzer hat man da, wo die Wasserlinie sich befindet, abgenommen und durch einen zwar weniger hohen, aber stärkeren, 30,7 cm starken Stahlpanzer ersetzt. An Stelle der fünf leichteren Deckskanonen sind vier schwerere getreten.

Nach dem „König Wilhelm“ nahmen die zwei Panzerfregatten „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“ den ersten Rang unter den deutschen Kriegsschiffen ein. Beide führten je 16 Kanonen und schossen zweihundertpfündige Geschosse.

Zwei ältere noch weniger starke Panzerschiffe waren der „Arminius“ und der „Prinz Adalbert“. Der erstere hatte bei 1200 Pferdekraft 1600 Tonnen Wasserverdrängung.

Das Schiff ward von England für die Summe von 1 880 000 Mark gekauft, welche größtenteils aus den Erträgen der Geldsammlung für die deutsche Flotte gedeckt wurde.

Das Kasemattturmschiff „Prinz Adalbert“ hatte bei 1200 Pferdekräften 1500 Tonnen Wasserverdrängung.

Der Prinz-Admiral nannte dies ziemlich unglückliche Schiff seinen „lahmen Bletter“.

War es auch nicht möglich, dem Feinde mit dieser kleinen Flotte ein entscheidendes Treffen auf offener See zu liefern, so war es doch recht gut tunlich, mit ihr die Küsten auf das erfolgreichste zu verteidigen.

Die Bewachung derselben zu Lande war dem General der Infanterie Vogel v. Falkenstein anvertraut.

Ernst Friedrich Eduard Vogel v. Falkenstein wurde zum Generalgouverneur im Bereiche der Nord- und Ostseeküsten ernannt. Vogel v. Falkenstein stammt aus Schlesiens, wo er am 5. Juni 1797 geboren wurde, und trat als freiwilliger Jäger in die preußische Armee. Man erzählt, daß er damals seiner Mutter davongelaufen und so schwächlich gewesen sei, daß man ihm kaum eine Büchse habe anvertrauen wollen. Dennoch war er schon im Dezember desselben Jahres Leutnant, führte bei Montmirail, als alle Offiziere kampfunfähig geworden waren, allein das Bataillon und erhielt das Eiserne Kreuz. Das Jahr 1866 brachte ihm die Ernennung zum General der Infanterie, als welcher er das VII. Armeekorps befehligte. Mit dem Oberbefehl über die Mainarmee betraut, schloß er nach dem blutigen Treffen bei Langensalza die Kapitulation mit der hannoverschen Armee ab, wandte sich dann gegen das VIII. Bundesarmeeekorps, schob dieses und die bayerische Armee, obgleich jede ebenso stark war als die Mainarmee, auseinander, fiel zuerst über die Bayern her, die er bei Kissingen zurückwarf, und schlug dann bei Laufach und Achaffenburg das VIII. Bundesarmeeekorps. Infolgedessen fiel Frankfurt a. M. in seine Hände.

Dem Vizeadmiral Jachmann wurde das Kommando über die Geschwader der Nordsee übergeben.

Unter der Leitung solch kriegstüchtiger Männer entfaltete sich längs der deutschen Küsten das regste kriegerische Leben. Namentlich suchte man die Hafeneinfahrten durch Balkenverbindungen, Ketten, Versenkung von Fahrzeugen, Auslegen von Netzen und Seeminen zu sperren und die noch zur Verwendung ausersehenen Schiffe und Fahrzeuge auszurüsten. Der „Prinz Adalbert“ und der „Arminius“ wurden mit einer Anzahl schnell in Dienst gestellter Kanonenboote zur Verteidigung der Elbe abgesandt. Die Kreuzerfregatte „Elisabeth“ wurde nach der Nordsee beordert. Nur das eben aus England eingetroffene Linienschiff „Renown“, als Artillerieschiff für den Dienst bestimmt, blieb in Kiel, um, mit Schiffsgeschützen älterer Konstruktion armiert, als schwimmende Batterie bei Friedrichsort im Verein mit den rasch hergestellten Landbatterien dem Eindringen des Feindes zu wehren. Die „Nympe“ hatte an der Weichselmündung mitzuwirken und die „Grille“ mit drei Kanonenbooten den Feind bei Dornbusch zu beobachten.

Das ehemalige deutsche Panzerschiff „Prinz Adalbert“.

Audere Kanonenboote waren bestimmt, den Vorpostendienst vor und in den gefährlichen Gründen der Außenjade sowie in der Elbmündung zu versehen.

Im inneren Jade- und Elbgebiet errichtete man Strandbatterien. Für die Landtruppen wurden Werke errichtet, aus welchen sie bei einem etwaigen Landungsversuche des Feindes den ersten Widerstand leisten konnten.

Die Schanzen Möltenort und Jägersberg, die den Kieler Hafen deckten, wurden armiert.

In wahrhaft patriotischem Eifer für das Vaterland meldeten sich die wackeren Bewohner der Küstenstriche zu der freiwilligen Seewehr. Überall standen Telegraphen in Wirksamkeit, Feuer- und Tonnen-signale, Blockhäuser für die Küstenwachen in Bereitschaft — alles in bester Ordnung, alles zum Empfange des Feindes instandgesetzt. Tausend und aber tausend Hände regten sich, die Küsten noch immer mehr in guten Verteidigungszustand zu versetzen. Dazu hat aber wohl das Legen zahlreicher Minen im Fahrwasser der Buchten und Hafeneingänge, in den Fluß- und Strommündungen das meiste beigetragen.

Mit Ruhe wurde der Feind erwartet; ja fast sehnsuchtsvollen Blickes schauten die wackeren Verteidiger unserer deutschen Küsten auf die Meeresfluten hinaus, ob sie nicht die dunklen Rauchstreifen erspähen möchten, die das Herannahen der feindlichen Flotte verkündeten. Vor allem wartete der Bemannung unserer Kriegsschiffe ein schwerer Dienst. Es galt, einen übermächtigen Feind in Respekt zu erhalten, ohne sich mit demselben in eine entscheidende Schlacht einzulassen. Es galt, ihm Schaden und Abbruch zu tun, ohne sich selbst allzu großer Gefahr der gewaltigen Übermacht des Feindes gegenüber auszusetzen. Diese Aufgabe hat die deutsche Flotte vollkommen erfüllt. Sie hat treue Wacht gehalten am deutschen Meeresstrande, sie hat dem Feinde durch ihre treffliche Stellung, durch ihre bei verschiedenen Gelegenheiten bekundete mutige und herausfordernde Haltung trotz der so großen Minderzahl ihrer Kriegsschiffe solchen Eindruck gemacht, daß derselbe keinen ernstern Kampf gewagt hat.

Für unsere Städte Hamburg, Bremen und andere lagen anfänglich die Verhältnisse sehr übel, denn kam die feindliche Flotte in die Elbe oder Weser, so waren in wenig Stunden Hunderte von Millionen in Rauch und Asche aufgegangen, und hätte man sich auch schadlos halten können, wie sich bald an Land herausstellte, Hamburgs Handel, die Schifffahrt auf den Strömen wäre auf viele Jahre vernichtet gewesen. Nun aber, wo die Flotte in der Jade lag und dem Angreifer jeden Augenblick in den Rücken fallen konnte, war der Angriff nicht zu wagen, wenigstens nicht ohne großen Verlust, und davon schienen die Herren Franzosen nichts wissen zu wollen. Deshalb aber auch durften unsere Schiffe sich nicht opfern, um einen einmaligen kurzen Erfolg zu haben, es hieß: „Ausharren da, wo ihr seid!“

Wohl haben die braven Seeleute damals oft mit den Zähnen geknirscht, und es hat ihnen in den Gliedern gezuht vor Kampfesmut und Kampfeslust, wenn sie feindliche Schiffe in Sicht bekamen. Das Gefühl der Pflicht überwog die Kampfeslust. Die feindliche Flotte hat aber auch eine Unschlüssigkeit und Energielosigkeit gezeigt, die um so mehr in Erstaunen setzen mußte, als sie von einem wegen seiner Tüchtigkeit in weitesten Kreisen bekannten Seemann, Bouet-Willamez, geführt wurde. Sie war am 24. Juli von Cherbourg ausgelaufen unter dem Jubel einer zahllosen Menge Zuschauer. Auch die Kaiserin Eugenie war zugegen, ja, sie begleitete die Flotte eine gute Strecke in die See hinaus. Ihr Herz war voll von Siegeshoffnungen für den *petite guerre*, den sie heraufbeschworen.

Τορpedοτreffer.

Erst am 9. August wurden vor dem Kieler Hafen und ebenso vor Helgoland die ersten französischen Kriegsschiffe gesehen. Es waren gewaltige Kolosse darunter, und ihre Zahl wurde bald erschreckend groß.

Vor Helgoland stationierten sich ungefähr zwölf Panzerschiffe, denen sich später noch mehr und darunter der mächtige „Dzean“ gesellten, der selbst unserem „König Wilhelm“ ein nicht zu mißachtender Gegner war. Um diese Flotte in Schach zu halten, lagen unsere drei Panzerfregatten mit einigen Kanonenbooten Tag und Nacht unter der engsten Stelle des Fahrwassers der Jade und Elbe unter Dampf und bereit, jede Annäherung der feindlichen Flotte abzuweisen.

Am dieser von zwei gefährlichen Untiefen in weiter Ausdehnung bedeckten Stelle waren die ganze Küste entlang sämtliche Seezeichen entfernt, die Tonnen aufgenommen, die Baken zerstört, die Leuchtschiffe eingezogen und die Lampen der Leuchttürme gelöscht, während nur einige Merkzeichen für die diesseitigen Lotsen blieben. Direkte telegraphische Verbindung von Emden, Wangerooge, Bremerleuchtturm, Kuyhaven usw. nach dem Geschwader war hergestellt worden. Die feindlichen Schiffe konnten sich nur mit größter Vorsicht, langsam und einzeln, durch diese gefährliche Enge wagen, und jedes derselben, wenn nicht vorher auf den Grund geraten oder von den deutschen Geschossen beschädigt, würde im Entwickeln der Flotte von unseren Fahrzeugen überrannt worden sein. Durch ein schwer zu vermeidendes Aufkommen einzelner feindlicher Schiffe in der Enge wäre zugleich die Passage für die nachfolgenden Schiffe ganz oder teilweise gesperrt und der diesseitige Kampf mit den bereits entwickelten Schiffen erleichtert worden. Hinter dieser Enge mußte und konnte allein nur die Schlacht geschlagen werden, wenn der Feind seine Flotte noch zu etwas anderem als zur Aufbringung deutscher Kauffahrer oder zur Ausführung der Blockade benutzen wollte. Hier allein nur bot sich für unsere Flotte die Möglichkeit, einer so vielfach überlegenen Streitmacht wirksam zu begegnen. Und wäre wider alles Erwarten der feindliche Angriff gelungen, zu dessen Abwehr auch Kanonenboote und Torpedofahrzeuge bereit lagen, so bot sich unseren Schiffen eine Meile unterhalb dieser Stelle, in dem durch die Geniusbank verengten Fahrwasser, eine passende Rückzugslinie, indem dort unter Benutzung von Seeminen eine Hafensperre hergestellt worden war. Jene Stellung sicherte uns also im Fall eines feindlichen Angriffs die Möglichkeit eines Erfolgs, sie ermüdete aber außerdem, wie der offizielle französische Bericht klagte, den Feind ungemain und wehrte ihm den Angriff auf die Elbe und Weser.

Am 25. August hatte Admiral Fourichon vor der Jade den Befehl erhalten: „Forcieren Sie, was es auch koste, die Jade und zerstören Sie alle Werke.“ Wir wußten von diesem Befehl und hofften und harrten. Die Franzosen kamen nicht. „Arminius“ und „Kronprinz“ gingen oftmals hinaus, die Franzosen gingen zurück. Ob sie wußten, daß hinter unseren Schiffen kein Hafen lag? Wilhelmshaven war wohl ziemlich fertig, aber die Hafeneinfahrt für unsere Schiffe noch nicht passierbar. Wir wußten ganz genau, wie hoch unser Einsatz im Falle einer Schlacht war.

Lange, lange Monate verbrachten wir, so erzählte ein Zeuge jener trübseligen Zeit, auf dem Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert“, teils in der Elbe, teils in der Jade. Der Aufenthalt auf einem erbärmlich provisorischen Torpedoboote war eine angenehme Abwechslung, angenehm, weil es endlich etwas anderes war als jene schauderhafte Zeit, in der man jede Nacht in der muffigen Tiefe des Sporns seine Lager aufsuchen mußte.

Von Tag zu Tag hofften wir auf den Angriff der Franzosen, denn es war ja nicht unmöglich, daß wir den einen oder den anderen auf die Sände locken könnten, um an ihm eine kleine Schießübung vorzunehmen, die interessanter zu werden versprach, als das ewige Pivotaldrehen unserer Kanonen nach Tonnen und alten Booten, und wie wir schossen, das wußten wir. Unser Hoffen blieb unerfüllt; wenn wir hinausgingen, gingen die Franzosen zurück, bis sie drei oder vier Fregatten zusammen hatten, und wenn wir wieder in die Elbe liefen, kamen sie langsam nach, dazu kam noch, daß einige von unseren Panzerplatten los wurden, ohne daß sie beschossen wurden, der Erbauer hatte augenscheinlich ein wenig gemogelt.

Mein Torpedoboot war ein Spierenboot, wie die anderen auch, die meistens mit „freiwilliger Seewehr“ besetzt waren. Mutige, unerschrockene Gesellen darunter, die den Franzmann auf offener See angegriffen hätten, wenn es erlaubt gewesen wäre, mutige, aber auch öfters recht ungeschickte Leute. Die Boote waren meist kleine Schlepper der Elbe, die Besatzung betrug 6—12 Mann je nach der Größe. Die Führer waren Kapitäne oder Steuerleute. Ein solches Spierentorpedoboot hatte vorn an Deck zwei Überdachungen für die Torpedos. Die Torpedos selbst waren Blechgefäße mit Pulver gefüllt, und enthielten 25—50 kg. Jedes Gefäß hatte mehrere unangenehme Fühlhörner, die, wenn sie zerbrachen, das Pulver zur Explosion brachten. Aus diesem Grunde waren die gläsernen Fühlhörner mit Bleikappen versehen, die einigen Schutz abgaben, aber immer nicht so viel, als daß sie einen Stoß gegen ein feindliches Schiff hätten vertragen können, mit langen Stangen oder Spieren sollten die Torpedos nun voraus in das Wasser geschoben werden, um damit im geeigneten Moment den Gegner anzurennen.

Mit diesen Torpedobooten lagen wir auf Vorposten und durchspähten die Nacht nach Panzerschiffen, lange sahen und hörten wir nichts von einem Feinde, da eines Nachts ein Telegramm vom Feuerturm: „Es ist in Nacht und Nebel ein großes Schiff eingelaufen.“ Eine kurze Zusammenkunft in einer Kajüte, „ein Glas Sr. Majestät, unserem Kriegsherrn“, und nun los — 90 000 Mark als Belohnung oder tot — denn soviel war ausgesetzt für die Sprengung einer Panzerfregatte. Wie die Wölfe suchten wir das Wasser ab, es war Mitternacht vorüber, Dunkelheit und Nebel allenthalben, aufgeschreckte Mönche auf dem Wasser, sonst nichts — da — etwas Dunkles hebt sich aus dem Wasser — jetzt etwas Weißes — das ist Dampf! Das Herz pocht in furchtbarer Erregung. Kein Wort wird laut, die Leute stehen an den Spieren, den Tod im Gesicht, jeder weiß es, jetzt gilt es 500 Leben

und die armen unfrigen noch dazu. Ein Stoßgebet? vielleicht ward es vergessen. Ein Wink und noch einer — wenn schon, denn schon — beide Spieren senken sich ins Wasser. Jetzt hebt sich ein mächtiges Schiff aus der Flut — Stimmen werden laut — ha, wie das hallt im Nebel!

„Klar beim Backbord-Anker!“

Was ist das? Ein deutsches Kommando? Der Franzmann will uns narren, und vorwärts geht es jetzt und noch etwa 20 m, da höre ich deutlich: „Aus der Kette!“ Die Stimme kannte ich, die hatte ich hundertmal gehört, das war Kapitänleutnant Sattig, jetzt erster Offizier auf der „Elisabeth“. Das Schiff war unsere „Elisabeth“ mit 400 Mann Besatzung. Das Herz krampfte sich zusammen, die Hand, die das Ruder hielt, war nahezu starr. „Rückwärts“, rief ich zur Maschine. Gott sei Dank, der brave Mann war dort auf seinem Posten. Drei Sekunden noch und Schiff und Menschen wären verloren gewesen. Niemand von uns ahnte, daß die „Elisabeth“ im Kommen war, und sie ahnten nicht, wie nahe ihnen der Freund mit der todbringenden Waffe!

Ganz so gut ist es nicht immer abgegangen. Ein andermal, man hatte an Land wieder eine große Schlacht geschlagen und gewonnen, und wir waren teilweise in Kurhaven an Land gegangen, um die Einzelheiten zu hören und den Sieg im freundlichen Verkehr mit den Offizieren der Garnison zu feiern, da plötzlich, wir waren schon auf dem Wege an Bord, drang vom Hafen, wo unsere Boote lagen, eine laute Detonation an unser Ohr, eine hohe Feuerfäule erhob sich aus der Einfahrt, und brennende und glühende Trümmer flogen nach allen Seiten, wir stürmten nach der „alten Liebe“, dem Bollwerk, hinab. Grauensvoller Anblick. Eines von den Booten war verschwunden, nur ein Teil des Hecks ragte noch zerrißen und zerklüftet aus der Flut, während der Strand besät war mit Klüften von Schiff und Menschen. Der Schiffsführer und fünf Offiziere nebst der ganzen Besatzung hatten den Tod gefunden, auf welche Weise, konnte nicht aufgeklärt werden, wahrscheinlich war man unvorsichtig gewesen und wollte den Landoffizieren einen Torpedo zeigen, ohne selbst von der furchtbaren Gefahr vollends unterrichtet zu sein. Dies war nicht der einzige Unglücksfall, der vorkam, die Seeminen und Torpedos nahmen uns manches Menschenleben, aber die Franzosen merkten daran, daß sie achtbare Waffen waren, und blieben fern vom Schuß.

In der Ostsee war es ähnlich ergangen. Die Franzosen hatten es indessen dort besser, weniger schlechtes Wetter und bessere Ankergründe, aber das war auch alles. Die einzige Landung, die stattfand, geschah auf Rügen, wo ein Boot an Land kam und die Leute sich auf lebenswürdige Weise Butter und Eier einhandelten.

In der Nacht vom 21. zum 22. August wurde drei Panzerfregatten und einem Aviso durch die deutsche Kreuzerflotte „Nymph“ eine unangenehme Überraschung bereitet. Die feindlichen Schiffe waren in der Puziger Bucht bei Neufahrwasser vor Anker gegangen. Infolgedessen machte sich um 10 Uhr die „Nymph“ klar zum Auslaufen. Als die Wolen passiert

waren, ward Generalmarsch geschlagen. Der Kommandant, Kapitän Weickmann, begab sich, um das Zusichkommen des Feindes abzuwarten, auf die Back, wo sich auch der Lotse befand. Die Nacht war nicht so dunkel, als es zu wünschen gewesen, der Mond ging gerade auf, als die „Nymphe“ aus dem Hafen steuerte. Gegen $\frac{1}{2}$ 2 Uhr kam der Feind in Sicht, er lag vor Anker. Die „Nymphe“ manövierte so, daß, während das Licht des Mondes den Feind beleuchtete, sie sich demselben unter Land näherte. Als die Entfernung noch etwa 2500 Schritt betrug, erfolgte der Befehl: „Batterie fertig!“ und im nächsten Augenblick erhielt der Feind die ganze Steuerbordbreitseite. Trozdem gab er sofort einen Schuß ab, jedoch ohne Erfolg, und so ging es auch mit den nächsten Schüssen. Mittlerweile hatte die „Nymphe“ gewendet und warf dem Feinde ihre zweite Breitseite entgegen. Eines der Panzerschiffe hatte unterdessen in kurzer Zeit Dampf aufgemacht und setzte sich zur Verfolgung der „Nymphe“ in Bewegung, die jedoch den Feind durch ihre hinten aufgestellten Positionslaternen zu täuschen wußte. Auf verabredetes Signal wurde das Molenseuer angesteckt, sofort jedoch, nachdem die „Nymphe“ passiert war, wieder gelöscht. Diese kühne Belästigung des französischen Geschwaders veranlaßte den Admiral Pont-Jest, seinen Ankerplatz künftig etwas weiter abzulegen.

Es hat nicht gar lange gewährt, so ist die ganze mächtige feindliche Flotte wieder abgedampft. Auf der Reede von Helgoland, wo am 11. September noch französische Schiffe ankerten, lagen am Abend desselben Tages die preussischen Panzerschiffe „König Wilhelm“, „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“. Weit und breit erblickte man von dort aus kein französisches Kriegsschiff mehr.

Hat der Feind auch später noch einigemal in den deutschen Gewässern gekreuzt — ausgerichtet hat er ebensowenig wie vorher.

Das war ein kläglicher Ausgang der Expedition. Es wäre vielleicht anders gekommen, wenn der Landkrieg für unsere Feinde sich günstiger gestaltet hätte und man in Dänemark sich zu einer Allianz hätte entschließen können, wie man es in Frankreich erwartet hatte.

Die Franzosen sahen das Verfehlte der Expedition, freilich zu spät, selbst ein. Ein französisches Blatt sagte kurz nach der Heimkehr von Frankreichs Flotte: „Ein einfacher Blick auf die Landkarte beweist die Unmöglichkeit, die festen Seeplätze Preußens so ohne weiteres bombardieren zu können. Außer dem Umstand, daß sie fast alle, wie Memel, Stettin, Danzig, Stralsund, im Innern des Landes oder an Häfen, die für schwere Schiffe unzugänglich sind, liegen, gestattet das leichte Wasser, das man an den Küsten entlang findet, nicht, daß man den Außenwerken, durch welche die Häfen geschützt sind, hinreichend nahe kommen kann, um sie mit Sturm zu nehmen, nachdem man sie beschossen hat. Es blieb daher nichts übrig als strenge Blockierung.“

Die hat der Feind allerdings zeitweise ausgeführt, und oft wochenlang in den schwersten Stürmen. Und was die Blockade dem deutschen Handel, den Reedern und Kaufleuten geschadet, davon weiß man in den Handels-

städten zu erzählen, und unsere Verluste zählten nach Hunderten von Millionen. Wer einmal die belebte Elbe gesehen hat, der lernt schätzen, was Deutschland verliert, wenn nur dieser eine große Lebensnerv abgeschnitten ist. Schon seit Anfang Oktober herrschte in unseren Häfen wieder kaufmännisches Leben. Die Schiffe, die bisher am Auslaufen verhindert waren, machten sich reisefertig. Die Tonnen zur Bezeichnung des Fahrwassers wurden wieder ausgelegt, die Sperrungen der Hafeneingänge beseitigt und die Leuchtfeuer wieder angezündet. Mußte man zur Anwendung derselben Sicherungsmittel noch einigemal seine Zuflucht nehmen, die Sperrungen ujm. erneuern, das Feuer der Leuchttürme wieder auslöschen, von langer Dauer ist dies niemals gewesen. Kein Wunder, daß die Furcht bezüglich der zu erwartenden Tätigkeit der Flotte bald vollständig wich!

Erst später sind die Ursachen der Untätigkeit der französischen Flotte bekannt geworden. Die Schiffe waren eben zu der Zeit, in welcher sie noch mit Aussicht auf Erfolg auftreten konnten, nicht fertig. Vossen und Arten fehlten, dagegen war die Unkenntnis der deutschen Küste eine geradezu überraschende. Nur so kann man die Nachricht von dem „Bombardement von Hamburg“ verstehen, einer Stadt, welche 30 Seemeilen binnenlands liegt und mit Panzerregatten überhaupt gar nicht zu erreichen ist. Aber in Frankreich glaubte man es und feierte man solches Bombardement.

Aber einer kühnen Tat ist noch zu gedenken, eines Zweikampfes zur See, der etwas später stattfand und der beredtes Zeugnis davon gibt, wie wenig unsere wackeren, deutschen Seeleute den Kampf und den Feind selbst fürchteten.

Am 7. November 1870 war das preussische Kanonenboot erster Klasse von 326 Tonnen, der „Meteor“, das mit drei Geschützen armiert, eine Besatzung von 62 Mann führte, unter Kommando des Kapitänleutnants Knorr im Hafen von Havana angelangt. Ein Zufall fügte es, daß noch an demselben Tage ein französischer Abisodampfer in denselben Hafen einlief. Der „Bouvet“ war ein doppelt so großes Fahrzeug wie der „Meteor“, hatte 80 Mann an Bord und neun Geschütze; ferner besaß er, dank seiner kräftigen Maschine von 150 Pferdekraft, eine große Schnelligkeit. Ungeachtet der viel günstigeren Verhältnisse auf Seiten des französischen Schiffs — das preussische Boot war nur mit einer Maschine von 80 Pferdekraft ausgerüstet — konnte doch der Kommandant vom „Meteor“ dem Verlangen, sich mit dem Feinde zu messen, nicht widerstehen, sondern ging am selben Tage in See und blieb wartend draußen liegen. Der „Bouvet“ folgte nicht, man hatte aber allerorts diese Herausforderung bemerkt. Hiernach stand ein ritterlicher Zweikampf zwischen den Gegnern in Aussicht, welcher natürlich auf dem offenen Meere, d. h. außerhalb des Hafens und jenseit der sogenannten Neutralitätslinie, ausgefochten werden mußte.

Infolge der ergangenen Herausforderung verließ der „Bouvet“ am 8. November mittags 1 Uhr den Hafen und dampfte in das Meer hinaus. Nach dem seerechtlichen Gebrauche, welcher in diesem Fall übrigens durch

den Generalgouverneur von Cuba noch ausdrücklich eingeschärft wurde, durfte der Gegner seinerseits erst 24 Stunden später zum Hafen hinausfahren. kaum vermochten die ungeduldigen Seeleute des „Meteor“ ihre brennende Kampfbegier bis zur festgesetzten Stunde zu zügeln, und genau mit dem Glockenschlage 1 Uhr setzte sich am 9. November mittags der „Meteor“ in Bewegung.

Außerhalb des Hafens wurde „klar Schiff“ gemacht, d. h. fertig zum Gefecht, und da man den „Bouvet“ in nördlicher Richtung vermutete, dieser

Kampf des „Meteor“ mit dem „Bouvet“.

Kurs gesteuert. Um $1\frac{1}{2}$ Uhr kam der französische Aviso im Norden in Sicht, und es wurde voll Dampf auf ihn abgehalten. Es wurde nicht eher gefeuert, als bis das Kanonenboot sich auf etwa 1200 Schritt genähert, nachdem der Feind bereits 8 Schuß auf den „Meteor“ abgegeben, dessen erster von der Besatzung des Kanonenbootes mit freudigem Hurra begrüßt wurde. Mit dem ersten Schuß des „Meteor“ um $2\frac{1}{2}$ Uhr wurden die Topplaggen gehißt, der Gegner hatte die seinigen bereits wehen, ehe er sein Feuer eröffnete. Der Himmel war bedeckt und die See bei anfangs leichter, später zunehmender nordöstlicher Brise, besonders in der Nähe der Küste, ziemlich ruhig. Dieselbe nahm 10 Seemeilen von der Küste, wo das Feuer eröffnet wurde, aber bereits so bedeutend zu, daß sie im Verein mit der

nordöstlichen Dünung das Kanonenboot mitunter und besonders nach Verlust der Takelage stark schlingern machte und dadurch die Bedienung der Geschütze erschwerte. —

Nachdem die Schiffe sich schnell in begegnender Richtung bis auf 400 bis 500 Schritt genähert, hielt das französische Schiff, plötzlich mit voll Dampf angehend, auf S. M. Kanonenboot ab. Anfangs glaubte man, es wolle, weil es so viel schneller, dem „Meteor“ vor den Bug laufen, um ihn der Länge nach zu beschießen; um dies zu verhindern, wurde das Ruder Backbord gelegt. Gleich darauf wurde rechtzeitig die feindliche Absicht, dem „Meteor“ in die Seite zu laufen und ihn in den Grund zu bohren, erkannt. Sofort ließ Kapitänleutnant Knorr mit voll Dampf vorausgehen, drehte dem Feind mit Ruder hart Steuerbord den Bug entgegen und kommandierte: „Alar zum Entern.“ Bei der großen Nähe der Fahrzeuge bei Beginn dieser Bewegungen verfloßen bis zum Zusammenstoß nur wenige Sekunden.

Das deutsche Fahrzeug führte die Bewegung gerade noch schnell genug aus, um die feindliche Absicht zu vereiteln. Durch diese Bewegung wurde der Aviso zur schnellen Veränderung der eigenen Ruderlage gezwungen, so daß die beiden Schiffe sofort bei der ersten gegenseitigen Berührung der Takelagen abgedrängt wurden und aneinander vorbeijagten — das Kanonenboot lief dabei ungefähr 6 Knoten gegen die See und der Gegner mit Wind und See mindestens 10—11 Knoten Fahrt. Die Schnelligkeit der Schiffe machte ein Entern für die „Meteor“-Mannschaft unmöglich.

Der Gegner gab von seiner hoch über dem „Meteor“ befindlichen Keeling und aus seinen Marsen Feuer, das ebenso schlecht gezielt war, wie sein Geschützfeuer. Die Artillerie des „Meteor“ hatte während dieser Zeit mit eigenem Mißgeschick zu kämpfen. Dem Buggeschütz, welches zum Feuern Befehl erhielt, riß beim Abfeuern die Abzugsleine, und der einen Moment später abgefeuerte Schuß dieses Geschützes traf bloß noch die an der Noth des Besannsbaumes des Gegners hängende Rettungsboje desselben. Die zwei übrigen Geschütze waren, fertig zum Feuern, leider ausgerannt, und dadurch konnte der Vorsteven des feindlichen Schiffes, hart an der deutschen Schiffsseite längs fahrend, in den von dieser und den Geschützröhren gebildeten Winkel eindringen und, die Mündungen vor sich herschiebend, die Rohre nebst Lafetten und Schlitten heben und drehen.

Der Verlust an Mannschaften deutscherseits bestand aus zwei Toten und einem Verwundeten. Das feindliche Manöver hatte den unangenehmen Erfolg, daß das größere feindliche Schiff mit seinem Backbord-Kranbalken sämtliche Wanten und die an Backbord hängenden Boote des „Meteor“, sowie die eine Seite der Kommandobrücke entzwei brach, außerdem mit seiner Fockrahe die deutsche Fockrahe, darauf den Großmast einknickte, welcher wiederum den Besanmast $2\frac{1}{2}$ m über Deck abbrach. Letzterer fiel gleich über die Steuerbord-Achterseite. Das Kanonenboot hatte die See etwas von Steuerbord ein, schlingerte, und der Großmast, der gebrochen nur noch nach Steuerbord und nach vorn zu unterstützt war, schwankte hin und her und fiel nach Steuerbord, das auf dieser Seite hängende Boot mit sich

forttreibend. Nun konnte wenigstens gefeuert werden. Eine der 24-pfündigen Granaten schlug in den Kessel des „Bouvet“, und dieser war im nächsten Augenblick in eine Dampfwolke gehüllt, der „Bouvet“, seiner Maschine beraubt, war ein Opfer des „Meteor“! Da kam diesem die Takelage in die Schraube, auch „Meteor“ mußte stoppen, und während man hier die Schraube klar machte und Holz und Laureste aus dem Schraubenbrunnen herauszieh, setzte der „Bouvet“ Segel und flüchtete dem schützenden Hafen zu.

Nach einer halben Stunde war der „Meteor“ hinter ihm her, ihn mit seinen Granaten verfolgend, aber der Vorsprung, den der „Bouvet“ gewonnen, war zu groß, er erreichte die neutrale Zone, es fiel ein Schuß von der spanischen Korvette „Hernan Cortez“, die dem „Meteor“ solches anzeigte, der „Bouvet“ war gerettet. Die Gefallenen wurden in Havana begraben und die ganze deutsche Kolonie beglückwünschte die Besatzung des „Meteor“. — Das schwächere Kanonenboot hatte einen entschiedenen Sieg errungen, und Frankreichs Flagge, welche an unseren Küsten nichts vermocht, hatte auch im Auslande keine Vorbeeren erringen können. Der Verlust des „Bouvet“ bestand, wie der Bericht sagt, aus 10 Mann „hors de combat“. Knorr, geb. 1840 in Saarlouis, wurde 1893 Admiral und Vendemann, einer der Offiziere, ein Kind des schönen und reichen Düsseldorf, Admiral und Führer der Expedition nach China im Jahre 1900.

Übrigens ist dieser Abiwo nicht lange nachher auf einem Korallenriff in der Nähe der Insel Haiti gänzlich verloren gegangen, und noch oft haben unsere passierenden Schiffe sich angeichts der verrottenden kahlen Spanten jenes Kampfes mit dem „Meteor“ erinnern können. Während bei uns der neue „Meteor“ jetzt ein leichtes schnelles Schiff von 950 Tonnen ist, hat man in Frankreich den Namen „Amiral Bouvet“ 1896 auf eins der stärksten Panzerschiffe von 12 200 Tonnen übertragen.

Raub auf dem Meere, das war alles, was man konnte, man nahm harmlose Rauffahrer, legte die Handelsmatrosen in Ketten und Banden und sandte sie als Kriegsgefangene an Land, eine recht erbärmliche Handlung einiger französischer Seeoffiziere, die sonst durchgängig als Leute aus besten Familien und von höchster Bildung einen Ruf genossen. Daß man so handelte und sogar die Handelschiffe auf der See in Brand steckte, führte dahin, daß man die Landarmee beauftragte, Repressalien zu nehmen, und hier und da geschah einem Bürgermeister oder Maire etwas Ähnliches. — Das verursachte dann natürlich großes Maulaufreißen. — Aber damit nicht genug, die einzige schnelle Korvette der Deutschen, die „Augusta“, übrigens in Frankreich gebaut, machte nunmehr den Franzosen an der eigenen Küste einen Gegenbesuch, nahm und zerstörte mehrere Schiffe und ging unter Kapitän Weidmann bis in die Gironde hinauf. Der einem französischen Schiff entnommene Lotse lotste unter Bedrohung seines Lebens und schrie Beter und Mord, natürlich auf französisch, Weidmann hielt nicht viel von dieser fremden Sprache, kannte aber so viel davon, daß er ihn mit den Worten beruhigte: „Pomade — Pomade — min Sön“ — und der

deutsche Leutnant freute sich, als nach seinem Abgang von einem genommenen, mit Mehl beladenen französischen Regierungsdampfer in zwei Minuten das Feuer aus allen Lufen hell emporloderte und den Franzosen an den Ufern der Gironde anzeigte, daß trotz der großen feindlichen Flotte deutsche Schiffe an ihren Küsten kreuzten. Dann aber wurde die „Augusta“ im Hafen von Vigo an der spanischen Küste von drei französischen Fregatten festgelegt. Die genommenen Schiffe wurden von den Seekadetten der „Augusta“, die man zu Prijsenführern ernannte, nach manchen Fährlichkeiten nach Hause gebracht. — Hierbei sei noch bemerkt, daß das Offizierkorps der „Augusta“ zu gunsten eines unbemittelten französischen Kapitäns auf das Prijsengeld verzichtete.

Der Krieg vom Jahre 1870—71 hatte uns manches erkennen lassen, erstens unsere Schwäche, einen energischen und zahlreichen Gegner bekämpfen zu können, und dann war der Wert uns klar gemacht worden, was es mit einer ausgebildeten Torpedo- und Seeminenverteidigung auf sich hat. Nach dem Jahre 1870 kommt neues Leben in die Flotte, die sich nun eine deutsche Flotte nennt, und was unsere Eltern erdacht und erstrebt, jetzt kommt es endlich geklärt zu Tage, die Flotte eines einigen deutschen Vaterlandes unter schwarz-weiß-roter Flagge, und nicht mehr ein Erzeugnis einzelner Sonderwünsche und Bestrebungen.

Hoch Preußens Mar: so flatterte vom Mast
Der preußische Adler schwarz in weißem Feld,
Und treu ihm folgend auf dem raschen Flug
Schaut' stolz hinauf manch junger Preußenheld.

Nun schwingt er sich nach langer Weltensfahrt
Mit starkem Flügelschlag zum Kaiserthron hinauf,
Und dort auf eines Zepfers goldnem Knauf,
Da hält der Preußen Mar nun seine Wacht.

Schwarz, weiß und rot, das ist's Panier,
Das Deutschlands Söhne eint zu fester Schar.
Doch dankend, hoffend, schauen alle wir
Hinauf zum Kaiserthron, zu Preußens Mar.

* * *

Nun galt es und ging es an, größere Mittel flüssig zu machen als früher. Im Jahre 1870 hatte die französische Regierung eine Ausgabe für die Marine von 138 Millionen Mark, Norddeutschland hingegen nur 21 Millionen. Eine langsame Vermehrung war notwendig, zwar wurde der Vorschlag eingebracht, die Panzerschiffe der Franzosen zu behalten und bei der Kriegskostenentschädigung mit in den Handel zu nehmen. Wir hätten dann wohl schnell eine Flotte gehabt, aber was für eine? Schiffe aus Holz, die bald dahinfaulen mußten, mit Kanonen, die nicht auf der Höhe der Zeit, Maschinen, welche auch bald veralten mußten, mit anderen Worten einen ganzen Hausstand von zurückgesetzten Sachen.

Uniformen der deutschen Marine.

Maschinen-Ingenieur Beizer-Unter- Kapitän-Leutnant im Überrocks Leutnant Korvetten-Kapitän Deskoffizier. Feldweibel.
(Gala). Kadett. Unterleutnant (Gala). Admiral (Gala). im Überzieher. (Überrocks). Vize-Stäbel-Kadett.

Während wir uns dann mit altem Material herumgeschlagen hätten und in jedem Jahre mit größeren Widerwärtigkeiten hätten kämpfen müssen, hätte man in Frankreich neue Schiffe auf Stapel gelegt, hätte Industrie und Handel damit neu belebt, und bei uns hätte alles geruht und wäre in der Ruhe des Friedens versauft wie die Schiffe selbst. Solches sah man an maßgebender Stelle ein und schenkte nun aus den Reihen der Armee der

Admiral Albrecht von Stosch.

Marine einen Mann, der ein hervorragendes organisatorisches Talent besaß, den General v. Stosch. Er übernahm die Leitung der Marine als Generalleutnant und wurde im Jahre 1875 Admiral.

Albrecht von Stosch, geboren in Koblenz im Jahre 1818, war 1866 als Generalmajor Oberquartiermeister, dann Direktor im Kriegsministerium, 1870 Chef des Stabes bei dem Großherzog von Mecklenburg, dann Generalintendant der ganzen Armee. Trotzdem er einige 50 Jahre hinter sich hatte, gab er sich mit fast jugendlicher Kraft und Liebe an seine neue Arbeit. Er suchte Schiffe und Werften in allen Einzelheiten kennen zu lernen, die Schwächen der Organisation zu ergründen und zu verbessern. Er übernahm

die Erbschaft des Prinzen Adalbert und baute sie aus, und die Art, wie er sie ausbaute, das wird ihm in Deutschland niemals vergessen werden. Von nun ab wurde nicht mehr im Auslande gebaut. Auf deutschen Werften erstanden nun die Kreuzer und Panzerschiffe, in deutschen Fabriken wurden die Panzerplatten und Steven, die Ketten und Stahltrössen, die Maschinen und Kessel — alles, vom Flaggenknopf bis zum Kiel, wie sich später der Admiral Graf Montz ausdrückte, gefertigt.

Die größten Fabrikanlagen am Meer sowohl, wie im Binnenlande verdanken General von Stosch ihren Aufschwung. Bald begannen auch andere Nationen ihre Panzerschiffe in Deutschland bauen zu lassen. Es genüge, von diesen großen Fabrikanlagen nur folgende zu nennen: Vulkan in Stettin, Gutehoffnungshütte in Westfalen, Dillingerhütte in Rheinland, Blohm und Voß und die Reitherstiegwerft an der Elbe, Norddeutsche Werft in Kiel, Schiffsbau-Gesellschaft Weser, Schichau-Elbing, auch Krupp in Essen, Gruson in Budau und Ganz-Rattbor, Guilleaume & Felten Mülheim a. Rh. sind dem General v. Stosch in gleichem Maße verpflichtet, und daß sie es anerkannten, haben sie ihm bei seinem Austritt aus dem aktiven Dienste durch eine wertvolle Anerkennungsadresse bewiesen. Von den Privatwerften ist der Vulkan die bedeutendste.

Die Vollendung der Panzerfregatte „Preußen“ hatte den Ruf der Fabrik augenblicklich und, wie sich bald erwies, dauernd begründet. Der „Vulkan“ konnte mit Recht neben den genialen Meistern der modernen Kriegstechnik, neben Krupp, Dreyse und Gruson genannt werden. Der Vulkan wurde die Wiege des deutschen Panzerschiffbaus. Die Werft ließ in rascher Folge vom Stapel: die Panzerfregatte „Sachsen“, die Kreuzerfregatten und Schwesterschiffe „Leipzig“ und „Prinz Adalbert“, die Fregatten „Stosch“ und „Stein“, die Linienschiffe „Brandenburg“ und „Weißenburg“, die Kreuzer „Hertha“ und „Gansa“, ferner die Linienschiffe „Mecklenburg“ und die neue „Preußen“, sowie eine ganze Menge großer Kriegsschiffe für China und andere Staaten; außerdem entstanden auf dem „Vulkan“ ganze Flotten von Dampfern, die für die aufblühenden Dampferlinien bestimmt waren. Schon im Jahre 1879 wurde als Anerkennung der Fabrik die große Ehre der Gegenwart des Kaisers beim Ablauf der Kreuzerfregatte „Stein“ zu teil.

Neben diesem eigentlichen Fabrikwesen sind aber noch andere Einrichtungen mit dem Aufschwung der Kriegsmarine Hand in Hand gegangen — die Dampferverbindungen. — Allen voran Bremen mit seinem vom Staate unterstützten „Lloyd“, dann Hamburg selbständig mit seinen nicht minder großartigen Linten. Es ist der Geist der Hansens, der wieder in frischem Blute pulstert und Deutschlands Flagge, sicheren Schutzes bewußt, nach allen Meeren trägt. Man kann annehmen, daß die Bremer Dampfer allein an 140 000 Passagiere jährlich über den Ozean bringen, manche natürlich als geschweherte Existenzen hinausführend, andere nach besserer Arbeit suchend, andere damit beschäftigt, neue Fäden zu spinnen in dem großen Netz des

Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm II.“ des Norddeutschen Lloyd.

Handels und des Verkehrs, alle aber die deutsche Zunge sprechend und das deutsche Wesen in alle Welt tragend.

An einzelnen Tagen werden in den Bureaus des „Lloyd“ an 3000 Personen expediert, man kann sich also einen Begriff des ganzen Verkehrs daraus machen, wenn man jeden Menschen nur mit drei Gepäckstücken bepackt sich denkt. Der „Norddeutsche Lloyd“ in Bremen hat auf seiner Dampferflotte 8000 Menschen an Personal, er beförderte 1902 etwa 335 000 Passagiere und 3 172 000 cbm Fracht. Die Hamburg Amerika-Linie 261 000 Personen und 4 339 000 cbm Fracht. — Wie vielen Tausenden bringt eine solche Verkehrs-gesellschaft nicht Brot und Unterhalt? — Hunderttausenden; wer heute noch solches nicht erkennt, der will es nicht, und ob es noch viele solche Menschen in Deutschland gibt? Tausende; sie verdienen aber nicht ihren Namen als Deutsche. Die älteren der Bremer Dampfer wurden nach den deutschen Strömen benannt, die „Wejer“, „Elbe“, „Trave“, „Fulda“, „Eider“, alles Schiffe, die größer und ebenso groß sind wie der „König Wilhelm“, aber sie haben andere, modernere Maschinen, andere Schiffslinien und bedeutend mehr Pferdekkräfte als jener, sie sind also auch viel schneller. Diese größeren Handelsdampfer sind in zwei Klassen geteilt, diejenigen, die nur 15—18 Seemeilen und solche, die 18 Seemeilen und mehr laufen; die letzteren sind die wichtigeren, fünf Schiffe des Norddeutschen Lloyd, die „Lahn“, „Kaiserin Maria Theresia“, „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kronprinz Wilhelm“ und „Kaiser Wilhelm II.“ (1901); der Hamburg Amerika-Linie: „Auguste Viktoria“, „Columbia“, „Fürst Bismarck“ und „Deutschland“ (1900). Die modernen Meeresriesen, ihrer Schnelligkeit wegen die Windhunde genannt, gehen in sechs Tagen von Bremen nach New York hinüber und haben solch vollendete Einrichtung für die Passagiere, daß sie den Dampfern der fremden Nationen meist vorgezogen werden. Deutsche Kapitäne und Offiziere haben ein anderes Wesen als Engländer und Amerikaner, und es spricht die Fremden mehr an. Da solche Schiffe viel länger sind, als unsere Panzerschiffe, gebrauchen sie auch längere Docks. Die Schiffe „Wilhelm der Große“ und „Deutschland“ sind 197 und 203 m lang, so daß unsere Docks nicht lang genug wären, die Werftanlagen in Bremen und Bremerhaven und Hamburg sind also großartige, die Flußverbesserungen kolossale Arbeiten gewesen. Solche Dampfer, denen Schnelligkeit der Fahrt fast alles ist, müssen ganz regelmäßig gedockt werden, denn man verlangt einen absolut reinen Bodenanstrich.

Von diesen Schiffen kann man wirklich sagen, es sind Häuser, es sind in der Tat Paläste. 200 m lang und 17 m hoch, das ist die Höhe von vier- bis fünfstöckigen Häusern. Wenn da jemand von unten nach oben klettert, hat er schon eine nette Anzahl Treppen hinter sich. Ein imposantes Bild ist es, wenn solch ein Dampfer ankommt oder abgeht, das gleiche Leben jedesmal, nur in umgekehrter Reihenfolge. Hier ruft es in die dichtgedrängten Wartesäle hinein: „Abfahrt nach Ostasien oder China!“ ganz wie in Berlin: „Abfahrt nach Potsdam!“ und Tausende setzen sich in Bewegung von anderen Tausenden begleitet; da sind es die Tränen der Trauer, des

Abschiedes, die geweint werden, oder die Hoffnung auf das bessere „Drüben“, die man in den Gesichtern lesen kann — auf der anderen Seite, wenn der Dampfer ankommt, die Tränen der Freude, die geweint werden, alle Leiden und Schmerzen, Entsagen und Entzücken, Freude und Seligkeit ist hier in engem Raume dicht gedrängt, einige Minuten, und alles ist vorbei — dort schwimmt der Koloss von dannen mit seinen Tausenden von Menschen und seinen Millionen an Wert — hier laufen die Menschen auseinander, die eine Woche gefellig, manchmal herzlich miteinander gelebt, um sich vielleicht nie wieder zu begegnen, und andere Hunderte stürzen die Schiffstreppe hinauf und hinab, und es beginnt ein Entladen und wieder Neu-laden, denn in vier bis fünf Tagen muß der Riese des Ozeans bereit sein zu neuer Fahrt. —

Wahrlich, es sind ergreifende, packende Momente, diese Bilder in einer Seefahrt, und dann, wenn der Krieg kommt, was dann? Dann rasen mit um so tollerem Mute die Kapitäne hinaus in das Meer, mögen auch hinter ihnen und vor ihnen die Feinde drohen. — Sie sind schnell, den meisten werden sie entrinnen, und sind sie erst in neutralem Gebiet, dann lachen sie Hohn ob des Gegners; und die Einfahrt und die Ausfahrt, wenn der Feind vor der Weser, vor der Elbe liegt? — Andere Zeiten — andere Bilder — dort liegt unser Wilhelmshaven, dort Helgoland, dort liegt unsere Flotte — sie werden niemand mehr vor der Elbe und Weser dulden.

Wenn aber der Feinde zu viele sind — was dann? Dann werden die „Aller“ und „Fulda“ selbst zu Kreuzern, und lange soll es dauern, bis man sie alle hat, wenn es aber dazu kommen sollte, dann ist es schon sehr weit gediehen, denn dann ist kein Privateigentum auf See mehr geschützt, dann nahen wieder die Zeiten, die ein Jahrhundert hinter uns liegen sollten, die aber von Franzosen und Engländern und Russen als die normalen genannt werden, dann werden auch die Hamburger Schiffe, die „Deutschland“ und ihre Schwestern, die Bremer Riesenschiffe „Kaiser Wilhelm der Große“ und „Friedrich III.“, zur Kreuzerflotte stoßen, und was sich zu Deutschlands Bestem im Frieden großgezogen hat, das wird dann im Kriege eine schneidige Waffe in geübter Hand braver Männer werden, darum Ehre den Förderern dieser Sache, Ehre vor allen dem großen Kanzler des Deutschen Reiches — dem Fürsten Bismarck — Ehre dem Minister v. Stosch, dessen denkwürdige und zu beherzigende Worte aus dem Handschriftenalbum für Sturm und Not wir hier beifügen:

„Möge jeder Deutsche deutsch werden.“

Der General von Stosch, der in seinen Fähigkeiten, aber auch in seinem Streben weit über die meisten Menschen hinwegragte, hatte bei all seiner Festigkeit, die oft Rücksichtslosigkeit wurde, ein gut Teil seines rheinischen Wesens sich erhalten. Zunächst stammt aus seiner Zeit die Redensart, mit dem weißen oder mit dem schwarzen Quast (Pinsel) zur Inspektion kommen. Kam er mit dem schwarzen Quast, so gab es Zusammenstöße und Havarien, wobei die anderen stark den kürzeren zogen, deshalb rief man, oder

signalisierte man aus der Ferne schon, wie der Mann beim Lot, der den Fischen zuruft:

Wahr ji da unnere
Kabeljau un Flunnere!

Ob es ratsam sei, ihm mit besonderen Anliegen nahe zu kommen.

Klar und deutlich waren seine Äußerungen über Personen; so schreibt er z. B. aus einem Orte nach Hause: Hier sitze ich bei Tisch mit einem Herrn Oberstabsarzt aus X. Er spricht kein Wort. Mehr kann man vom Menschen nicht verlangen. Weniger günstig aber schnitt ein Kommandeur eines Tages ab, der an Land im Exerzieren und an den Festungsstanonen dem hohen Chef seine Truppe vorstellte. Dieser Herr, der infolge der Schönheit seines Körpers, seines Bartes, seiner Bewegung, kurz in Bewunderung seines eigenen Ichs alle Moden, soweit es das Reglement gestattete, mitmachte, fand nicht überall hierfür die gewünschte Gegenliebe, zumal manches von ihm bekannt geworden, das mehr humoristisch als ernst war, so unter anderem, war er einst als tadellos kostümierter Herr im bürgerlichen Gewande auf dem Bahnhof in Hamburg erschienen, man verlangte an dem Ausgang zum Bahnsteig die Fahrkarte, nun ging das Suchen an, je mehr Taschen, desto mehr Verfolger! hier etwas, hier noch was — eine, zwei, drei Bartbinden, aber kein Billet, es war eine höchst peinliche Lage, bei der Enge des Raumes, der Kürze der Zeit, und der Anzahl der Zuschauer!

Hier lag der Fehler aber wo anders; zur Inspektion hatte sich Bellmann, er hieß natürlich nicht ganz so, à conto seiner eleganten Beine sehr vorteilhaft seine Vorzüge zeigend, herausgemacht. Die Inspektion ging ihren regelmäßigen Gang, und alles war in bester Ordnung gewesen. Der Chef befahl die Offiziere zusammen zur Kritik, ehe diese aber heran waren, wendete sich Stosch zu seinen Adjutanten und begleitenden hohen Offizieren mit der Bemerkung: „Ich habe mir die ganze Zeit überlegt; wie mag der Bellmann nur in die Hosen hineingekommen sein?“ Im übrigen war der Quast eitel weiß und Bellmann bald hinterher Stabsoffizier.

Die vielen maschinellen Neuerungen, die auf den Handelsschiffen noch mehr zur Ausnützung kommen müssen, weil an Bord dieser die geübte Menschenkraft mehr und mehr ersetzt werden muß, vor allem aber der gewaltig angewachsene Verkehr zwischen dem alten Europa und dem emporstrebenden Amerika hat mit der Idee, daß die Riefendampfer für den Handelsverkehr nicht geeignet, wieder aufgeräumt. Für Deutschland schwimmen mehrere Dampfer, die den Abmessungen des „Great Eastern“ vom Jahre 1859 nicht fern stehen auf dem Wasser. Allen voran der Dampfer „Deutschland“ mit 23 000 Tonnen Wasserverdrängung, „Kaiser Wilhelm der Große“ hat 20 000. Für die Route Sandy-Hook nach Queenstown nennt man diese Schiffe schon 4 Tageschiffe, denn die „Deutschland“ hat sie in 4 Tagen 23 Stunden zurückgelegt, an einem Tage sogar 600 Seemeilen, was einer Geschwindigkeit von 25 Seemeilen in der Stunde entspricht. Noch größer, aber nicht so schnell ist das englische Schiff „Oceanic“, nämlich 211 m

lang bei 28 000 Tonnen und 23 000 Pferdekraften, deren die „Deutschland“ 33 000 hat. Der „Great Eastern“ ist demnach hier überholt und die Größe des Verkehrs, die Schnelligkeit der Umladung und der Abfertigung machen die Schiffe bezahlt. Solch Riesendampfer hat 450—600 Mann Besatzung; von denen 200 dem Maschinenpersonal angehören. Das Schiff „Kaiser Wilhelm II.“ ist eingerichtet 775 Passagiere I. Klasse, 343 II. Klasse und 770 III. Klasse zusammen 1888 Passagiere aufzunehmen.

Im Jahre 1873 bewilligte man dem Chef der Admiralität v. Stosch die Mittel zu dem Ausbau der Marine, wie er ihn entworfen hatte, und doch von 1871 auf 1872 der Wert der Einfuhr von Hamburg und Bremen von 889 auf 1149 Millionen Mark gestiegen — machten sich doch schon Wünsche laut, Inseln im Pacific und Küstenstrecken von Afrika zu erwerben. — Wer sollte das alles beschirmen? — Summa Summarum für etwa acht Jahre wurden gegen 220 Millionen flüssig gemacht — und damit kann man schon einiges herstellen.

Unter der Leitung des Generals v. Stosch entstand die Panzerflotte, bis auf die bereits vorhandenen drei Fregatten und zwei Fahrzeuge, und das Torpedowesen ging seiner Ausbildung entgegen. Herrschaft in der Ostsee, Beherrschung der Nordsee, das war es, was er durch kräftige Seeschiffe anstrebte, denen eine Anzahl von Panzerkanonenbooten, wie „Wespe“, „Biene“, „Mücke“ u. a., den Rücken decken sollten. Immerhin noch im Prinzip das Wesen einer Defensivflotte.

Haiti, eine der großen Antillen, beinahe wie Cuba eine Perle der Antillen und ebenso wie jenes reich, überreich ebenfalls an Bluttaten, Zerstörungen, Verwüstungen und Greuelszenen; Haiti im Glanze einstiger französischer, Cuba im niedergehenden Glanze spanischer Herrschaft! Aber während auf Cuba heute das spanische Element im Sterben liegt, ist Haiti längst aus der französischen Umklammerung heraus und ein Freistaat geworden, in dem seit 90 Jahren die Schwarzen und Mulatten gegeneinander wüten, teils außerhalb der Grenzen nach San Domingo hinüber, teils innerhalb derselben in Form von scheußlichen Ermordungen, Bürgerkriegen und anderen Greuelszenen. Während unter habgierigen und blutdürstigen, manchmal auch tatkräftigen, das Beste wollenden Regenten, Präsidenten und „Kaisern“ eine Umwälzung der anderen folgte, sind zwei Dinge der Bevölkerung, die zu $\frac{3}{10}$ aus Ganz-Schwarzen besteht, geblieben, der Haß gegen die Weißen, die einstmals die Sklavenhalter waren und die man mehrere Male unter den furchtbarsten Megeleien und Grausamkeiten zu vernichten bestrebt war, und der der lateinischen Rasse eigentümliche Charakterzug des strahlenden, renommierten, flachen Wesens. Früher dem Christentum ziemlich erobert, ging nach der letzten Verjagung des Napoleonischen Heeres im Jahre 1803 der Neger wieder zum tiefsten Heidentum, dem Banden-Fetischtum zurück, einem tiefeingefleischten Götzdienst, verbunden mit Menschenopfern und Menschenfresserei. Obgleich oft mit Massenhinrichtungen gegen diese Heiden vorgegangen wurde, frißt heimlich dieser Kannibalismus immer noch weiter. In diesem reichen „Bergland“, wo

überall Trümmer von Fabriken und Städten, von Bergwerken und öffentlichen Gebäuden die inneren Mißstände kennzeichnen, leben nur wenig Europäer, denn heute weiß dort niemand, ob nicht morgen wieder ein frisch-frei-fröhlicher Straßenkampf tobt, ob der Präsident, der heute den Weißen noch Schutz zusagt, morgen nicht durch einen anderen ersetzt ist, der den Weißen das Hemd auf dem Leibe nicht gönnt.

Allerdings so ganz ernsthaft sind jene Schwarzen, bei denen jeder Soldat eine höhere Charge einnimmt, nicht zu nehmen, immerhin aber hat es Männer unter ihnen gegeben wie Toussaint, Dessalines u. a., welche ganzen europäischen Heeren oft mit Erfolg widerstanden. Unter den Fremden ist der Franzose der beliebteste und der Deutsche gehaßt. Deshalb die Übergriffe und Erpressungen gegen die Deutschen eine stets wiederkehrende Erscheinung.

Es war im Jahre 1872, also im ersten Jahre der Ministerschaft des Generals v. Stolz, als es galt, wieder ein solches Unrecht — dessen Betrag sich auf 20000 Dollar belief — wett zu machen, d. h. den ewigen geldlosen Redensarten der Präsidenten ein metallisch klingendes Ende zu bereiten. Zwei Schiffe, die „Vineta“ und „Gazelle“ unter Kapitän Batsch, hatten hierzu den Befehl. Unter den Offizieren der „Vineta“ befand sich als wachhabender Offizier auch der Leutnant v. Stranz. Die „Vineta“ war, wie man heute im landläufigen Stil manchmal sagt, ein schwimmendes Gymnasium d. h. ein Seekadettenschulschiff mit einigen 30 Seekadetten an Bord.

Es war am 13. Juni 1872 zur Zeit des Sonnenuntergangs, als das Ultimatum abgelaufen war und der Augenblick gekommen, wo der Deutsche Repressalien üben, oder — sich mit Redensarten abspeisen lassen mußte. Wenige Minuten nach der gegebenen Zeit enterten die deutschen Matrosen mit 14 Booten die haitischen Kriegsschiffe „Mont organisé“ und „Union“. Sie waren den Negern zu schnell, sie waren noch nicht fertig, freilich Patronen und Geschosse lagen an Deck umher, aber zu spät. Die Schiffe waren genommen, und die Mannschaften wurden wie eine Herde auf Prähme verladen und an Land geschickt, während unsere Kanonen gewärtig waren, jeden Augenblick in das Spiel mit einzugreifen. Die Schiffe blieben im ungestörten Besitz der Deutschen, und der Leutnant v. Stranz sowohl wie die anderen Offiziere sicherten sich von der genommenen Admiralsflagge ein Stückchen als eine seltene Reliquie. Anderen Tags, als das Geld mit süßsauren Gesichtern, soweit dies die schwarze Farbe erkennen ließ, an Bord gebracht worden und die rotblaue Flagge wieder bei Zurückgabe der Schiffe gehißt werden sollte, war man in nicht geringer Verlegenheit, doch der Segelmacher Bramtuch wußte auszuhelfen, denn blau und rot hat man in jedem Hellegat.

So ganz ohne Pulver und Blei ist es jedoch nicht abgegangen, und manch heitere Episode aus jenen Tagen ist im Gedächtnis geblieben. An Land war Generalmarsch geschlagen worden, Wachtfeuer loderten auf den Plätzen, und die Forts wurden armiert, die Generale in goldstrogenden Uniformen liefen und ritten hin und her und des Redens und Parla-

Parzerkanonenboote in Wilhelmshaven im Dodt.

Von diesen Schiffen war das erste ein moderner Kreuzer mit Schnellfeuerkanonen, und unseren beiden Kadettenschiffen zusammen überlegen.

Sämtliche Deutsche hatten bereits Port au Prince verlassen und waren auf einen deutschen Dampfer gegangen. Alle anderen Europäer verließen die Stadt, sobald das deutsche Geschwader einlief und das Ultimatum bekannt wurde, denn ein allgemeines Blutbad stand zu befürchten. Die Schiffe machten Dampf, und die Batterien an Land standen in Bereitschaft. Der älteste deutsche Kommandant war der Kapitän Thiele, zur Zeit der oben geschilderten Begebenheit bereits Seefadett, mußte ihm die ganze Sache wie eine Wiederholung des damaligen Dramas vorkommen, dieselben Motive, dieselben Coullissen, nur andere Schiffe und eine neue Generation.

Der 6. Dezember 1897 ist ein Montag. Es ist bekannt geworden, daß der Präsident den bevorstehenden Krieg an der Spitze der vereinigten Land- und Seestreitkräfte bis in das Herz von Deutschland hineintragen will. An Bord sind alle Vorbereitungen getroffen, um die Schiffe anzugreifen und dann zu landen. Die Bajonette und selbst die Kadettendolche sind geschliffen. Noch am 5. üben sich die jungen Krieger, mit Gewehren nach der Ringscheibe zu schießen, denn sie wissen, daß sie von beiden Schiffen vereint zu einer Kompanie zusammengestellt worden sind. Der Gefechtsbefehl lautet, daß alles Feuer auf den „Crete à Pierot“ konzentriert wird, sobald derselbe anfangen sollte mit Schießen, oder sobald der erste Schuß von der „Charlotte“ gegen ihn abgegeben wird. Um 1 Uhr ist das Ultimatum abgelaufen. Sämtliche Handelsschiffe verlassen den Hafen. Auf allen haitianischen Regierungsgebäuden weht die Flagge in hellem Sonnenschein. Um 12 Uhr ist Gottesdienst auf den deutschen Schiffen, während die feindlichen Schiffe ihre Plätze etwas verändern.

Um 12¹/₂ Uhr erscheint ein Parlamentärboot auf dem Wasser. Verhandlungen werden angeknüpft, und um 4 Uhr nachmittags ist die Entschädigungssumme bezahlt, und die deutsche Flagge wird salutiert. — Unsere Leute sind enttäuscht, denn wenn auch ein heißer, verlustreicher Kampf vorstand, an nichts anderes als Sieg hatte auch der Geringste unter ihnen gedacht, es hatte nicht sollen sein.

Auf Wiedersehen Port au Prince und „Crete à Pierot“, unsere Waffen in Deutschland sollen nicht rosten, und die neuen Kreuzer, die man nun bei uns erbauen wird, werden unseren Seeleuten dereinst noch ein ganz anderes Selbstvertrauen geben, als sie es heute auf den dünnwandigen panzerlosen schwimmenden Gymnasien „Stein“ und „Charlotte“ haben konnten, also: Auf Wiedersehen!

Es hat sich noch einige Jahre so hingezogen, aber das Wiedersehen kam, und Wiedersehen macht Freude, weniger dem „Crete à Pierot“ als dem deutschen Kanonenboot „Panther“ (1901), das, kurz nachdem man es genügend in Düsseldorf am Rhein auf der Ausstellung bewundert hatte, 1902 nach Westindien hinüber ging, um den dritten Akt drüben zu Ende zu spielen. Dort hatte nämlich ein Thronprätendent, ein gewisser Firmin, sich des „Crete

à Pierot“ bemächtigt und den deutschen Dampfer „Markomannia“ aufgebracht und beraubt, der „Panther“ unter Korvettenkapitän Eckermann fand den „Crete à Pierot“ nach einigem Suchen und ließ ihm, dem Seeräuber ohne Flagge, kurze Bedenkzeit zur Übergabe, und als diese nicht zur Zeit erfolgte, schoß er ihn zusammen, ein Magazin explodierte, und die Fluten schlossen sich über den Resten des Piratenschiffes.

Aber auch die Zeit des Generals v. Stosch ist nicht von schweren Unglücksfällen frei geblieben. Das Panzerschiff der „Große Kurfürst“, Kommandant Kapitän Graf Montz, verunglückte auf seiner ersten Fahrt, die es von seinem Erbauungshafen an der Jade machte, am 31. Mai 1878 auf der Höhe von Folkestone im englischen Kanal.

Der „Große Kurfürst“, ein Schwester Schiff der Turmschiffe „Preußen“ und „Friedrich der Große“, hatte 6770 Tonnen Wasserverdrängung, 5400 indizierte Pferdekkräfte und 6 schwere Kanonen. Die Besatzung bestand aus 500 Mann einschließlich der Offiziere. Beim Ausweichen des deutschen Geschwaders vor anderen Schiffen fuhr der „König Wilhelm“ dem „Großen Kurfürst“ in die Seite, und trotzdem dajelbst alle Sicherheitsmaßregeln getroffen wurden, legte das Schiff sich mehr und mehr auf die Seite, das Wasser drang auf irgend eine Weise in die für geschlossen angesehenen Abteilungen, und schließlich kippte das große Schiff, vollständig seinen Boden zeigend, um.

Graf Montz befahl „Alle Mann aus der Maschine“ — „Alle Mann über Bord“. Aber das Sinken geschah zu schnell. Die Braven, die in der Maschine und an den Pumpen ausgehalten, sind fast alle umgekommen. Im ganzen sind ertrunken 269 Mann, darunter der erste Offizier, sechs weitere Offiziere, 6 Deckoffiziere, 1 Kadett, 27 Unteroffiziere, 227 Matrosen, Heizer und Soldaten, nebst drei Engagierten. Rettungsversuche heldenmütigster Art, selbst von den Verunglückten, wurden ausgeführt, wie vom Kommandanten, der mehreremal noch ins Wasser sprang, um einzelne seiner Leute zu bergen — aber es waren nur einzelne, die meisten rettete der „Wilhelm“, der, selbst sehr schwer leet, nachher in Tau genommen werden mußte, um ihn nach einem englischen Hafen zu schleppen. Die Versuche, den „Großen Kurfürsten“ zu heben, waren im Anfange viel versprechend, dann aber, als immer mehr Zeit verfloß, das Schiff sich im Sande vergrub und das Seewasser mehrere Monate gewirkt hatte, wurde der Versuch immer unlohnender und schließlich aufgegeben.

Daß die Erfahrungen der Seeschlacht von Lissa hierdurch etwas in Frage gestellt wurden, muß sich jeder sagen, der den Schaden des „König Wilhelm“ im Dock nach der Kollision gesehen, auch der „Wilhelm“ wäre im Gefecht verloren gewesen, und nachträglich sah man sich genötigt, alle Vorschiffe der Panzer einer ganz gründlichen Verstärkung zu unterwerfen.

Die Kämpfe der Nord- und Südstaaten in Nordamerika, wo schon ganz achtbare Kanonen gegen die ersten Panzerschiffe kämpften, die Schlacht bei Lissa und die Erfahrungen auf den Schießplätzen hatten es zuwege

gebracht, daß man bei allen seefahrenden Nationen den neu auftauchenden Fragen die eingehendste Behandlung zu teil werden ließ, während Amerika nach seinen außerordentlichen Anstrengungen sich zur Ruhe setzte, um Finanzen und Staaten sich erholen zu lassen.

Während man zuerst nur dünne Bleche aufeinander legte, um dickere Platten zu erhalten, fing man bald an, aus vielen dünnen eine dicke Platte zu walzen und zu schmieden, und fand, daß solche Platten viel besser waren als die vielfachen dünnen, eine einfache vierzöllige Platte war stärker als zwölf einzöllige. So war mit einem Mal das englische Schiff, der „Warrior“, stärker als alle vorher gebauten amerikanischen Monitors, und man erbaute eine ganze Flotte gleich starker Schiffe, sowohl in England als in den anderen Staaten. Das war um das Jahr 1865.

Wiewohl den Engländern die Warriorschiffe eine Zeitlang für das Non plus ultra, für unverwundbar galten, so mußten ihnen doch selbst Bedenken gegen diesen Glaubensartikel beigegeben sein. Natürlich! ein jeder Widerstand muß ja zu besiegen sein, wenn ihm eine angreifende Kraft von hinreichender Größe gegenübergestellt wird. Es bekamen nun die Geschützverbesserer, wie Armstrong, Whitworth, Blakeley u. a., an denen ja in England niemals Mangel ist, Arbeit. Schon 1862 hatte Armstrong ein gezogenes Riesengeschütz fertig, das 300pfündige Langgeschosse zu schleudern bestimmt war. Noch ehe dasselbe seine Züge erhalten, probierte man es mit einer runden 156pfündigen Kugel bei fünfzig Pfund Pulverladung, und der Schuß durchbohrte die Warriorscheibe, d. h. eine Wand, die analog den Wänden eines Panzerschiffes aus $4\frac{1}{2}$ zölligem Eisen mit Holzhinterlage konstruiert war.

Wenngleich die Ergebnisse im Ernstfall sich manchmal ganz verschieden gegen die Friedensübungen zeigen, so hat man doch genügend oft im Gefecht Panzer gegen neuere Kanonen führen können, so im Jahre 1881 den „Huascar“, ein peruanisches Schiff, wie unser „Arminius“, gegen die chilenischen Panzerschiffe „Blanco Encalada“ und „Almirante Cochrane“, die beide mit 24 Zentimeter-Kanonen bewaffnet waren. Der „Huascar“, geführt vom Admiral Grau, versuchte zu rammen und auszuweichen, da zerstört ein Schuß das Ruder, andere Schüsse zertrümmern seine Geschütze und Geschütztürme, der Schornstein fällt zusammen, das Wasser strömt durch die Risse der Panzerwände, aber Grau kämpft weiter, da durchschlägt ein Geschuß den Kommandoturm, Grau wird zerrissen, und der „Huascar“, ein halbes Wrack, ist von den übermächtigen Chilenen genommen.

Seitdem kämpfen Panzer und Kanonen miteinander. Beider Dimensionen sind stetig gewachsen; alle seefahrenden Länder sind in den Kampf mit hineingerissen worden, aber noch ist keine Grenze, kein Ziel erreicht. Man baute Schiffe mit 90 cm starken Panzerwänden, aus mehreren Platten bestehend, man walzte Platten von vorzüglichstem Schmiedeeisen von 55 cm Stärke. Dagegen konstruierte man Kanonen, die Panzer und Holzhinterlage glatt durchschlugen. Fast könnte man annehmen, daß es in dieser

Beziehung keine Grenze geben wird. Macht man die Panzer noch so stark, die Kanonen bleiben nimmer zurück, und darum ist es noch am wahrscheinlichsten, daß sie zuletzt den Sieg davontragen, wie man es sogar ziemlich bestimmt sagen dürfte. Kanonen von 80 und 100 Tonnen Gewicht, wurden in mächtigen Kriegsschiffen entsendet. Dennoch wird die Ura der Panzerschiffe nicht dahinstirben, denn der großen und größten Kanonen sind wenige, und gegen die kleineren Kaliber schützen die Panzerplatten stets, gegen die großen aber auch noch in gewissem Maße. Derjenige Staat, der als erster seine Panzerschiffe abschaffen wollte, würde daher in derselben Lage sein, wie z. B. Deutschland, wenn es sein allgemeines Wehrsystem fallen ließe — die Schiffe würden machtlos gegen die Fremden und denen zum Opfer fallen, die noch Panzerschiffe besitzen.

Verhältnis der Widerstandsfähigkeit der Panzerarten gegen aufschlagende Geschosse:
 100 mm Krupppanzer = 200 mm Verbundpanzer = 300 mm Eisenplatten.

Die Panzerwände der neuen deutschen Linienschiffe.

Übrigens nahm man bald Abstand davon, die Schiffe mit den ganz schweren Kanonen zu bewaffnen und mit ganz schwerem Panzer zu belasten. Man scheute sich davor, verhältnismäßig wenige und langsam schießende Kanonen an Bord zu geben, die man stets mit Maschinen bedienen muß, und zieht es vor, bei einem Gewicht von etwa 50 Tonnen, immer noch 1000 Zentner, eine Grenze zu machen.

Daß unser deutsches Vaterland an diesem Wettstreite zwischen Panzer und Kanone den lebhaftesten Anteil genommen, ist wohl selbstverständlich. Ja, es ist in dieser Beziehung allen Staaten vorangeeilt. Die Krupp'schen Geschütze sind unstreitbar das Beste, was in dieser Beziehung geleistet worden ist, wenngleich im Laufe der Zeit auch allseitige Ausbildung der Fabrikationsmethoden die Unterschiede verringert.

Die schweren Kanonen der deutschen Marine sind 24, 26, 28 und 30,₅ Zentimeter-Kanonen, die aber in sich wieder viele Abarten zeigen, so daß die neuen Kanonenrohre immer länger und wirkungskräftiger werden als die früheren Konstruktionen, die selbst größere Kaliber hatten. 24, 26,

Arthur Renard, Kiel.

Einseitig gehärtete Nickelstahlplatte der Gußstahlfabrik Friedr. Krupp in Essen.
Größe $5620 \times 2100 \times 250$ mm. Beschoßen in Meppen am 13. Juni 1901 durch 28,3 cm Kanone.
Vorderseite.

Arthur Renard, Kiel.

Einseitig gehärtete Nickelstahlplatte der Gußstahlfabrik Friedr. Krupp in Essen.
Größe $5620 \times 2100 \times 250$ mm. Beschoßen in Meppen am 13. Juni 1901 durch 28,3 cm Kanone.
Rückseite.

28 und 30 $\frac{1}{2}$ Zentimeter-Kanonen sind solche, die man anderwärts 9-, 10-, 11- und 12-Zöller nennen könnte. Es gibt indessen auch solche von 43 cm oder 19- bis 20-Zöller, in die man ohne Beschwär hinein kriechen kann. Da solche Kanonen nun auch 45 mal so lang sind, als die Mündung weit, so sind sie 18 m lang, man muß also, um durch sie hindurchzukommen, eine ordentliche Strecke kriechen, und solche Kanone senkrecht hingestellt, reicht an die Dächer der höchsten Berliner Häuser hinan, welche vier Fenster übereinander haben.

Man sollte glauben, damit wäre eine Ende erreicht, aber es ist nicht der Fall, sowohl Krupp als Armstrong als Schneider entwerfen und schmieden immer wieder neue Instrumente. Einen einzelnen Menschen damit zu erschießen, wäre unendlicher Luxus, aber die Schiffe machen es nötig und neben den Schiffen die Panzerbatterien an Land, die heute schon in der Dicke von 2 m Hartgußeisen von Krupp-Gruson gegossen werden.

Die deutschen 24 und 28 Zentimeter-Kanonen neuer Konstruktion zeigen folgende Verhältnisse:

Mündungsweite	Rohrlänge	Rohrgewicht	Schwerstes Geschöß	Höhe des Geschößes	Pulverladung
24 cm	9550 mm	25 640 kg	215 kg	96 cm	47 kg N.-P. *)
28 cm	11200 mm	33 800 kg	345 kg	112 cm	75 kg „

Wenn solche Geschöße in den Batterien plagen, gibt es furchtbare Verheerungen, Menschen und Geschütze, Maschinen und Wände werden zerrissen und zerstört, deshalb galt es, wieder und wieder neue Mittel des Schutzes herbeizuholen. Aus dem schmiedeeisernen Panzer entstand der Verbundpanzer und aus dem Verbundpanzer der Stahlpanzer und endlich aus diesem der Nickelstahlpanzer. Zwar kann man als gewöhnlicher Sterblicher kaum behaupten, daß Schmiedeeisen weich sei, Eisentechniker und Seeleute aber behaupten es, und man kann sehen, daß die Hartguß- und Stahlgeschöße durch Schmiedeeisen hindurchgehen, ohne sich nur einen Millimeter an Länge oder Dicke zu verändern. Die Form des Lochs ist ganz dieselbe wie die des Geschößes bis auf einige abgeriffene Trümmer. Deshalb fing man an, die Platten hart zu machen, man verband Stahl und Eisen, brachte Stahl nach außen und Eisen nach innen, und nun gelingt es den Geschößen weniger hinein zu kommen, mindestens aber geht ein Teil der Geschöße dabei in Trümmer, oder aber es vergeht eine ganz kleine Spanne Zeit bis zum Eindringen des Geschößes in den Panzer, und diese kleine Zeit genügt, daß die Sprengladung sich entzündet und das Geschöß außerhalb platzt und nicht innerhalb, und das ist denn doch ein gewaltiger Gewinn. Das Hüttenwerk Dillingen und Krupp sind heute unsere ersten Plattenfabrikanten.

Die erwähnten Nickelstahlplatten, die seit 1895 allgemein eingeführt

*) Nitroglycerin oder rauchfreies Pulver.

Panzerturm mit 24-Zentimetergeschütz auf dem Rüstpanzer „Siegfried“.

Arthur Menard, Kiel.

worben sind, werden einseitig gehärtet, sie besitzen den höchsten bis jetzt erreichten Widerstand. Es war stets ein Problem der Technik, Zerstörungskraft und Widerstand unter gewisse Regeln — Verhältnisse — zu bringen, die allgemein faßlich sind, man vertiefte sich hierbei nur zu oft in kompliziert mathematische Kombinationen, wenn man mit Gewißheit operieren wollte. Indessen genügt für unsere Zwecke folgendes als allgemeiner Anhalt für die Bewertung von Panzer:

Beschießt man mit bestem 24 cm Panzergeschosse verschiedene Panzer, so kann man mit diesem Geschosse 5×24 cm Schmiedeeisen durchdringen, aber nur noch $2 \times 24 = 48$ cm Stahlplatten.

Eine Nickelstahlplatte von 25 cm Stärke widersteht aber einem 28 cm Stahlgeschosß, das mit größter Geschwindigkeit auftrifft, vollständig (siehe die Vor- und Rückwand der Scheibe, Seite 299), so daß die Regel dahin erweitert wurde: Ein Panzergeschosß von 24 cm durchschlägt nur noch $0,6 \times 24 = 14,4$ cm Nickelstahlplatte.

Wenn man dem alten Schiffe „König Wilhelm“ 12-zöllige Verbundplatten gab, so ist das Schiff in der Wasserlinie heute so stark, als wenn es 15 Zoll Schmiedeeisen hätte, an Stelle der früheren 9 Zoll. Da nun Stahl noch besser ist als Verbundpanzer, so wird man bald von Schmiedeeisen überhaupt nichts mehr hören. Der große Vorzug der Panzer ist mithin folgender: Können sie auch nicht die Hart- und Stahlgeschosse durch ihre Stärke abhalten, so verbieten sie es, mit dünnwandigen Granaten zu feuern, und in diesem Sinne haben die Panzerplatten die Kanonen überwunden.

Die Verheerungen, die plagende Granaten in einer Batterie anrichten, kennen wir heute. In der Batterie des „König Wilhelm“ waren in einem Raum von 50 m Länge und 18 m Breite 400 Menschen dicht zusammengedrängt. Wenn in dieser „furchtbaren Enge“ eine schwere Granate krepierete, würde es mit der Batterie zu Ende sein. Im freien Felde haben die Sprengstücke eine Wirkung von 600 m Radius! Da mußte Wandel geschafft werden. — Trennung der Batterie in kleinere Räume, Erbauung von Zwischenwänden zwischen den Kanonen — ganz wie an Land, wo man sie „Traversen“ nennt. Immer winkeliger, immer weniger übersichtlich werden die Schiffe, Türme, Halbtürme, Kasematten und dergl. mehr entstehen.

Es ist nicht mehr möglich, die ganzen Schiffe und Batterien mit Panzer zu belegen, die Schiffe sind zu lang, die Gewichte werden zu groß, man fängt an sich zu beschränken, die Citadellschiffe, Kasemattschiffe, Turmschiffe entstehen. Nur noch ein schmaler Gürtel in der Wasserlinie bleibt gepanzert, und auf demselben erheben sich einzelne Panzerbauten, die äußerlich mit dem anderen Bau in eins verlaufen.

Und was wiegt solch ein Panzer? Ein Quadratmeter Eisenblech wiegt $7,5$ kg, wenn es einen Millimeter dick ist; wenn es 405 Millimeter sind, wie bei „Sachsen“, $7,5 \times 405$ kg. Eine Fläche von nur 60 m Länge und 3 m Höhe auf beiden Seiten des Schiffes wiegt $2 \times 60 \times 3 \times 7,5 \times 405$ kg,

das sind 21870 Zentner oder 1093,5 Tonnen, hierzu käme mit noch etwa 10 Prozent die Holz hinterlage; man sieht also, daß man bald damit in die Brüche käme, wenn man das ganze Schiff panzern wollte, und doch gibt es Schiffe, die 4000 Tonnen Erz in den Panzerwänden mit sich schleppen, fürwahr „panzerumgürtete Riesen der See“. Das Panzergewicht der „Wettin“-Klasse ist 34,4 Prozent des Eigengewichtes des Schiffes, das 11 830 Tonnen wiegt.

Da, wo aber der Panzer fehlt, durchfurchen die Geschosse nach Belieben die weiten Räume, sie kommen von vorn und hinten und oben, von allen Seiten dringt das Wasser nach, und das Schiff muß im Laufe der Zeit sinken, wenn — wenn es nicht eben, wie solches der Fall ist, nach unten durch ein horizontales Deck aus Eisen oder Stahl dicht gemacht ist. Im Innern birgt jedes Panzerschiff, einer mächtigen Schildkröte gleich, ein, manchmal zwei, gewölbtes, schwer zu treffendes, kaum zu durchschlagendes zweites Schutzmittel.

Zu diesen Schiffen gehören schon die Panzerschiffe der „Sachsen“-Klasse, eine eigentliche Schöpfung des Generals v. Stosch. Diese Schiffe sind jetzt veraltet und nach den Erfahrungen der chinesisch-japanischen Kämpfe zum größeren Schutz der Geschützbedienung, die früher in offenen Kasematten kämpfte, umgebaut worden. Während bei älteren Schiffen der innere Raum durch wasserdichte Schotten in viele Vertikalabschnitte zerlegt ist, damit, wenn der eine Leck geworden ist, das Wasser auf diesen beschränkt wird und somit das Schiff nicht gleich zum Sinken kommt, hat man jetzt das ganze Schiff horizontal und vertikal durch dicht haltende Eisentwände durchzogen und oft mehr als 120 Räume geschaffen, die voneinander vollkommen unabhängig sind. Selbst wenn viele dieser Wände zerstört sind, wird man noch im Stande sein, das Schiff über Wasser zu halten. Zur weiteren Vervollkommnung der Tragfähigkeit der Zellen hat man diejenigen, die der Bordwand zunächst liegen, mit Kork, bei anderen Schiffen mit Kokosfaser gefüllt. Die „Sachsen“-Klasse hat ihre Stärke vorzugsweise nach vorn, kann sie aber auch nach den Seiten hin geltend machen. Der Panzer der „Sachsen“ ist da ein doppelter, wo er seine größte Stärke, und zwar von 16 Zoll = 406 mm zeigt; die dickere, die 10zöllige Platte, liegt nach außen. Da wo der Panzer nach oben hin aufhört, schließt sich in der Horizontalebene ein Panzerdeck von 76 mm Stärke an, das gar keine Öffnungen hat und nur durch die Kasematte, mit 10zölligem Seitenpanzer versehen, von unten her passierbar ist. Die „Sachsen“, für 6 m Tiefgang gebaut, ist ein Schiff, das seinerzeit außerordentliche Defensivkräfte mit großer Offensivfähigkeit vereinigte, aber für hohe See nicht geeignet war.

Das Kanonenboot „Wespe“ charakterisiert in seinen Einzelheiten die maritime Küstenverteidigung. Es ist ein Schiff mit kleiner Dampfgeschwindigkeit (9—10 Seemeilen). Die Artillerie besteht nur aus einer Kanone vom größten Kaliber, der 30,5 Zentimeter-Kanone von 36 000 kg = 36 Tonnen Gewicht, die Geschosse von 325 kg mit 92 kg Pulverladung verfeuert und

mit diesen die schwersten der schwimmenden Panzer noch auf große Entfernungen durchschlagen kann. Der geringe Tiefgang dieser Fahrzeuge (3,3 m) und der flache Boden macht es ihnen möglich, sich vor überlegenen Flotten in den Schuß der Küste zu begeben, während ihre große Anzahl einer stärkeren Flotte gegenüber immer noch einen beachtenswerten Gegner abgibt. Bei ihnen feuert die Kanone über Bank und beherrscht einen großen Winkel des Gefechtsfeldes.

Aber die siebziger Jahre führten noch andere Waffen als den Sporn und die Kanonen, nämlich die Seeminen und vor allem den Torpedo der Vollendung entgegen. Unterdessen war der Personalbestand der Flotte im Jahre 1880 auf 4 Admirale, 65 Kapitäne, 350 fernere Marineoffiziere, 125 im Offizierérang stehende Personen und 5700 Matrosen angewachsen.

Felgoland aus der Vogelschau.

Achtes Kapitel.

Verschiedene Fahrten in fernen Welten.

Kanonensboote. — Auf Felgoland. — Der Kampf mit dem Drachen. — Die Artillerie des Meeres.
— Eine Millionengeschichte aus Dominika. — Singapore und Siam. — Auf Borneo unter den
Dajaks. — In der Südsee. — Samoa.

Das Jahr 1882 fand den Leutnant z. S. v. Rheinstejn, der nach bestandenen praktischen und theoretischen Examen nunmehr wieder die Schule verlassen hatte, auf einem kleinen Kanonensboote in der Nordsee eingeschifft. Das Kanonensboot hieß der „Drache“ und war ein friedliches Vermessungsschiff, bestimmt, die Mündungen an der Nordsee aufzunehmen. Diese Kanonensboote auch mit noch böseren Namen belegt wie „Blix“, oder gutmütigen wie „Möwe“ und „Albatros“, haben eigentlich mit ihren Namen wenig gemein. Früher dachte man sie als Teile der Küstenverteidigung, und sie waren als Vorposten, Direktions-Angeber, Wiederholer von Signalen auch recht gut. Wenn man sie auf dem Wasser von weitem ansah, konnten sie mit ihrer gefälligen Barktafelage einen bestechenden Eindruck machen; die Beschäftigung der inneren Einrichtung fiel natürlich weniger günstig aus und in den Wasserlinien fehlte einigen von ihnen alles, was man sonst Schönheit bei einem Schiffe nennt.

Diese, zu denen auch der „Drache“ gehörte, hatten keine scharfen Linien, kein hochgezogenes Heck oder vorspringenden Bug, man hätte bei ihnen vorn und hinten beinahe verwechseln können, so wie bei einem Eisenbahnwagen es ziemlich egal ist, nach welcher Seite er geschoben wird.

Die Boote waren nach alten Mustern gebaut worden. Sie haben manchmal größere Fahrten nach dem Mittelmeer, nach Westindien und nach der asiatischen Station unternommen, ja es sind einzelne davon in der Südsee tätig gewesen. Dazu sind sie mehr wegen ihrer Kleinheit und wegen ihrer wenig kostspieligen Unterhaltung geeignet, als wegen ihrer Seetüchtigkeit. Ein großes Kanonenboot ist ein schwacher Dampfer und ein noch schwächerer Segler, bei ordentlichem Gegenwinde tritt es auf der Stelle, wie der Soldat auf dem Exerzierplatz.

Der „Drache“, führte an Deck drei Kanonen, eine 15 cm-Kanone und zwei 12 cm-Kanonen, die ein gutes Gegengewicht abgeben, da alle diese Schiffchen sehr stabil waren, d. h. sehr das Bestreben haben, sich aufzurichten, wenn die See sie auf die Seite legt. Die Stabilität, also das Bestreben sich aufzurichten, ist eine große Bedingung bei der Schiffsberechnung, aber zu viel des Guten hat hier auch seine zwei Seiten. Die Bewegungen der Kanonenboote waren so schnell, daß man sich sehr daran gewöhnen mußte, und es ging früher die Rede davon, daß eine Flasche, frei auf einem Tisch stehend, nicht Zeit habe herunterzufallen, so schnell richteten sich die schlingenden Boote auf.

Die Besatzung des „Drachen“ bestand aus dem Kommandanten, dem Kapitänleutnant Kombauch, drei Offizieren, einem Doktor und 90 Mann.

Die Ausrüstung in Kiel war beendet, und wir gingen durch den Kanal nach Tönning und von dort nach Wilhelmshaven. Bremerhaven wurde zuerst das Zentrum unserer Fahrten, und wir fanden uns nicht schlecht dabei, denn überall fanden wir freundliche Aufnahme und auch das notwendige Verständnis für unsere Arbeiten, die ja der ganzen seefahrenden Welt zum Nutzen dienen. Vorzugsweise waren es daher auch die Konsule, die Vertreter der verschiedenen Nationen, die Reeder und die Kapitäne, mit denen wir in Verkehr traten.

Der Zweck der Küstenvermessungen ist schon angedeutet, er ist, den betreffenden Teil des Küstenstriches nebst der Umgebung, die Tiefenverhältnisse des Wassers, alle für die Navigierung in Betracht kommenden Angaben, so klar und verständlich in einer Karte darzustellen, daß auch der fremde Navigator sofort erkennen kann, wie er sich dem Lande nähern oder sich von ihm entfernen muß, welche Vorteile und Nachteile die Küste für ihn in Bezug auf Sicherheit bietet, ob und wie er bei verschiedenen Witterungs- und Stromverhältnissen mit oder ohne Lotsen einen Hafen oder eine Reede anfehlen kann.

Man muß mit Meßkette und Stab ebensogut umzugehen verstehen wie mit den nautischen Instrumenten, mit dem Theodoliten ebensogut, wie mit den verschiedenen Loten und Loggs, gleichmäßig mit Kompaß und Nivellementinstrumenten arbeiten können. Eine Karte von Helgoland oder der Weser-

einfahrt ist schöner im Sommer zu fertigen, als eine von der Nehrung bei Billau im Herbst, eine Gegend, wo die Menschen sich mit rohem Fisch, Roggenbrot und Kümmel einen guten Tag machen. Ich ziehe Helgoland zur Badezeit unbedingt vor, wenn mich auch stets der Helgoländer, wie jeder andere Badeortsbewohner, an das aufgesperrte Maul eines Haijisches erinnert, der sich eben unter die Beute geschneilt hat, nur daß die Zähne in diesem Maule nicht so scharfkantig sind, aber festhalten tun sie auch, nur schmerzen sie nicht.

Helgoland, erst seit dem Jahre 1890 zu Deutschland gehörig, lag teilweise mit in dem Rahmen unserer Karten, wieweil eine vollkommene Aufnahme erst später erfolgen durfte, nachdem die Übergabe seitens England geschehen war. England ist ein Handelsstaat, also hat auch England mit Helgoland einen guten Handel gemacht. Immerhin können wir damit zufrieden sein, denn eine fremde Insel vor unseren Haupthäfen war ein Dorn im eigenen Fleisch, und von jetzt ab werden wir es halten, wie wir den Rhein gehalten haben. Und sind es auch nur 2000 Menschen, die damit dem deutschen Lande wieder zurückgegeben sind, es ist immerhin eine Abrundung, ein Abschluß des Gebietes, wertvoller, als manch großes Stück irgendwo anders.

Der Kapitänleutnant Rombauß war an Bord wie an Land gleich beliebt. Zu einem fröhlichen unverwüßlichen Humor hatte ihm die Natur einen riesenhaften Körper und eine eiserne Gesundheit geschenkt, was braucht man mehr, um glücklich zu sein. Von seinen Gaben machte er den ausgiebigsten Gebrauch, sei es bei den Spielen der Helgoländer an Land, sei es auf Bällen oder in der Gesellschaft alter Junggefallen in Bremerhaven, Rombauß war überall der erste, und seine Untergebenen durften deshalb nicht nachstehen.

Die Helgoländer Fischer und Schiffer sind, abgesehen davon, daß sie es nicht nötig haben, Fische zu fangen, weil das Fischen von Zwanzigmarkstücken bequemer ist, als das von Kabeljau, ein solider und kräftiger Menschenschlag, sie lieben manches alte Kraftspiel, so unter anderem „tug of war“, das Spiel, bei dem zwei Parteien am Strick ziehen und diejenige gewonnen hat, nach deren Seite der Strick fortbewegt wird. Man nennt es bei uns in Deutschland „Strickreißen“. Unsere Leute, die anstrengendere Arbeit als die Herren Helgoländer gewohnt sind, gingen mit Vergnügen auf die Reizungen der Inselbewohner ein, und unter großem Zulauf von Badegästen fand der „tug of war“ statt. Die Helgoländer, die das Geschäft geübt, hatten sich schlaue den Vorteil der Strandstellung besorgt, während unsere Leute erhöht standen, deshalb auch schlechter Fuß fassen konnten als jene. Obgleich Rombauß, der das Spiel persönlich leitete, die Bootsmannsmaatenspeife ergriff, ging die Sache zuerst schief, da machte der mitziehende Unteroffizier auf den Unterschied der Stellung aufmerksam, und unter dem Protest der Engländer und anderer und unter der lauten Befürwortung der deutschen Badegäste fand ein Ausgleich der Stellungen statt. „Hurra für Deutschland“ — „Hurra für Helgoland“ — „Hurra für England!“ rief

man durcheinander. Ein Augenblick, und unter lautem Jubel zogen unsere Leute mit den Helgoländern ab.

Da naheten zwei englische Badegäste, schlanke starke Männer, und stellten sich auf die Seite der Helgoländer. „Hier fünf Pfund“, rief einer, „dem Gewinner!“

„Stellt ihr zwei Mann mehr, wir ziehen mit für Helgoland!“

Rombauz sah sich um — da war niemand mehr, außer ihm und mir, seine Kuttergäste waren alle am Strick. „Gut“, rief er, „ich halte die fünf Pfund!“ und sein dunkles Gesicht färbte sich noch um einen Schatten tiefer. „Außer Ihnen, meine Herren, nehmen Sie noch einen beliebigen dazu, ich stelle mich mit meinem Leutnant auf die Seite meiner Kuttergäste.“ Ein stummer Wink sagte mir, daß er mir eine ordentliche Leistung zutraue — ich dachte an unseren alten Freund Schlotholz und nahm meinen Platz ein.

Der einmal angefachte Eifer teilte sich den Zuschauern mit, und zahlreiche Wetten wurden gemacht.

„Vorwärts, Jüngens“, rief Rombauz, „wir vom „Drachen“ wollen mit der Gesellschaft mal ordentlich längsdeck geh'n, als wenn's eine Kiepe Kommißbrote wär!“

Wir stellten uns auf, dreizehn gegen vierzehn, Rombauz stand als letzter, der Strick spannte sich und auf das Signal des Unparteiischen wurde gezogen. Unentschieden, manchmal nach rechts, manchmal nach links — Rombauz stand die Füße tief in den Sand eingegraben, den Oberkörper nach hinten, das Ende des Strickes in ausgestreckten Händen haltend, eine sonderliche Anstrengung schien er nicht zu machen. Wir waren nahe daran, nachzugeben, und eine gewaltige Aufregung bemächtigte sich der Zuschauer, da — ein leiser Pfiff des Kommandanten, der so klang, als wenn der Bootsmannsmaat pfeift „alle Mann!“, und man sah, wie sich die Arme von Rombauz bogen und seine Füße sich steiften — derselbe Pfiff noch einmal, und vorwärts ging es — mit der zappelnden Last der vierzehn hinterher!

„Hoch der „Drache“ — hoch der Kapitän und sein Leutnant!“ ertönte es in der Runde, während ein Mitglied der deutschen Gesellschaft schnell seinen Hut abnahm und eine Sammlung für die Drachenmänner anstellte. So reich waren die modernen Wikinger noch nie vom fernen Inselland zurückgekehrt, als an jenem Abend, und die Märchen über die „bannige Kraft“ ihres Kommandanten gingen ins schier Unglaubliche, mit der er schon damals sinnbildlich Helgoland nach Deutschland herübergezogen.

Des Abends in der „Harmonie“ in Bremerhaven war Rombauz ein gern gesehener Gast, dort verkehrten die Reeder und Senatoren; der Mann vom „Drachen“ hatte es hier schon manchem zuvorgetan, und eines Tages entwickelte sich daselbst eine furchtbare Verschwörung gegen ihn. Man wollte ihn, wie man es so nennt, für all seine Untaten einmal gründlich „einseifen“. Man wußte, daß er den einen Tag beim englischen Konsul mittags um fünf Uhr eingeladen war. Daß es daselbst hoch her ging, und daß Rombauz keinen guten Wein vorübergehen ließ, wußte man auch, und wenn man ihn dann noch abends um neun Uhr in den Keller der „Harmonie“ lotsen.

würde, dann war man ziemlich sicher, daß man den gefürchteten Mann einmal endlich unterkriegen würde. Einigen Freunden beim englischen Konsul war ein Wink gegeben worden, und man hatte Rombauz schon ordentlich eingeheizt, ehe er nach der „Harmonie kam. Als man seinen schweren, festen Schritt auf der Treppe hörte, steckten einige der Kapitäns lächelnd die Köpfe zusammen, und einer sagte:

„Nun, meine Herren, an die Gewehre, jetzt beginnt der Kampf mit dem Drachen!“

Ein lautes Gelächter war die Antwort, aber im gleichen Moment trat Rombauz herein, und mit heiterem Auge überflog er die Gesellschaft.

„Das lob' ich mir — so zahlreich heute!“

„Ja, Herr Rombauz“, entgegnete einer, „wir feiern heute den Geburtstag des Senators Lürßen, und da er uns eine ordentliche Decklast aus dem Bremer Ratskeller besorgt hat, konnte man doch nicht fehlen — wollen Sie nicht neben dem Herrn Senator Platz nehmen!“

„Mit Vergnügen, nichts lieber wie dies, aber, meine Herren, ich komme eben von Waitland, vom Diner, und nun diesen schweren Chablis! Sapperment, aber gut ist er.“

„Es wird schon geh'n“, sagte schmunzelnd der eine Nachbar.

„Es wird schon geh'n“, sagte auch Rombauz, und bald herrschte Fröhlichkeit und Hochgenuß in der schweren Tabaksluft des Kellerlokals.

Es wurde elf Uhr und Rombauz wankte nicht. Schon waren einige der Verschwörer kleinmütig nach Hause gegangen. Es wurde zwölf und ein Uhr, und die Zahl der Becher hatte sich merklich gelichtet. Es schlug zwei vom nahen Turme — da war es ganz still in der engen Kause, und nur noch dumpfes Schnarchen ertönte aus den Winkeln. Da plötzlich erschütterte der Ruf: „Kellner, Kellner!“ die leeren Räume.

Schlaftrunken stürzten dieselben herbei und gewahrten nun folgenden seltsamen Anblick. Auf dem Tische stand Rombauz, und auf die müden Schläfer zeigend befahl er: „Sorgen Sie dafür, daß jene Schwächlinge nach Hause kommen, und morgen können Sie ihnen sagen: das war der Kampf mit dem Drachen! ich hätte es so gesagt.“ — Dann kreuzte auch er an Bord, und der salutierende Posten — wir lagen am Bollwerk — sprang vorsichtig auf die Seite trotz der salutierenden Stellung, denn Rombauz kam manchmal stark aus dem Kurs. Die Topplast war auch ihm heute etwas zu schwer geworden. Er mußte noch lange an den Kampf mit dem Drachen denken und freute sich herzlich, mit scharfem Ohr jenen Schlachtrup erhascht zu haben. Von der Zeit an aber soll die Kampfeslaune in der „Harmonie“ nachgelassen haben.

Bei der wissenschaftlichen Betrachtung von Helgoland ist dies ein hochinteressantes Stückchen Erde, gegen das fort und fort durch die Jahrhunderte die sogenannte schwere Artillerie des Meeres donnert und vernichtend wirkt. Die sämtlichen friesischen Inseln sind nur noch Trümmer einer einstmaligen Dünenkette, die kleinen Halligen, die nach den Sturmfluten noch stehen geblieben sind, in steter Gefahr des Verschwindens, und große Deich- und

Dammwerke werden aufgeführt, jene Reste alter Herrlichkeit und Fruchtbarkeit zu erhalten. Dieser Halligenschutzbau hat aber in dem weiten Wellenmeere Länderstrecken wieder gewonnen, der all jene Granit- und Faschinenfangdämme an Wert übertrifft. In den letzten 50 Jahren sind 9000 Hektare Land gewonnen worden, und viele Tausend Hektare harren noch der Eindämmung, mit anderen Worten, hier werden in stiller friedlicher Arbeit kleine Provinzen neu geschaffen, freilich ein Kampf bleibt es immer, ein Kampf des Menschen mit der gewaltigen Natur, und in diesem Kampfe tätig zu sein, das war die Aufgabe des „Drachen“. Die Artillerie des Meeres, die die schwersten Arbeiten verrichten kann, Felsen und Klüften vernichten, und Felsen tatsächlich werfen — schießen kann — einmal ist eine Betonmasse von 1350 Tonnen 15 m weit ins Innere bewegt worden — hat auch an Helgoland ihre Kraft ausgelassen, erosierend, nagend; jährlich frisst das Meer 5 cm von Helgoland ab und stürzt es in die Flut. Im Jahre 1070 war Helgoland 2,8 km lang, heute ist es noch 1,5 lang. Aber auch hier wird gemauert, gedeicht und gefangen. Wollen wir doch dem deutschen Gouverneur sein 0,59 qkm Land und unseren Matrosen-Artilleristen ihre Panzerbatterien erhalten, den Goldfischern von Helgoland ihre Fanggründe und den Flottendivisionen der Nordsee ihre Außenposition im Falle eines Zwistes mit anderen Flotten, die nun nicht mehr angesichts der deutschen Klüften ankernd diese blockieren können.

Das Schiff, auf dem Leutnant v. Rheinlein zum anderenmal den Leuchtturm Eddystone passierte, war die Kreuzerkorvette „Medusa“. Diesmal war die Südsee station unser Ziel — der Stille Ozean mit seiner großen, weit zerstreuten Inselwelt. Gibraltar — Suezkanal — Ceylon — Javastraße, dann hinaus in den weiten Ozean, und nach etwa zwei Jahren wieder zurück, dann aber Oberleutnant und auf dem schönen Achselstück, der Sternwarte der Jugend, der erste Stern. In Deutschland feimte die kolonialpolitische Saat, aber wenn wir auch nun schon so etwas von dem Hauche des nationalen Gefühls unserer frühesten Vorfahren wieder zu spüren vermeinten, es ist doch nur schwach gewesen, nichtsdestoweniger, was eines Tages als lebensfähig an das Licht treten sollte, wollte erst richtig begründet sein. Im geheimen hat die Flotte schon lange vorgearbeitet. Sie sammelte die Nachrichten im Auslande über Länder und Inseln, über Meeren und Häfen, und alles fleißig zusammengetragen, gab eines Tages eine klare Übersicht dessen, was erforscht war, und wo man mit Aussicht die Hand anlegen sollte. Auch die „Medusa“ hatte derartige Instruktionen, wie ich erst im Laufe der Zeit wahrnehmen sollte.

Diesmal waren Wind und Wetter in der Biscaya uns günstiger, und als sich im Süden die Konturen des hohen Vorgebirges von Finisterre am Horizonte abzeichneten, konnte man sich gar nicht mehr die Angst auslegen, mit welcher man vor einigen Jahren nach derselben Gegend ausgehauert hatte.

Ohne Raft ging es hin durch die lieblichen Fluten des Mittelmeeres, wo ehemals die meerdurchgleitenden Schiffe der Hellenen nach den Säulen des Herkules strebten. Vorüber an den Inseln der Phäaken, wo der weit

umherirrende Odysseus, den die trauernde Nymphe Kalypso nach langem Kampfe entlassen hatte, mit seinem Floß einst gestrandet, das einzige Rettungsmittel, was ihm geblieben, denn Poseidon war ihm feindlich gesinnt, weil er dessen Liebling, den einäugigen Riesen Polyphem, den freundlichen Bertilger seiner Gefährten, geblendet. Odysseus, gerettet durch den ambrosischen Schleier der Meeresgöttin Leukothea, fand gastliche Aufnahme bei dem Phäakenkönig Alkinoos, dessen Tochter Nausikaa ihn im Schilf des Stromes mit den schönwellenden Fluten gefunden.

Vorüber ging es an dem klassischen Lande der Hellenen selbst und an der schönen, großen Inselwelt, hin durch der „heiligen Salzflut“ unendliche Fluren — hinter uns lassend das Land der Cyclopen — die furchtbaren Engen der Stylla und Charybdis, die in ihren entsetzlichen Rachen Männer und Schiffe verschwinden lassen. — Wem erstehen da nicht täglich und stündlich im Geiste von neuem jene schönen, anmutig geschmückten Sagen des Altertums, von den erzumgürteten Helden in den vielreihigen Schiffen, von den Ungeheuern des Meeres, dem furchtbaren Polyphen, dem schrecklichen Scheusal, wie dort häufig ernährt die gepriesene Göttin Amphitrite! Hin wandelten die Gedanken nach Norden, nach der Stadt mit den Türmen hochragender Schutzwehr, dem vielumkämpften Troja, wo der Lanzen-schwingende Held Achilles den helmbuschumflatterten Hector im Zweikampf erlegte, wo dann in geschwollener Meeresflut die Griechen Jammer und Elend gefunden, daß Schiff und Menschen versanken, denn Poseidon empörte die Meeresflut, schwingend den Dreizack, er erregte Orkane, Orkanen zum Kampf, und in Gemölke verhüllt' er Erd' und Gewässer. Unter sich türmten der Ost und der Süd und der saufende Westwind, auch hellwehender Nord, und wälzt' unermeßliche Wogen.

Wie will es wunder nehmen, daß inmitten jener Zeugen der Sagen und Dichtungen sich diese verstoßen auch in unsern Sinnen schlichen und manche Fabel und Märchen, die man selbst erlebt oder gehört hatte, neu belebten, die Erzählungen der Nymphen und Medusen, auf unseren Schiffen, die ja deren Namen sogar trugen! — Ost saßen wir zusammen an Deck in den schönen, klaren Nächten, unter dem „ewig“ blauen Himmel des Südens und frischten die Kenntnisse und Erinnerungen früherer Zeiten auf, gern lauschend denjenigen unter uns, die in jugendlicher Begeisterung, welche die Umstände schaffte, Gesänge aus dem Homer vorzutragen sich bemühten.

„Ob es heute noch derartiges geben kann?“

„Ob es das geben kann? Ich glaube wohl“, so begegnete eines Abends solcher Frage einer der auf der Kampagne herumstehenden Offiziere, der Leutnant v. Uchtriz.

„Sie denken wohl an den Klabaوترmann und ähnliche abgenutzte Seemannsgagen, lieber Baron?“ rief der Doktor.

„Keineswegs, mein Bester — diese abgedroschenen Rombüsengeschichten sind mir zuwider, die überlasse ich den Erzählern hinter dem Ofen, die von allem Unmöglichem so gern reden und schreiben, das Wahre und Mögliche aber stets beiseite zu lassen bemüht sind, weil sie es nicht kennen.“

„Das ist eben, wie Klaus Groth schreibt:

. . . Von Fluth und Wellen
Es dat am besten im Drögen vertellen“,

rezitierte der erste Offizier.

„Ja“ — bemerkte ich — „sind das denn nicht famose Geschichten, die vom Roten Korsaren, oder Heinrich Morgan, der Geißel der Spanier, oder das Buch von Belo, dem weißen Piratenadmiral und die Diamanteninseln im Pacific!“

„Dummes, albernes Zeug — das alles“, knurrte Uechtriz, „aber je mehr Schandtaten drin vorkommen, desto mehr gefällt es; gespießte Kinder, gebratene Pflanzler müssen heran, das ist das Richtige.“

„Nun, Uechtriz“, warf der Doktor ein, „wissen Sie weniger Graufiges, was ähnlich gefällt — mundus vult decipi — das gilt auch hier — gerade so wie bei den Pissen!“

„Ich wüßte wohl schon Besseres“, entgegnete Uechtriz, „der Fehler ist nur dann der, wenn etwas zu einfach und zu ehrlich ist, dann glaubt es niemand.“

„Wenn das Bedingung ist — mein bester Herr“, rief der erste Offizier lächelnd, „ich verbürge Ihnen, wir, die wir hier versammelt sind, wir wollen Ihnen alles glauben, Wort für Wort — nicht wahr, Schoonen?“

„Sicherlich“, antwortete dieser kurz.

„Nun wohl“, sagte Uechtriz, „Sie werden es mir nicht verargen, wenn ich in meiner Erzählung nicht die wirklichen Namen der Orte und Personen gebrauche, keine Inseln, die noch hier ein Erdbeben verschlingen muß, keine Fürsten und Prinzessinen.“

„Bitte nur nicht zu viel Preambeln — come to the point!“ sagte der erste Offizier, und Uechtriz, nachdem er sich auf seinem Madeirastuhl zurecht gesetzt hatte, begann:

„Die Geschichte ist eine Seegeschichte neueren Datums, und die Hauptperson darin ist einem oder dem anderen von uns vielleicht bekannt und weil dies der Fall ist, ist die ganze Geschichte . . .“

Der Doktor räusperte sich.

„Mein lieber Stabsarzt, verstehen Sie mich nur recht“, fuhr Uechtriz fort, „deshalb ist die ganze Geschichte, wenn auch nicht ein Evangelium, so doch ziemlich verbürgt, trotz ihrer scheinbaren Unwahrscheinlichkeit.“

Wenn die älteren Leute, oder gar die Unteroffiziere irgend wie, wenn es die Verhältnisse bedingen, eng beieinander sitzen, dann geht es ihnen ebenso wie uns jetzt eben, sie erzählen sich ihre Erlebnisse, und weil es unter ihnen eine Menge von Menschen gibt, deren Vergangenheit und Beobachtungsgabe nicht gerade auf die Außenhaut geschrieben ist, wie die Namen von Feuerschiffen, so spinnen sie manchmal ein Garn, das uns in Erstaunen und Bewundern versetzen kann, zumal wenn Ort und Stimmung die veritable Aufschneiderei ausschließen.

So war an Bord des Kreuzers „Gansa“ ein älterer Feuermeister mit Namen Kulschitzki, den aber seine Freunde nie anders nannten, als den

Ein gefährlicher Auftrag.

Millionist, weil die Millionen in seinem Leben eine große Rolle gespielt hatten, mehr ihm zum Ruhm und zur Erinnerung als zum wirklichen Genuß; deshalb war er auch im Laufe seiner langen Laufbahn zwischen den Kesseln und vor den Feuern ein Geld- und Weltverächter geworden, ein Mann, der in den schlimmsten Augenblicken, keinen Zoll breit von seiner Pflicht abwich, die ihn tief unten hielt, wenn oben schon gurgelnd und tobend die Wasser in das Schiff drangen.

So hat er gelebt und so ist er gestorben, ein einfacher, armer und anspruchsloser Mann. „Wir lagen damals“, so erzählte er in seiner einfachen Art, „mit dem Hamburger Dampfer „Neuenfelde“, einem funkelnagelnigen Schiff mit allerhand Stückgut von hohem Wert im Hafen von San Pedro und warteten und warteten vergebens auf unsere Ausklarierung. Die Schwarzen an Land hatten sich mal wieder am Kragen, und alle Tage hörten wir das Schießen in den Bergen der Umgegend, und immer wieder stiegen neue Rauchsäulen um die Stadt auf. Uns wurde die Zeit recht lang und das Geld recht kurz, denn San Pedro di Macoris war, zumal in Kriegszeiten, ein teures Fahrwasser und wußte man, wenn man abends an Land ging, nie recht, ob und wo man des anderen Tages seine Knochen und ob überhaupt finden würde, denn es trieb sich manch windiges Volk überall herum und mit den Gewehren gingen sie um, wie bei uns in Warnow die Jungen mit den Pustrohren.

An einem schönen Abend, das Schießen in den Straßen war ganz ver-
teufelt unheimlich geworden, und die Sage ging, die blaue Partei wäre
dem Präsidenten von Dominika mal wieder über, saß ich nicht weit vom
Bollwerk mit einigen Bekannten in einem Wirtshaus. An Bord vom
„Neuenfelde“ war nichts los, denn der Alte war vor Unruhe teerquastig (grob)
geworden und man ging ihm gern aus dem Wege. Da kam es denn plötzlich
ganz anders, der Wirt, so ein gewichster Franzose, der mit Schwarzen und
Weißen gut stand, wenn er dabei verdienen konnte, rief mich hinaus, da
wären einige feine Herren, die mich drüben in einem anderen Hause sprechen
wollten. Na, ich freute mich über die kleine Abwechslung, verlieren konnte
ich ja nicht viel, denn eine Monatsheuer hatte ich schon auf Vorfuß ver-
braucht und ich ging getrost mit dem Manne, der mich führen sollte, los. An
einem großen, anständigen Hause wurde ich eingelassen und bald sah ich mich
in einem auf das feinste eingerichteten Zimmer, mit drei Stück farbigen
Herren allein, die schon auf mich gewartet zu haben schienen. Ich besah mir
erst den Raum, es schien so eine Art von Arbeitszimmer zu sein, wenigstens
lagen eine Menge Schreibsachen und Bücher auf einem großen länglichen
Tische, der mit grünem Tuch bezogen, in der Mitte des Zimmers stand. Eine
Seekarte, Zirkel und Parallellineale und ähnliche Dinge bedeckten die Karte.
An einer Wand dieser Stube, die übrigens im Erdgeschoß lag, standen mehrere
ganz gleiche Kisten, schwer mit Metall beschlagen und mit Stricken umwunden,
als wenn sie von Kulis getragen worden seien, oder werden sollten, neben
einem Fenster waren einige wollene Decken aufgestapelt und ein Blick nach dem
Fenster selbst belehrte mich, daß dasselbe von außen geblendet und im Innern
mit starken Gittern versehen war. Ich hatte mich noch nicht so recht orientiert,
als der eine, der größte und dunkelste von den Dreien in schlechtem Englisch,
so ungefähr wie meins, mich anredete, und zwar ziemlich hastig.

„Sie sind Maschinist und können mit einem Dampfboot umgehen?“

„Natürlich kann ich das.“

„Sind Sie auch Seemann, um ein Boot mit dem Kompaß und dem
Lot 60 Meilen über See zu bringen?“

„Kleinigkeit“, sagte ich mit einer gewissen Forsichtigkeit, denn die
Sache schien nicht ganz ohne.

„Nun denn, Kulshügkt“, der Kerl kannte mich schon, „dann hören Sie
zu: Jetzt ist es — 10 Uhr“ und damit zog er eine Uhr heraus, wie ich
wohl noch keine so groß und so prachtvoll jemals gesehen hatte. „Um 11 Uhr
liegt der kleine Dampfer, von dem ich spreche, unten am Semaphor, übrigens
meine Freunde, der Marquis de la Tour und Haute Colline werden Sie
begleiten und bleiben die ganze Zeit mit Ihnen zusammen.“

Ich hatte mir unterdessen die beiden Freunde mit den vornehmen Namen
angesehen, sehr vertrauenerweckend sahen sie nicht aus, zumal nicht, wenn
sie in das Licht des Kronleuchters sahen und dann wie zufällig mit den
Augen blinkerten, daß man das Weiße sehen konnte.

„Sie sollen nun, natürlich gegen guten Lohn, das Dampfboot nach
Saona bringen, und zwar gebe ich Ihnen hiermit einen Scheck von Tausend

Dollar auf die Bank von London, hier nehmen Sie das Papier und heben Sie es gut auf."

Beinahe wäre ich stark über den Achtersteven gegangen, denn als ich das Papier, das er eben bekräftelt, mir in die Hand drückte, anschaute, las ich darunter nicht mehr oder weniger als den mir wohlbekannten Namen des Präsidenten. Die Blicke aber, welche die drei schwarzen Herren nun gerade tauschten, sagten mir, Friß, sieh dich vor, hier kommst du leicht in die Kinken!

"Laufen Sie 6 Meilen im Durchschnitt, dann sind Sie vor Mittag — sehen Sie sich die Karte darauf an — hier unter Kap Goeletti, um dieselbe Zeit kommt der Mailsteamer „Boston“, der nach Norden geht, dort vorbei. Nun um das Weitere brauchen Sie sich nicht zu kümmern. Ich habe Sie ausgesucht, weil ich weiß, daß die deutschen Seeleute tüchtig sind, und daß man sich auf sie verlassen kann, und nun haben Sie nur noch bis 11 Uhr sich zu gedulden."

"Aber mein Schiff — mein Kapitän!"

"Das tut mir leid — da kann ich nichts machen", sagte der Schwarze mit einer kühnen ablehnenden Handbewegung, „er soll übrigens Nachricht erhalten —“ dann winkte er, der eine Freund drückte dienßbeflissen auf einen Knopf an der Wand, und in derselben Minute erschienen zwei andere ebenso dunkle Kerls mit Waffen an der Seite, nahmen mich in Tau und schleppten mich eine Treppe höher, wo ich in eine kleine Stube geschoben wurde, hierher brachten sie mir eine Flasche Rotwein und eine Schale mit Obst und ein Bund Zigarren, und da ich nichts anderes tun konnte, als meine fünf Sinne zusammenzuhalten, befand ich mich soweit, bis auf die schwarze Gesellschaft ganz wohl. Während ich mich nun mit dem Dar- gebotenen unterhielt, hörte ich unter mir ein Schieben und Schleppen von scheinbar schweren Gegenständen, ein Gemurmel von Stimmen in dem Hausflur, ein Öffnen von Riegeln und Türen — dann war alles still. Ich steckte mir schließlich eine Zigarre in den Mund, die anderen versenkte ich vorsichtig in die Falten meines wollenen Hemdes, und nun machte ich mir klar, daß ich da mit einer bedenklichen Geschichte verspleißt zu sein schien, aber immerhin, ein Scheck auf die Bank von England im Betrage von 1000 Dollar ist auch besser als ein Stoß in die Haut mit irgend einem spigen Gegenstand. Wieviel mögen die drei Halunken aber dabei verdienen — das war mir zunächst noch ein Rätsel.

Um 11 Uhr erschienen meine Leibgardisten und führten mich nach dem Hafen, an der Mole vorbei nach einer im Dunkeln kaum erkennbaren kleinen Landungsbrücke für Boote, dort lag der Dampfer, ein Ding, wie ein mittleres Schiffsboot, mit einer kleinen Kajüte und am Ufer aufgepflanzt eine Menge schwarzer Gestalten mit Flinten bei Fuß. Wäre die Sache nicht so komisch gewesen, so hätte die Ehrenwache mit den zweifelsohne geladenen Hinterladern mir Angst machen können. Ich fühlte indessen, angeregt durch den vortrefflichen Wein meines hohen Gönners, genügend Mut, faßte nach meinem Scheck, nach meinen Zigarren und nach meinem einfachen Matrosen-

messer, weitere Waffen besaß ich nicht, und nahm die widerliche Begrüßung der beiden Herren Marquis de la Tour und Haute Colline dankend entgegen. Dann ging ich still an mein Geschäft, denn de la Tour hatte mir beim Knacken eines gespannten Hahnes leise in das Ohr geraunt, daß beim geringsten Geräusche meinerseits er das knatterige Ding gebrauchen würde, was ich ihm auch gerne glaubte, denn das weiß dort zu Lande jedermann, daß das Leben eines Weißen den Schwarzen nicht eine Melone wert ist. Im Boot saßen wir nun mit fünf Mann, meine zwei Freunde, zwei schwarze Matrosen oder Jungsens und ich. Nach einer halben Stunde hatten wir Dampf genug, die Maschine war ziemlich gut in Stand, und vor Mitternacht dampften wir langsam in See; nun erst verließ unsere Wache den Steg und wir fädelten mit aller Vorsicht und ohne Unfall unseren Kurs hinaus. Es wurde Licht in der Kajüte gemacht und die Seekarte, die an Land auf dem Tische ausgebreitet gelegen, mir zur Verfügung gestellt. Das Boot dampfte nur schlecht, es lag offenbar zu tief im Wasser, und es war nur gut, daß fast gar keine See draußen stand, und daß wir auch in einigen Stunden wieder unter Land kamen. Zuviel Kohlen waren auch nicht da, frisches Wasser auch nicht, die Sache hatte also ihren Haken, denn die Bilg war trocken und das Boot war dicht.

So fuhren wir denn durch die Nacht in den Morgen und durch den Morgen in den Tag hinein. Ich saß am Ruder, vor mir den Kompaß, die anderen schliefen abwechselnd. Als es vollends hell auf dem Meere geworden, wurde mir schnell alles klar; links und rechts vom Kessel, vorn und hinten im Boot standen die Kisten, die ich am Tage vorher gesehen, wem sie gehörten, das ging mich nichts an, daß aber hier ein großartiger Diebstahl vor sich ging und ich mit Desperados zu tun hatte, wenigstens mit zweien, das war sicher, und nun hieß es für mich nur, nicht in die Luke zu fallen. Aber es sollte schlimmer kommen. Etwas Whisky, den ich angenommen, das lange Wachen hatte mich übermüdet, ich übergab dem einen Matrosen das Ruder, befahl ihm strikte den aufgegebenen Kurs zu steuern und nickte ein.

Als ich aufwachte, hatte sich alles um mich verändert, das Boot schwankte und rollte in hoher See, und die Sonne, die durch dicke Wolken brach, kam nicht mehr von links sondern von rechts. Das Boot war aus dem Kurs um acht Striche! Aber noch mehr war ich erstaunt, als ich um mich blickend gewahrte, wie aus den offen gebrochenen Kisten Gold und Silber in Barren und in Säckchen mir entgegenstühten; und dabei saßen mit gierigen, teuflischen Mienen die beiden schwarzen Edelleute, sie schienen zu zählen und zu teilen. — Zuerst nahmen sie wenig Rücksicht auf mich, als ich mich aber des Ruders bemächtigen wollte, schritt de la Tour ein, indem er mir den Revolver ziemlich nahe hielt, und mir mit viel Worten auseinandersetzte, sie teilten lieber in zwei Teile, als in drei, und ich solle mich einfach in mein Schicksal fügen — oder . . .

Ich wettete und fluchte, natürlich nach innen, und wünschte der ganzen schwarzen Bande die Pestilenz an den Leib. — Aber unser Schicksal sollte

Basen von Singapore.

sich bald erfüllen, immer höher ging die See und immer mehr leckten die Wellen über das niedrige Freibord des Bootes, noch hatte es etwas Steuer, aber nicht mehr lange. Die Schwarzen ahnten nicht die Gefahr, nicht die Nähe des Verderbens, sie waren wahrhaft trunken im Besitze ihres Raubes, nun kam das Verderben. — Die Kohlen gingen aus — der Dampf fiel — das Boot war ein Spielball auf der See. — „Odds bullets!“ „Allen Ballast raus, oder wir ersaufen wie die Katz im Sack“, rief ich und griff nach dem gleißenden Golde, während das Boot rollte wie ein Faß und schöpfte. Wie ein leidhaftiger Satan stierte mich Haute Colline an, indessen er auf mich losstürzte, um meine Hand zu fassen, aber ich war auf alles gefaßt gewesen, ich hatte den Revolver von de la Tour ergriffen, ein Knall und ein Schrei, nochmals ein heftiges Überholen des Bootes, und wir waren nur noch vier in demselben, wiederum schreie ich „Ballast raus“, aber schon hatte ich einen Stich weg, der mir fast die Augen blendete, dennoch hatte ich auch diesmal mein Ziel nicht verfehlt, ein Stoß mit der linken Faust hinterher und wiederum war einer weniger. Nun erst folgten die anderen meinen Anweisungen wiezwei schwarze Lämmer, Sack auf Sack flog über Bord, wir warfen und schöpften ums liebe Leben. Da kam ein Dampfer in Sicht. Nur noch Minuten hatten wir vor uns, an Schwimmen war kaum zu denken, und der Gedanke an die zahlreichen Haie dieser Gegend, der Blutverlust meiner tiefen Kopfwunde, die mir das Messer de la Tours geschlagen, lähmten meine Energie, so daß ich wie mechanisch arbeitete und kaum die Retter wahrte, als das Schiff herankam. Und das war das Ende, durch das Aufdampfen des Schiffes, das zu nahe herangekommen, wurde eine Sturzsee über das Boot geworfen, es füllte bis zum Rande und sank wie ein Stein in die Tiefe. Ein Rettungsboot des Dampfers, eines Engländers, der nach St. Thomas ging, nahm mich auf. Ich war der einzige, der am Leben blieb; auch die beiden Matrosen extranken, es war nichts an ihnen verloren, sie hatten sicherlich zu viel Gold in ihren Taschen verschwinden lassen, um schwimmen zu können. Ich hatte nichts gerettet als mein nacktes Leben und den aufgeweichten 1000 Dollarscheck, der nicht einen Penny Wert hatte, als ich ihn vorzeigte; und die Summe, die mir an jenem Tage durch die Hände gegangen, und auf dem Grund des Westindischen Meeres ruht, das waren drei Millionen Franken gewesen — und ich hätte mir so gerne ein paar neue Weinbezüge angeschafft.

„Nun, meine Herren?“ sagte Uchtriz im Kreise umherschauend, „was nun?“

„Hm, hm“, machte der Doktor.

„Nicht mehr? — und Sie, Herr Kapitänleutnant?“

„Tolle Geschichte. Ich muß dazu sagen, erstens glaube ich diesen Kulisziki selbst gekannt zu haben und dann, was die Hauptsache ist, ich habe gesagt, ich wollte die ganze Geschichte glauben, und dabei soll es auch bleiben“, erwiderte der erste Offizier.

„Das sage ich auch“, entgegnete Uchtriz bestimmt.

Der stille Schoonen blies den Dampf seiner Zigarre in die Luft —

und sagte nichts — wie abwesend starrte er ins Wasser, wie er es oft zu tun pflegte.

„Ich möchte wetten“, meinte Uchtriz, „Schoonen hat gar nicht zugehört.“

Schoonen sah den Sprecher mit einem sonderbar fragenden Blick an.

„Na, Schoonen, glauben Sie, daß so was passiert?“

„Es passiert viel“, gab er eintönig zurück. Wir sollten bald aus seinem Munde eine allerdings ganz andere Sache erfahren. —

In Singapore machten wir eine längere Station, um von dort aus nach Bangkok zu gehen, wo wir eine politische Sendung zu vollziehen gedachten. Das Liegen in Singapore gehört nicht zu den Unnehmlichkeiten einer Reise, der Nordostmonsun sendet stets eine starke Dünung in den Hafen, und die Hitze ist unerträglich, wenn auch gegen Abend häufige und starke Gewitter eine gewisse Abkühlung verschaffen. Die Nächte sind verhältnismäßig angenehm. Singapore ist eine Haupthaltestation aller nach Osten gehenden Dampfer, also ein höchst lebhafter Handelsverkehr vorhanden, und zahlreiche prächtige Dampfer laufen täglich ein. Im Siamgolf konnten wir von den berühmtesten Seeschlangen so viele sehen, wie wir wollten, sie waren allerdings nicht so groß wie jene, die in den Zeitungen vorkommen, sondern sehen aus wie starke Male. Die größten, die wir fanden, waren etwa 2¹/₂ Meter lang. Ihre Bewegungen waren langsam und grazios, während die gefährlichen Kupferschlangen, die ich oftmals an der Ostküste von Südamerika in den Flußmündungen gesehen, pfeilschnell über das Wasser hinschießen, dadurch wahrscheinlich sich den Übergang erleichternd. Auch die Seeschlangen des Golfs von Siam haben Giftzähne.

Vor der Mündung des Menang wurde geankert. Der König hatte dem Schiffe einen Dampfer zur Verfügung gestellt, doch war dieses Fahrzeug so seines Dienstes entwöhnt, daß der Aufenthalt in der Nähe der Maschine keineswegs zu den sichersten gehörte. Eine Abteilung Matrosen unter dem Leutnant v. Rheinstein war als Ehrengarde befohlen worden, und nun ging es den Fluß hinauf nach Bangkok, wo dem König die von Deutschland übersendeten Orden überreicht werden sollten. Dampfer mit siamesischer Musik, auf das schönste geschmückt, begleiteten die Gesandtschaft, die fast aus dem ganzen Offizier- und Deckoffizierkorps bestand. Auf dem Wege an Land waren Ehrenposten und Kriegselefanten aufmarschiert, einige davon mit dem hohen Titel „Erzellenz“. Im Schloßhof, der übrigens hinter uns geschlossen wurde, stand ich eine halbe Stunde der siamesischen Ehrenwache mit der meinigen gegenüber. Es waren lauter kleine Kerls, kaum über 1,50 Meter groß, sie trugen rote Waffenröcke, leinene Hosen, Epauletten und blaue Aufschläge. Auf fehlende oder vorhandene Knöpfe war wenig Rücksicht bei ihnen genommen, auch nicht bei den Offizieren. Solange nichts los war, lag alles bunt durcheinander auf der Erde, schwahte und rauchte. Als die Orden kamen und von einigen hohen Würdenträgern in Empfang genommen wurden, machte man einige Griffe, die nach französischem Muster einegerziert sein sollten, uns aber wenig imponieren konnten. Dann ging es in einen inneren

Schloßhof hinein, wo eine zweite Ehrenwache stand, die besser uniformiert und einbezogert war, sie trug zur Vervollständigung ihres kriegerischen Aussehens sogar hohe Stiefel. Etwa fünfzig bis hundert Menschen in roten Anzügen und roten Kapuzen, ich hielt sie erst für Hofnarren, standen umher, später entpuppten sie sich als Trommler und Pfeifer. Der Hofstaat, nun sehr zahlreich vertreten, strotzte in Goldbrokat. Wertvolle Shawls trug man um die Hüften, und die Uniformen und Knöpfe funkelten im Schmucke der Brillanten. Eine merkwürdige Figur, einen Engel oder Herold vorstellend, ging vor den Orden her, dieser Engel war weiß gekleidet und hatte einen hohen Zinnehut auf. Majestät ließ in anbetacht seiner Macht uns einiges warten, dann stöteten die Musiker auf eine entsetzliche Weise los, einige Posaunen schmetterten dazwischen — der große Moment war gekommen — der König bewegte sich nach dem Audienzsaal. Die Würdenträger gingen mit den Orden voraus, wir folgten.

Der König saß auf einem prächtigen Throne, seine Prinzen und der Hofstaat lagen zu beiden Seiten auf dem Bauche zur ebenen Erde.

Der Oberzeremonienmeister stattete dem Herrscher liegend Bericht über unsere Mission ab. Unser Konful hielt eine furchtbare siamesische Rede, und die Orden wurden übergeben, dann waren wir in Gnaden entlassen, um eine Stunde später in Privataudienz empfangen zu werden, wo wir dann auch dem zweiten König und dem Kriegsminister ihre Dekorationen überreichten. Am Abend waren wir beim Kriegsminister, den nächsten Tag Gast beim zweiten König. Auch dieser hatte einen Empfangssaal wie der erste König, nur waren darin nicht mehr als zwei goldene Regenschirme aufgestellt, während jener sechs davon besaß. Dieser zweite König war ein recht gebildeter Herr, sprach vollendet Englisch und unterhielt sich über Seemannschaft und Geographie, welche letztere seine Lieblingswissenschaft ist. Er hat die ersten Karten von Siam herausgegeben und dafür ungezählte Orden erhalten. Übrigens hat der jetzige König Chulalongkorn diesem Doppelkönigtum ein Ende gemacht. Alle Bewegungen der Diener und Schwertträger geschahen während der ganzen Zeit in gebückter Stellung. Nie darf ein Untergebener in Siam sein Haupt höher tragen als sein Herr. Man führte uns vor dem Abschied noch in einen Buddhatempel, wo neben allen möglichen künstlichen, großen und kleinen Buddhas, einer war aus einem einzigen Smaragd geschnitten, zwei Gipsbüsten aufgestellt waren, welche „Admirale“ sein sollten. Man erklärt uns, daß man sie als „Schutzheilige“ für uns dort aufgebaut hätte. Dann empfahlen wir uns noch den Elefanten-Exzellenzen zur geneigten wohlwollenden Erinnerung und dampften, uns nach unserem Schiffelein sehrend, den Fluß wieder hinunter, auf der Brust den silbernen Stern der siamesischen Krone, als Andenken an den König und an die Gnade seines Sonnenblicks.

Wir steuerten durch die Sundastraße. Es war Abend, und der Himmel hatte sich in ein unheimliches Gelbgrau gekleidet, wie es manchmal dort geschieht, wenn sich ein Unwetter zusammenbraut. Um sechs Uhr hatten wir an Steuerbord noch niedriges Land gesehen, nun trachteten wir aber danach,

offenes Wasser zu gewinnen, denn auch das Barometer war gefallen, während das Thermometer auf der Mittagshöhe fest verblieben war. Ein schwacher Luftzug, der bald von Süden, bald von Osten zu kommen schien, hatte sich gegen Abend schärfer fühlbar gemacht, und einige wollten in der Drehung des Windes die Annäherung eines Orkans bemerken, der erste Offizier traf alle Vorichtsmaßregeln, die nötig waren, ohne allzu große Unbequemlichkeit zu verursachen, wohl aber fühlte man ein solches Unbehagen, daß man nicht daran dachte, in die überaus heißen Kammern zu gehen, und man saß deshalb um den Kreuzmast herum in der Messe und lauschte oder erzählte, je nachdem man sich berufen fühlte.

Van Schoonen war wieder der steinerne Gast. Er saß vor seiner Kammertür, blies dicke Rauchwolken vor sich hin und blickte teilnahmslos nach dem Luk, durch das ein Windsack hier und da einen Strom sogenannter frischer Luft herniederfendete.

Als aber die Rede auf die holländischen Kolonien, auf Atchin und seine tapferen Bewohner kam, auf die holländische Pension, die man den ausgedienten Kolonialoffizieren gab, da wurde er unruhig und schaukelte mit seinem Feldstuhl manchmal, als wenn er sich nicht recht behaglich fühlte. Wir achteten nicht darauf, zwar wußten wir, daß er selbst aus holländischer Familie stammte, auch jahrelang aus nicht mehr erinnerlichen Gründen in Indien gewesen, aber wir waren so an seine schweigsame Art gewöhnt, daß wir kaum zu bemerken für notwendig hielten, wenn er in der Nähe war. Jenen Abend sollte sich indessen ein nicht geahnter Wandel vollziehen.

Einer der Kameraden stellte die kühne Behauptung auf, daß, wenn es jemand bei uns schiefe ginge, er immer noch eine freundliche und lohnende Anstellung in Holländisch-Indien bekommen könne. Van Schoonen schüttelte ungläubig seinen Kopf und preßte die Lippen aufeinander, als wenn er sich gewaltsam selbst am Sprechen verhindern wollte.

„Wie denn, Schoonen“, fragte der Sprecher, sich an ihn wendend, „halten Sie nichts vom Kolonialdienste der Holländer, wir haben doch schon manchen dorthin abgegeben!“

Schoonen schwieg, sah nur den Frager durchdringend mit seinen kalten Augen an.

„Nun“, fuhr jener fort, „Behrend und Reher und Moorsted sind dort hingegangen, und es soll ihnen gut gegangen sein.“

„So“, unterbrach jetzt Schoonen mit harter Stimme, „weshalb nennen Sie mich nicht? Bin ich nicht auch über fünf Jahre in Indien gewesen?“

„Ich wollte nicht an etwas erinnern, wovon Sie noch nie selbst gesprochen haben.“

„Hm“, machte Schoonen, es war eine peinliche Stille eingetreten, und der erste Offizier, der auch mit in der Messe gefessen, hielt es eigentümlicherweise für angebracht, in seine Kammer zu verschwinden, nicht ohne einen schnellen Blick mit Schoonen gewechselt zu haben. Nachdem der erste Offizier verschwunden, begann plötzlich Schoonen die Unterhaltung, indem er ziemlich abgebrochen hervorstieß:

„Sie wissen wohl nicht, daß sowohl Behrend als auch Reher tot sind, und daß Moorsted auf der Rückreise nach Europa, ob er wohl lebendig noch ankommt, ich bezweifle es. Die Pensionen, ja“, lachte er bitter auf, „die sind für die Toten. Wer weiß, wie es hier im Osten zugeht, den gelüftet es nicht zum zweitenmal hinaus, wenn man einmal zurückgekehrt ist — dafür wird gesorgt.“

„Aus meiner eigenen Erfahrung und aus den Mitteilungen von Bekannten habe ich so manches entnommen, was interessieren dürfte; in stillen Stunden der Betrachtung zusammengetragen, kann ich Ihnen vielleicht eine Stelle vorlesen, die sich auf das bezieht, was Sie vorher besprachen — ist es Ihnen recht?“

Wir waren starr. Eine Einsprache geschah natürlich nicht, denn daß nun etwas ganz Besonderes erfolgen würde, das war sicher, und van Schoonen ging in seine Kammer, kam mit einigen Bogen Papier wieder heraus und setzte sich hin, um vorzulesen. — „Meine Herren“, begann er, „geschrieben hab' ich es selbst, erlebt — zum Teil — bitte nur eins, unterbrechen Sie mich nicht, fragen Sie mich nicht.“

In der Kammer des ersten Offiziers brannte Licht, wie ich bemerkte, er vernahm also, was vorging, ebenso gut wie wir, weshalb kam er nicht zum Vorschein?

„Bitte, folgen Sie mir in Gedanken noch einige Meilen nach Norden und versehen Sie sich einige Zeit an Land auf der viel umworbenen reichen Insel Borneo“, begann van Schoonen.

* * *

„Wie eintönig ist doch solch ein ewig lachender, wolkenloser Himmel! Wie entsetzlich solche brütende, dumpfe Nachmittagssonne, wie bald erschläft der widerstandsfähigste Mensch in solchem Klima! Ach könnte ich nur eine einzige kleine Stunde jetzt wieder einmal daheim sein, einen Blick nur durch den jetzt wohl mit Schnee bedeckten Garten, ein Auge nur nach jenen Fenstern aufschlagen, wo mir so oft freundliche Augen entgegen lachten — ich gäbe vieles darum — sehr viel — meinetwegen alles — dies ganze nichtswürdige Dasein.“ So murrte in heftigem Unwillen der junge holländische Kolonialoffizier vor sich hin, der langgestreckt an dem Wachthause eines verfallenen Forts in Samarinda unter einem Sonnensegel lag und von Zeit zu Zeit eine blaue Rauchwolke in die stille Luft hinausblies, wo sie langsam kräuselnd senkrecht nach oben stieg, dann auch nippte er an einem hohen Kelchglase, das den in den holländischen Kolonien unvermeidlichen Wachholderbittern enthielt. Der abendliche Seewind ließ heute länger als gewöhnlich auf sich warten, und die Schwüle war nachgerade unerträglich, zudem hatte der junge Offizier ein Schießen der kleinen Garnison angeordnet, und es wäre ihm unangenehm gewesen, einen Befehl rückgängig zu machen, denn, war solches schon an und für sich nichts Gutes, so war es hier in Samarinda aus naheliegenden Gründen erst recht nicht angebracht. Seine Leute waren keine

Elitetruppen. Und nirgends will der Mensch mit größerer Genauigkeit und Strenge behandelt werden, wie gerade in jenen Klimaten.

Der junge Offizier, von dem hier die Rede sein soll, hieß Lothar van Gülpen. Er war ursprünglich allerdings Marineoffizier gewesen, und man hatte ihn als wachthabenden Offizier an Bord des baufälligen Kanonenbootes „Macassar“ gesandt. Mit diesem Boote hatte er lange Zeit hier in diesen Gewässern, an der Küste von Sumatra, gekreuzt und mit zum Blockadegeschwader gehört, dem es niemals gelungen war, einen der schnellen englischen Dampfer aufzubringen, welche den Utschinesen Waffen und Pulver in gewünschter Menge brachten, um damit den geplagten holländischen Kolonialsoldaten das Leben noch schwerer zu machen, als es ohnehin schon die sumpfund fieberreiche Gegend und die furchtbare Berrykrankheit machten. Nachdem dieses Kommando erledigt, hatte man ihn zur Abwechslung hierher nach Borneo, in das Land, das eigentlich dem Sultan von Kutei gehörte, versetzt; dieser hatte sich unter die Oberhoheit von Holland gestellt, wahrscheinlich aber nur, um seine eigene ziemlich wacklige Hoheit hierdurch zur Geltung zu bringen, denn wenige Meilen oberhalb von Samarinda kummerten sich die Häuptlinge der Eingeborenen nicht mehr viel um diesen Sultan.

Die stets wiederkehrenden Anfälle auf Missionare und Kaufleute hatten die Holländer bewogen, eine kleine Garnison nach Samarinda zu legen, und Gülpen war der zweite im Kommando geworden, außer ihm bestand die Garnison nur noch aus dem Kapitän und einem holländischen Offizier nebst etwa hundert Mann. Man hatte zu jener Zeit verfügt, daß eine Expedition unter Wahrung kriegerischer Voricht den Mohackanfluß hinaufgehen sollte, teils um durch Geschenke einzelne bekannte Häuptlinge freundschaftlicher zu stimmen, teils um den oberen Stromlauf des Hauptflusses genauer zu erforschen, die letzte Aufgabe war van Gülpen zuerteilt worden. — Über die Expedition selbst hatte sich Gülpen noch nicht den Kopf zerbrochen, was lag ihm im Grunde genommen an der ganzen Sache; seit man ihn gezwungen, sein Vaterland zu verlassen und allem zu entsagen, wofür er bisher gelebt, war er ein unsteter Mensch geworden, die stillen Monate des Bordlebens waren ihm verhaßt gewesen, die Zeiten in der größeren Garnison geradezu entsetzlich, er lebte nicht mehr viel in der Zukunft, er lebte dem Moment, und stets erneute Aufregung wollte ihm allein die scheinbare Ruhe und Genugthuung geben, deren er bedurfte. Hier war es wieder ebenso geworden, er verzehrte sich in Gedanken und Grübeleien.

Während er so in die Ferne hinausstierte, die sich klar, wolkenlos — unendlich vor ihm dehnte, vernahm er im Fort das Nahe schwerer Schritte, erst störte ihn das wenig, als aber hinter ihm am offenstehenden Fenster seiner Stube wiederholt das Knacken von Gewehrschlössern ertönte, wendete er sich um und rief mit herrischer Stimme:

„Nell, was machen Sie da an meinem Waffenschrank; es ist alles geladen!“

Der Angeredete, der nun dicht an das Fenster trat, und dem man den

Deutschen im Gesicht ablesen konnte, war ein herkulischer Mann mit struppigem Barte, der an den Schläfen leicht ins Graue hinüberpielte. Sein Gesicht ließ erkennen, daß manche wilde und trübe Zeiten darüber hinweggegangen, und manche Furche war hinein gegraben. Er trug die Abzeichen eines Sergeanten und war Gölpens rechte Hand, ihm besonders deshalb zugeteilt, weil er große Sprach- und Ortskenntnis in diesem Teile der Kolonien besaß.

„Nichts für ungut, Herr Leutnant“, entgegnete er, „ich wollte mich mal umsehen, was Sie da eigentlich haben, scheint nur Gutes und Schönes drin zu sein.“

Gölpen lächelte, fühlte er sich doch von dem alten Riesen gerade an seiner schwächsten Stelle gefaßt, denn seine Waffen, mit deren Gebrauch er sich rühmen konnte, waren seine Lieblingskinder, und der Mann, der mit ihm sprach, war ihm ja eigentlich auch der Nächststehende von allen, seit — und wieder zog eine Wolke blutige Linien vor seine Augen. —

„Ja“, rief er hinein, „seh'n Sie sich das Ding in der linken Ecke mal ordentlich an, das ist einer von den neuen amerikanischen Repetierkarabinern, den Spencers.“

„Kenn' ich“, entgegnete Nell schmunzelnd, „alles was schießt, kenn' ich — heute bin ich mehr für die Revolver — wie weit treffen diese hier mit dem Wappen und dem schönen Silberbeschlag?“

„Bringen Sie mal den Kasten heraus“, rief Gölpen, und Nell trat alsbald vollends ins Freie.

„Wierzia — fünfzig Schritt sicher — sehen Sie dort die Flaggenstange, wie weit?“

„Sechzig Schritt, Herr Leutnant!“

„Gut, geben Sie her!“ Der Schuß knallte, dünne Splitter, die zur Seite flogen, zeigten, daß Gölpen getroffen, wenigstens gestreift hatte, und er lächelte stillvergnügt auf den Sergeanten blickend.

„Nun?“

„Das nennt man auf der Jagd frank geschossen, eine Kanaille, die aber auf uns los kommt, will anders haben — besser — schwarz!“

„Was ist mit Ihnen, Nell — ich verstehe Sie nicht — weshalb kommen Sie heute auf die Revolver?“

„Herr Leutnant“, entgegnete Nell, langsam näher tretend und seine Stimme mäßigend, „wir werden sie demnächst gut gebrauchen können, die Revolver und das Repetiergewehr auch — alles, wo eine Kugel schnell rein und schnell raus geht. —“

„Wie so“, machte Gölpen, sich aufrichtend, „kommt her, Nell, setzt Euch zu mir, wie ist das gemeint?“

„Das ist einfach so gemeint“, entgegnete Nell, nachdem er gemächlich Platz genommen. „Ebenjowenig, wie Ihnen die letzten Leute gefallen, die wir neuerdings bekommen, ebenjowenig gefallen sie mir, sie kommen alle aus Hardeßwyß, da wo die Meldebureaus sind, sie sind zusammen mit den „Atjeh“ herausgekommen. Sie sehen nicht aus, als wenn sie viel zu ver-

tieren hätten, einzelne, als wenn sie schon den Strop*) gewittert. — Es ist das reinste Gefindel — das ist eins — das andere aber ist unangenehmer, da sitzt drinnen im Haus der Landjeng, den man Ihnen als Dolmetscher geschickt hat, er wird des Abends von einigen Freunden besucht, die mir nicht sauber vorkommen, auch ist es mir, als wenn ich den braunen Satan schon einmal in der Nähe meiner Flinte geseh'n hätte, der Kerl ist falsch!"

„Nun so schlimm wird es nicht sein, Nell, Sie werden sich irren.“

„Nein — nein, der Nell, der irrt sich selten. — Meine Augen sind scharf, wie die eines Vogels, und mein Kopf ist gut, wenn er auch ein bißchen dick ist — Herr Leutnant. — Aber dazu kommt, wir sollen hinauf bis nach dem Telenfluß. Das Land da herum gehört dem Siban Mobang, dem schlimmsten der Kannibalen auf ganz Borneo, mit dem ist schlecht Kirschchen essen, und dann —“

„Na — Nell! Bis jetzt ist mir trotz alledem nicht graulich geworden.“

„Das soll auch nicht, Herr Leutnant — ich wollte nur sagen, wir beide sind sogenannte Ruff's — Deutsche — und wenn unsereiner herkommt, hat es immer seinen —.“ Nell zögerte.

„Nur frei von der Leber, Nell!“

„Seinen Haken, wollt' ich sagen, das wissen die Mynheers auch, deshalb, wenn es gilt, die Kastanien irgendwo aus dem Feuer zu holen, dann kann man uns gut gebrauchen. — Mit dem Lot und mit der Peilstange haben wir da oben am Fluß nicht übermäßig viel zu tun, aber die Augen sollten wir offen halten und — den Kopf oben! Deshalb, Herr Leutnant, lassen Sie uns mitnehmen, was uns nützen kann — nachher hat's für uns keinen Wert mehr. — Die Leute werden auch alle mit den Pistolen heute antreten. —“

„Glauben Sie, daß sie damit umgehen können?“

„In einigen Tagen sicher — Herr Leutnant — es sind einige rabiate Jungens darunter, wenn die wissen, was los ist, wird's besser sein.“

Die freimütige Art des Unteroffiziers hatte Gölpens Interesse an dem Manne nur erhöht. — „Bleiben Sie, Nell“, sagte er, als dieser sich entfernen wollte. „Ich wollte Sie schon einmal fragen, wie Sie hierhergekommen. — Sie wichen mir damals aus. — —“

„Ich weiß, Herr Leutnant, als Sie mich neulich in der Spielstube des infamen Chinesen, des Lee=Sing, auslösten. — Ich hab's bisher noch niemand hier erzählt . . .“

„Und wollen es auch mir heute nicht erzählen?“

„Na, so ist es nicht gemeint — zu Ihnen habe ich Vertrauen, und dann, die Sache ist lange her. Gras ist darüber gewachsen, und der Hannes Nell ist im schönen Murgtale längst vergessen. Seh'n Sie, Herr Leutnant, ich war damals zwanzig Jahre, als es mich packte, nun bin ich bald vierzig. Ich war der schmuckste Kerl in meinem Schwarzwalddorf, das ganz tief drinnen im schwarzen Tann lag. Manch schönes Fleckchen Nadelholz hab'

*) Holländisch für Galgen.

ich mit meiner Axt heruntergeschlagen, und wenn mir auch manchmal das Herz im Leib' gebebt hat, wenn ich die Hand an so einen kerzengrad gewachsenen Stamm legte, aber wie's in der Welt geht — mein Vater war ein Flößer auf der Murg, und ich sollt' es auch sein — das Holzschlagen gehört dazu, und hatten wir oben im Wald ein Floß zusammen, dann brachten wir's hinunter. Ich weiß nicht, ob Sie's kennen — Herr — es ist ein schwer Stück Arbeit bei den steilen Fällern und scharfen Sprüngen, die die wilde Murg im Frühjahr macht, und manch einer hat seine Knochen in Stücken nach unten gebracht. Aber wer es durchhält mit Händen und Beinen, mit Augen und Nerven, der kann sich was drauf einbilden. — Und ich hielt es aus wie keiner, ich ging hinunter mit dem ersten Schneegewässer, wenn die Murg gurgelte und zischte, und manchmal wünschte mich einer dem Teufel in den brodelnden Kessel, wie sie die eine abstürzende Stelle nennen, aber dem einen geschah nicht der Wille. Ich war ihm aber auch sonst feind, nämlich von wegen der braunen Kathrin, das war meine Braut, und wenn ich vom Kirmes kam mit den bunten roten und gelben Schleifen, das sind nämlich unsere Farben dort im Schwarzwald, die ich mir beim Schießen gewonnen, dann schenkte ich sie der Kathrin, und die trug sie. Und ich kriegte die Schleifen mit den Kronen drin jedesmal — denn ich war der beste Schütz im Bezirk, und das ärgerte den anderen doppelt, und der andere das war der Forstgehilfe, Hubert hieß er. Ich aber höhnte ihn aus und sagte ihm, er solle mal erst schießen lernen, das hat er mir nie vergessen. Aber meine Zeit kam bald. Ich mußte hinüber nach Raftatt, zu den badischen Jägern.

Als ich zurückkam, da war's mit mir vorbei — die Kathrin war fort, und der Hubert lachte mir ins Gesicht und fragte mich nach meinem Schatz, sie könne ja so schön küssen, er hab' ihr's aber erst beibringen müssen. — Die Kathrin blieb fort, sie war noch weiter in den Wald hinauf verzogen — daran hat sie recht getan, denn seitdem ich wußte, daß sie mir untreu, war ich nicht mehr der alte, ich war fuchswild, und alle Lust zum ordentlichen Leben war mir vergangen, ich arbeitete nur, wenn's not tat — aber die Büchse hatte ich stets bei mir, und was mir in den Schuß kam, war mein. — Ich wußte, daß mir der Hubert aufpaßte, aber das war mir eben recht, wir mußten uns mal treffen über kurz oder lang, und so kam es denn auch. Eines Nachts, es war heller Mondschein — hatte ich einen Rehbock geschossen — ich hatte ihn ausgeweidet und ging eben vorsichtig, mit der Last über die Schulter geworfen, auf einer von unseren leichten Waldbrücken, die nur aus mehreren großen Bäumen bestehen, auf die man Planken genagelt, ohne daß man an Geländer denkt — wir kennen daheim keinen Schwindel — als von der gegenüberliegenden Seite ein anderer mir entgegenkommt, der Mondschein fiel auf einen hellen Gewehrlauf, es war Hubert, der mir aufgelauret, der meinen Schuß gehört haben mußte, ich wußte, jetzt galt es, und meine Jagdbeute ließ ich fahren. Ich riß meine Büchse empor, da rief es drüben:

„Runter das Gewehr — du Spizhube!“

„Spitzbube“, echoete es von den Felswänden zurück — Spitzbube nennt mich der Kerl, der mir mein Mädcl verführt, der mir alles gestohlen, was ich in meiner Armut mein nannte — das Gewehr ging nicht runter. — Ich sah ihn vor dem Laufe, zwei Schüsse knallten gleichzeitig — er hatte mit Kchposten geladen, ich war mehreremal getroffen, ich krachte zusammen und hielt mich noch gerade am Hauptbalken der Brücke, sonst wäre ich rettungslos in die wilde Murg gestürzt. Nach drüben brauchte ich nicht mehr zu sehen. — Hubert war durch den Kopf geschossen — er war tot. Ich schleppte mich in den Wald zurück, dort lag ich lange im Dickicht. — Holzfäller fanden mich fast verblutet — sie pflegten mich eine Weile — als ich besser war, wollten sie's nicht mehr wagen — ich mußte fort — ich trieb mich im Wald umher — schließlich nahm mich ein Flößler mit hinunter — so kam ich nach dem Rhein — auf dem Rhein nach Holland, und nun bin ich seit zehn Jahren Sergeant hier in diesem gottvergeßnen Land Ostindien. — Bäume gib'ts hier auch und Wasser auch — aber keine Schwarzwalddanne und keine Murg.“

„Und die Kathrin — Nell — was ist aus der Kathrin geworden?“ fragte Gülpen nachdenklich, den von seiner Erzählung erregten Mann anschauend.

„Nach der hab' ich nimmer gefragt und geforscht. — Was dem Hubert schlecht genug war, um es am Wege liegen zu lassen, denn das hat er getan, soll ich hingehen, es aufzuheben?“

„Über den Hubert haben Sie erschossen — hat Ihnen das nicht schon oft leid getan?“ fragte Gülpen weiter.

„Herr!“ — rief Nell heftig auffahrend — „Ihnen hat nie jemand was Ernstliches angetan — das hör' ich Ihrer Red' an — bei uns aber, dem Hubert und mir, da ging es Bahn um Bahn, und bei Gott! — wenn der Hubert in dieser Stunde noch einmal lebendig würde und vor mich hintrete, ich schöß ihn runter wie damals — und meine Hand sollte nicht zittern.“

Halb erstaunt, halb von Schauer ergriffen hatte Gülpen dem aufgeregten Manne zugehört, der nun in seiner ganzen Größe sich wieder erhob und mit gespannten Muskeln vor ihm stand, als suche er nur nach seinem einstigen Widersacher — das wilde flackernde Auge des starken Mannes sagte ihm, daß es ihm mit allem, was er sprach, furchtbar Ernst gewesen. — So wie er jetzt vor ihm stand — wahrlich ein Bild eines Künstlers wert — so mußte er einstmal's jenem Hubert gegenüber gestanden haben, der ihm sein junges Lebensglück zertreten. —

„Genug damit, Nell“, sprach er endlich, sich mit der Hand über die Augen fahrend, als wolle er die Erinnerungen scheuchen, die sich dort wieder aufstürzten. — „Genug — es wird bald an der Zeit sein.“ — Nell ging nach kurzem militärischen Gruße in das Fort zurück.

Gülpen war wieder allein, er konnte sich des Gedankens nicht erwehren, daß in dem Wesen und dem Sinn des urwüchsigen, wilden Mannes doch etwas läge, was ihm, dem Gebildeten, fehle — die Genugthuung und die Ruhe, die die Rache schafft, da wo man sich verlegt sieht! — Wußte er

doch jetzt mit ziemlicher Bestimmtheit, daß auch in sein Leben eine fremde Hand ruchlos eingegriffen hatte, daß man ihn mit Absicht aus der Heimat verdrängt — und war sein Fall nicht nahezu derselbe wie der von Nell — nur daß er gewichen war, ohne jenen Burschen niederzuschlagen — um nun hier ein verkümmertes Dasein zu fristen — und heute — heute würde er ebenso handeln wie jener, der soeben mit hoherhobenem Haupte und festen Schrittes von ihm gegangen war. — Tiefer und tiefer wühlten sich seine Gedanken auf diesem abschüssigen Wege weiter, wenn ihm auch aus dem Herzen eine Stimme wie aus ferner Jugendzeit herüberschallte: „Mein ist die Rache — ich will vergelten, spricht der Herr!“

Es war gut, daß Nell bald zurückkehrte mit der Meldung:

„Herr Leutnant, die Mannschaft ist auf dem Plage angetreten.“

„Gut, Nell, ich bin gleich dort, nehmt indessen meine beiden Revolver samt dem Kasten mit nach dem Schießstand, wir wollen einmal sehen, wer heute von uns beiden die sicherste Hand hat.“

„Das könnte ich Ihnen schon jetzt sagen, Herr Leutnant.“

„Nun — wer?“

„Der Hannes Nell!“

Die Vorbereitungen waren getroffen, die Expedition ging vor sich. Es waren drei große Prouhs vom Sultan von Kutei zur Verfügung gestellt worden, auch eine freilich nicht ganz genügende Anzahl Malaien als Ruderer. Wenn auch diese geeigneter zum Rudern waren, so wäre es nach Gölpens und speziell nach Nells Ansicht viel besser gewesen, wenn man Soldaten oder Matrosen an ihrer Stelle gehabt hätte, mit der notwendigen Anzahl von Gewehren mehr im Boot. So mußte man denn immer zehn bis zwölf der Leute mit an die Riemen setzen.

Trotz des starken Gegenstroms zur Zeit der Ebbe, liefen die langen schlanken Boote mit ihren zahlreichen Ruderern nun eine stattliche Fahrt, zur Zeit der Flut aber war die Geschwindigkeit der Boote eine geradezu außerordentliche, wodurch aber auch die Gefahr beim etwaigen Auslaufen verdoppelt wurde. Zuerst waren die flachen Ufer meilenweit hinaus mit Reisfeldern bestanden, bald traten diese nur noch vereinzelt auf, und die Waldungen rückten dicht bis an das Wasser heran, während fernhin sich dichtbewaldete Hügel und dahinter ragende Bergketten erhoben. Tags über mußte wegen der Hitze meistens geankert werden, auch band man die Fahrzeuge öfter an überhängende oder in den Fluß gefallene Bäume, die Mannschaften und die Malaien unterhielten sich mit Fischefang, während die Führer der Boote Jagd auf Krotodile machten oder nach Affen und Vögeln schossen, ohne ihrer jemals habhaft zu werden, denn die steilen Ufer gestatteten nur selten ein Aussteigen ohne besondere Hilfsmittel, und die flachen Stellen waren wiederum so schlammig und detartig von Mangrovengebüsch durchwachsen, daß ein Landen nahezu unmöglich war. Millionen von Moskitos fielen über die Reisenden her, so daß manchmal ein ernstliches Abenteuer, ja ein Gefecht mit den Dajaks erwünschter schien, als der ungleiche Kampf gegen diese unbarmherzigen Plagegeister.

Bei der Mündung des Telenflusses in den Mohacan trennte sich die Expedition in zwei ungleiche Parteien. Gülpfen ging mit einer Prouh und einigen dreißig Mann, worunter zehn Malaien und der Dolmetscher, nach Norden, während die anderen den Lauf des Hauptstromes zu verfolgen hatten. Hinter der Residenz des Sultans von Long-Wai, einen ziemlich elenden Dorf von etwa tausend Einwohnern, begegnete man indessen schon manchem Hindernisse in der Fahrt, und die stromab treibenden Flöße von Rattanholz wurden immer seltener. Riesenhafte Bäume faßten die Ufer von beiden Seiten ein und sperren, da die Ufer auf 20—40 Meter zusammengedrückt

Van Gülpfen und Nell.

waren, das direkte Licht der Sonne nahezu ab. Jede Spur einer Kultur hatte längst aufgehört, und man war in der Gegend angekommen, wo man die Strömung und die einmündenden Wasserläufe und Wege nach dem Innern auskundschaften sollte.

Häufig fand man besondere Hindernisse in Form von schwimmenden oder auch gefällten Bäumen, und Nell äußerte zu Gülpfen die Ansicht, daß es ihm scheinete, als ob man mehr mit künstlichen als mit natürlichen Hemmnissen zu tun habe. Gülpfen kümmerte sich um die Einwendungen des erfahrenen Mannes nicht, ihm war ein weiter gelegenes Endziel gegeben, und er war zu stolz, vor einer Gefahr zurückzuweichen, die ihm noch nicht zwingend genug erschien, wenn ihm auch nicht entging, daß die Malaien und auch der Dolmetscher eine eigentümliche Unruhe an den Tag legten.

Gülpen erklärte sich diese Unruhe als eine Furcht vor den Dajaks. Eines Morgens, man hatte wieder an einem überhängenden Baum festgebunden, einige der Malaien hatten die Erlaubnis erhalten, an einer trockenliegenden Uferstelle ihre Fische zu kochen, erwachte Gülpen — durch den Knall eines Schusses, im selben Moment aber schon warf ein Arm die Türmatten der Kajüte auseinander und Hannes Nell schrie herein:

„Herr Leutnant — die Malaien sind fort. Wir sind verkauft!“

„Wohin sind die Kerls?“

„Daß weiß der Teufel. — In den Busch wahrscheinlich!“

„Und der Schuß?“

„Der galt dem Obmann der Ruderer, der eben noch einige unserer Gewehre zusammenpacken wollte.“

„Wo ist er?“

Grinsend zeigte Nell mit dem Daumen der rechten Hand stromabwärts. — „Da schwimmt er wohl — es lohnt nicht, ihm nachzusehen, „Nummer zwölf“, sagte man bei den badischen Jägern.“

„Wo ist Tandjeng?“

„Nicht aus dem Boot, dem passen einige von meinen Jungens auf die Füße, wir haben sie ihm nämlich, solange wir festlagen, ein bißchen aneinander geschmiegt . . .“

„Nun, dann losgeworfen die Prouh“, kommandierte Gülpen, „wir wollen sehen, was das bedeutet; noch eine kurze Strecke müssen wir stromaufwärts.“

Nell schüttelte den mächtigen Kopf. „Wenn Sie meinen, Herr Leutnant — ich aber wäre jetzt für den schnellsten Rückzug, denn in Verbindung haben die Kerls mit den Dajaks gestanden, darauf lasse ich mich hängen, und bald werden wir merken, daß sie es auf unsere Köpfe abgesehen haben.“

Bald aber kam man an eine vollkommene Rattan Sperre, die auf beiden Ufern befestigt schien. Auf beiden Seiten merkte man Bewegung im Unterholz — das Ende der Reise war erreicht. Schnell ließ Gülpen mit einer Leine an der Sperre festhalten und im Strome wenden, und als die Prouh abwärts schoß, scholl ein gellender Schrei aus Hunderten von Kehlen. Die Dajaks hatten sich getäuscht, sie glaubten, Gülpen mache sich daran, die Balken zu lösen, und dann wäre der Angriff leicht gewesen.

Mit Macht legten sich nun die Matrosen und Soldaten vereint in die Riemen. „Mehr nach rechts gehalten“, kommandierte Gülpen, der im Bug stand, um die Bewegungen zu leiten.

„Wer steuert da so vertrackt?“ schrie Nell, als das Boot plötzlich die entgegengesetzte Richtung nahm, einige Sekunden, und mit einem Ruck war das Boot mit fliegender Fahrt auf einer vom Schlamm und Sand gebildeten Bank aufgefahren — das war das Werk von Tandjeng, der dicht beim Ruder kauerte und demselben, wie aus Versehen, einen Stoß gegeben hatte.

„Den Kerl gebunden!“ — donnerte Nell, „und Jochem Boom, du stehst mir für ihn, fünf Zoll Eisen in die Rippen, sowie er den Mund aufmacht! Jetzt, Jungens, aufgepaßt, jetzt geht ein Tanz los, wie ihr ihn an der Peerengracht in Nieuwediep nicht besser gesehen habt!“

„Alles über Bord, was das Boot belastet“, kommandierte Gülpen, selbst mit Hand anlegend, und bald regten sich alle Hände, um das Boot zu erleichtern, Wasser und Kohlen, Proviant und Gerät, kurz alles, was man entbehren konnte, wanderte in wenigen Minuten außenbords und schon begann man mit Schieben und Ziehen, da erscholl im Dickicht des Ufers das wilde Geheul der Dajaks. Ein heller Pfiff aus dem Boote kündigte ihnen an, wo jenes lag. — Wieder war es Tandjeng, der gleichzeitig mit wütender Anstrengung versuchte, sich zu befreien. — Das Aufblitzen eines Messers, und mit einer tödlichen Wunde in der Brust trieb der Körper des Verräters von dannen.

„An die Gewehre und in das Boot hinein“, kommandierte Gülpen, „bedachtam gefeuert und schnell geladen — keiner von den Schuften darf die Hand an das Boot legen — die Säbel und Pistolen an der Bordwand klar gelegt!“

Raum waren die notwendigsten Maßregeln getroffen, als auch schon die ersten nackten Gestalten im Unterholz sichtbar wurden. Die Entfernung bis an das feste Land betrug kaum zwanzig Meter, und der Fluß war an dieser Stelle nicht tiefer als einen Meter, dabei nach Land zu ein heller ziemlich fester Untergrund sichtbar, der scheinbar von einem kleinen Nebengewässer her-rührte, vorhanden. Die Stelle war zu einem Angriff wie geschaffen.

„Herr Leutnant“, warnte Nell, „nur nicht aus dem Boote gehen — keinen rein lassen — geben Sie mir einen der Revolver, jetzt werden wir sie gebrauchen — und hier das Stückchen Handwerkszeug nehme ich noch für den letzten Fall, der hoffentlich nicht eintritt“, ergänzte er, indem er auf eine schwere Art hinwies, die er sich im Bug des Bootes, der dem Ufer zunächst lag, klar gelegt hatte. Das Dach der Kajüte und ein Teil der Seitenwände war abgenommen worden, und schnell hatte man die Bordwand des Bootes mit den gewonnenen Brettern um ein einiges erhöht und feste Stellungen vorn und mittschiffs für die Leute geschaffen.

Die Dajaks, die den kriegerischen Empfang gewahrten, der ihrer harnte, waren anfänglich zurückgewichen, und Gülpen legte langsam sein Gewehr nieder.

„Sie kommen!“ rief Nell, dessen Auge das gefahrdrohende Ufer keine Sekunde außer acht gelassen — und im selben Augenblick stürzten gegen sechzig halbnackte Gestalten mit wütendem Gebrüll in das seichte Wasser. Ein Pantherfell über den Rücken geworfen, den Holzschild, verziert mit Büscheln von Menschen- und Affenhaaren, in der Linken, den Mandan in der Rechten, glichen diese dunkelhäutigen, furchtlosen Kannibalen mehr einer Rotte losgelassener Teufel, als Menschen. — Schuß auf Schuß fiel mit tödlicher Sicherheit aus dem Boot, und Feind auf Feind wälzte sich verendend im Wasser oder am Strand, aber mit unbeschreiblicher Todesverachtung, die jenen wilden Bewohnern der Insel eigentümlich ist, drängten die Lebenden vorwärts über die Toten, nicht achtend des Bleihagels, der vernichtend in ihre dichten Haufen schlug. Ihr Wutgeheul über den vereitelten Überfall klang entsetzlich und ließ das furchtbare Geschick erraten, das den

Europäern drohte, wenn jene Barbaren mit ihrer grimmigen Waffe, dem Mandan (wörtlich Kopfsäger, einem flachen, schweren, haarscharf geschliffenen Schwerte), wirklich zum Handgemenge herankämen.

Der erste Angriff war abgeschlagen. Im Boot atmete man auf und lud in aller Eile. Die Verluste waren gering. Nur zwei Mann waren den gewaltigen Hieben eines dicht heran gedrunghenen Häuptlings zum Opfer gefallen, bis auch dieser von einem Bajonett durchbohrt niedergesunken. Aber die Angreifer hatten nur noch das Herankommen ihrer Genossen vom oberen Strom abgewartet, alsbald begann der Sturm von neuem, in größerer Zahl, mit rasender Schnelle hervorbrechend, jagten sie wieder heran, ohne auch nur im mindesten ihre Taktik zu verändern. Unbewegt durch das gellende Schreien der Dajaks, das den ganzen Wald lebendig zu machen schien, standen Gölpen und Nell nebeneinander im Bug, feuerten und luden die Mannschaften im Boot, jeder wußte, was die Stunde bedeutete. Aber die Schar der Angreifer war zu groß, sie schien mit jeder Sekunde zu wachsen — jetzt waren die blutdürstigen Dajaks heran, und ein weithin schallendes Siegesgebrüll erhob sich, als der erste Wilde sich vorn in das Boot hineinschwang.

„Nieder den Hund!“ schrie Nell, auf ihn zuspringend, und der Stoß mit seinem Bajonett stürzte den Verwegenen tot hinten über. Hintereinander knallten die Schüsse von Nells Revolver, und jedesmal sank ein Wilder am Bug des Bootes nieder. Nun war der letzte Schuß heraus und verächtlich warf er einem Heranstürzenden die köstliche Waffe an den Schädel, daß er zusammenbrach. Nell hatte zu seiner Art gegriffen, und schon wimmelte es von dunklen Gestalten um das zusammenschmelzende Häuflein umher. — „Ich komme zu Ihnen — Herr Leutnant — nur aushalten! solange mein Arm noch heil, soll keiner der Schufte näher kommen, als ich reichen kann“, rief Nell, indem er mit seinem schweren langen Instrumente furchtbare Hiebe nach allen Seiten hin austeilte.

Auch Gölpen hatte sich verschossen, er kämpfte nur noch mit dem Säbel gegen die Eingedrungenen und lehnte sich mit dem Rücken gegen die Kajüte, seine Linke hing matt hernieder, ein Mandan hatte ihm die linke Schulter durchschnitten. Er blutete schon aus verschiedenen Wunden, und er fühlte, wie trotz seiner Fertigkeit seine Kraft ihm mehr und mehr schwand, da funkelte es ihm vor den Augen auf, ein schwerer Hieb hatte ihn getroffen — es war vorbei mit ihm, und rücklings stürzte er in die blutgefättigte Flut. Noch eine Weile stand wie ein entfesselter Schlachtendämon Nells Riesengestalt im Bug des Bootes, dann brach auch er aus vielen Wunden blutend inmitten eines Walles von gefällten Gegnern zusammen. Noch einmal gellte der Siegesruf der Dajaks durch den Wald, als einer der Häuptlinge mit wuchtigem Hieb Nells Haupt vom Rumpfe trennte und dasselbe als blutige Siegestrophäe hoch empor hielt — dann wurde es still im Boot, das man schnell ausgeplündert hatte, und still am Strand, wo vielleicht in nicht einer halben Stunde der Tod über hundert Opfer gefunden hatte.

Als bald loderte im Walde ein mächtiges Feuer auf, und eins jener

Nach dem Sturm auf Samoa. Kreuzer „Adler“ auf dem Korallenriff.

scheußlichen Bacchanale folgte, wie sie von den Reisenden unter den Kopfsjägern genugsam geschildert worden sind — dem Europäer ein Entsetzen und ein Ekel, dem Dajak ein heiliger Brauch.

In den Zeitungen stand die kurze Notiz: „Bei einer Expedition den Telenfluß hinauf ist eine kleine Anzahl von Marinemannschaften nebst einem Leutnant von den Dajaks erschlagen worden, eine zweite Expedition wird geplant.“

Viele solcher Expeditionen wurden unternommen gegen die Räuber und Kopfsjäger, manchmal mit, manchmal ohne Erfolg, oft traten die Räuber mit ganzen Flotten den Booten der Holländer entgegen, und ihr Mut und ihre immer besser werdende Bewaffnung gab den Holländern immer schwerere Aufgaben.“

Van Schoonen saß still unter der matt brennenden Lampe über seine Blätter gebeugt, und seine Gedanken schienen in den Fernen zu schweifen. Keiner wollte ihn stören — plötzlich aber, als habe ihn jemand gefragt, begann er, den Faden seiner Erzählung wieder aufzunehmen. „Vothar van Gülpn war nicht tot; Blutverlust und der Hieb auf den Kopf hatten ihm die Besinnung geraubt. Als er wieder zu sich kam, fand er sich in einem Lager der Buchimänner, eines Stammes, der mit den Dajaks in grimmer Fehde stand, langsam ging er dort seiner Heilung entgegen. Hinter ihm lag eine zerstörte Vergangenheit, vor ihm eine ungewisse Zukunft, er blieb bei denen, die ihn gerettet und gepflegt hatten, er wurde ihr Lehrer und Berater — nur ein Gedanke erfüllte noch sein ganzes Wesen, und das war der der Rache, und diesen Schwur der Rache, in finstrier Stunde abgelegt . . .“

Da pffiff ein stärkerer Windstoß in die Messe herunter, die trübe Lampe flackerte auf, dann erlosch sie.

„Steward, die Lampe anstecken“, rief der Doktor.

„Nicht nötig — lassen Sie“, herrschte Schoonen den hereineilenden Matrosen an; wir blieben im Halbdunkel. Ich hatte Schoonen nicht aus den Augen gelassen, als die Lampe aufleuchtete, sah ich ihm scharf ins Gesicht — war das der stille Schoonen, der steinerne Gast. Einem Dämon glich er, und seine Augen blickten unheimlich, als sähen sie hinein in die Schrecken des Urwaldes — und er fuhr fort:

„Den Schwur der Rache, in finstrier Stunde abgelegt, hat er fürchterlich gehalten. Sein Name hallte wider in den Wäldern und in den Hütten der Dajaks, und der „weiße Geist“ der Buchimänner wurde ein Schreckgespenst am Oberlauf des Telen im Lande Long-Wai.

„Doch Blut und Rache brachten dem Armen nicht die Ruhe der Seele, die er gesucht, heimwärts lenkten sich seine Schritte, Rache, Rache hieß es wieder und wieder in ihm, Rache an dem, der ihn hinausgejagt und zum Wildesten unter den Wilden gemacht — zu spät. Ein anderer Höherer war ihm zuvorgekommen, all seine Pläne zerfielen in nichts. Auch von dem, was seinem Leben einstens am nächsten gestanden, um dessen Besitz er gekämpft und unterlegen, fand er nichts mehr vor, als einen einzigen kalten Leichenstein — an dem hat er manchmal noch gekniet in verzweifelnden und

unsteten Gedanken. Als er wieder einmal dort gewesen war, kam er an der offenen Kirchentür vorbei und hörte den Prediger auf der Kanzel sprechen, und wie Feuer fielen die Worte in seine Seele, die er dort hörte und welche hießen: „Mein ist die Rache, ich will vergelten, spricht der Herr.“ Da schwanden die blutigen Schatten vor seinen Augen, und in seinem Herzen wurde es wieder Friede.“ —

Die Nacht blieb ruhig, der drohende Sturm war vorüber gezogen, und am anderen Tage setzte ich auf der Morgenwache wieder Segel. Neben mir auf der Brücke stand der erste Offizier, und hinten am Deck befand sich Schoonen mit seinen dienstlichen Obliegenheiten beschäftigt, wie all die Tage vorher. Öfters warf ich wohl einen Seitenblick nach ihm hin und zauberte mir in Gedanken Bilder und Gestalten neben ihn und um ihn herum, wie sich das in meiner Phantasie zusammenwirkte, aber er paßte mit seinem ruhigen Wesen, seinem kalten Tone so gar nicht hinein in den Rahmen, den ich mir gebildet.

Die Stunden gingen ihren regelmäßigen Lauf. — Die Arbeit war vollendet. Ich näherte mich dem ersten Offizier.

„Haben Sie Schoonen gestern Abend erzählen hören?“

„Jawohl — weshalb fragen Sie?“

„Weil ich weiß, daß Sie Schoonen länger kennen, als ich.“

„Habe solche Frage erwartet und kann Ihnen nur sagen, daß Schoonen vor Jahren ausgetreten war wegen einer unangenehmen Sache, in der mehrere Leute ihr Leben verloren, Schoonen war damals verlobt und mußte Hals über Kopf von dannen — man hatte das Messer, das er stets getragen, auf dem Kampfplatz gefunden.“

„Und wie kam er wieder?“

„Der Anstifter jenes Überfalles, der Hauptbelastungszeuge, hat es in seiner letzten Stunde gestanden, daß er ganz allein die Schuld zu tragen habe, daß er Schoonen in eine verrufene Gegend gelockt, und Schoonen war damit rehabilitiert.“

„Wer mag wohl der eigentliche Held dieser seiner Geschichte von gestern Abend sein, Sie wissen es doch sicherlich?“ fragte ich weiter.

„Darüber habe ich mir noch keine Gedanken gemacht“, meinte der erste Offizier, aber ich wußte es ebenso gut, als hätte er gesagt: „Setzen Sie nur für Gülden — Schoonen, dann wissen Sie es ganz genau, wie es Schoonen in jenen Jahren ergangen ist, und weshalb man es ihm nicht verargen soll, daß er nicht immer mit den Fröhlichen fröhlich sein kann. Er hat ein schweres Leben hinter sich, und hier in diesen Gewässern werden seine Leiden wieder lebendig geworden sein.“

Unter den vielen Inseln der Südsee, die wir besuchten, waren die Samoainseln mit die schönsten. Auch hier, wie fast in allen Südseeinseln, kann man das Sinken des einstigen Kontinentes beobachten. Die mächtigen Korallenbauten, sie sind nicht etwa, wie man früher glaubte, Bauten, die jene kleinen Tiere zu Milliarden und Milliarden von unten herauf aufführen, um nach oben zu gelangen, sondern es sind diese kleinen Wesen durch

das Versinken der Inseln gezwungen, höher zu bauen, um ihre Existenz zu erhalten. Dreißig bis vierzig Meter unter Wasser hört ihr Lebewesen überhaupt schon auf. Sind die Korallen an der Oberfläche angelangt, so breiten sie ihren Bau manchmal fächerförmig aus, und diese Korallenriffe mit scharfen Kanten sind die furchtbarsten Feinde des Seemanns zuzeiten heftiger Stürme.

Samoa ist ein schönes fruchtbares Inselnland mit hohen Bergen und dichten Waldungen, eine schöne, intelligente und kräftige Bevölkerung tragend, die leider in steten Zwistigkeiten lebt, die das „Faulsein“ dreimal unterstrichen als Devise führt, und bei denen der Freitag ein Unglückstag ist, er ist der einzige Arbeitstag in der Woche, weil ihnen genügend von den Fremden zugebracht wird und die Kokosbäume ihnen fast alles liefern, was sie direkt zum Leben gebrauchen, sind sie untereinander neidisch auf den sich bietenden billigen Erwerb, die Gunst und die Geschenke fremder Nationen. Die Städter kämpfen mit den Landbewohnern. Jede Partei wählt sich einen König, und so leben sie manchmal in blutigem, manchmal in unblutigem Kampf.

Aus den senkrecht gewachsenen Palmenbäumen wissen sie unter Benutzung von liegenden Balken sich ausgezeichnete Werke zu erbauen mit flankierenden Bastionen und Gräben, und wenn jede Partei sich solche Befestigung gebaut hat, dann liegen sie oft monatelang sich bedrohend gegenüber. Die Angreifer würden schwere Verluste erleiden, darum schonen sie sich.

Während unserer Anwesenheit kämpfte man auch einen solchen Krieg. Beide Parteien lagen sich mit Tausenden gegenüber, mit Gewehren und Messern bewaffnet, ersteren hatten sie damals noch nicht viel Kunst abgelauscht, mit den Messern aber verstanden sie sehr unangenehm umzuspringen, zumal wenn ein Gegner erlegt war und die anderen ihn liegen ließen, dann schnitt man dem Unglücklichen den Kopf ab. Die Kämpfe fanden auch manchmal auf dem Wasser statt, wo sich die Insulaner mit großen Kriegskanoes selbst mit Kanonen bekriegen. Jeder Samoaner ist ein ausgezeichnete Schwimmer und Taucher, und stundenlang können diese Naturmenschen bei heftiger See in den Fluten verbringen. Damals waren die Parteien die der Könige Puletua und Taimua und zeichneten sich durch rote und weiße Kopftücher ab.

Oft ritten wir von der einen zu der anderen Partei hinüber und unterhielten uns mit den Führern, lauter reckenhaften Gestalten von gutem Aussehen, sobald sich indessen einer der Häuptlinge verleiten ließ, aus seinem Werk herauszutreten, fingen die Kugeln an zu pfeifen, und die Lage wurde auch für uns ungemütlich. Es dauerte nicht lange, so mischten sich die Europäer in diese Streitigkeiten, und zwar die Amerikaner, weil sie glauben, daß Samoa zu Amerika gehöre, England, weil es überhaupt alles als Eigentum betrachtet, und Deutschland diesmal auch, weil seine Kaufleute, allen voran Godeffroy aus Hamburg, den größten Teil des bebauten Landes angekauft hatten. Dies führte im Laufe des Jahres zu ernstlichen Verwickelungen, und stärkere Vertretung als früher mußte den durch die Amerikaner aufgehetzten, bezahlten und bewaffneten, teilweise auch angeführten Eingeborenen gegenüber gesehen.

Nach dem Sturme auf Samoa. Nach einer Originalphotographie.

„Abt.“

„Obt.“

„Trenton.“

Im Jahre 1887 wurde der auffällige König der Inseln, Malietoa, abgesetzt und mit dem Schiff „Adler“ nach den Marshallinseln transportiert, während Deutschland Tamafese zum König machte. Der von den Amerikanern unterstützte Gegenkönig war Mataafa, ein angesehenere und befähigter Mann, dem Tamafese in jeder Beziehung überlegen. Er belagerte den Tamafese und verfügte mindestens über 15000 gutbewaffnete und zum Teil ausgezeichnet schießende Leute mit amerikanischen Gewehren, sein Adjunkt war ein amerikanischer Abenteurer namens Klein.

Im Monat Dezember des Jahres 1888 lagen vor Apia die deutschen Schiffe:

Kreuzer	„Oiga“	12 Kanonen	267 Mann,
„	„Adler“	4	128
Kanonboot	„Eber“	3	88

Es war durch den politischen Vertreter verabredet worden, die Entwaffnung der Mataafaleute vorzunehmen, und dieser Entwaffnung sollte auch kein Hindernis im Wege sein. Man hatte sich geirrt. Unter der Führung des Amerikaners Klein wurden die an zwei Stellen gelandete Leute der „Oiga“, 4 Offiziere und 150 Mann, von zehn- bis zwanzigfacher Übermacht lebhaft angegriffen.

Die Abteilung des Leutnants Spengler von 50 Mann machte mehrere Angriffe auf die Gegner und schlug sich von Fagoli bis nach Wailale, etwa 2000 Meter weit durch, drei Mann blieben tot liegen. In Wailale angekommen, fanden sie die andere Abteilung von 100 Mann in gleicher Lage. Bald war man auf die Verteidigung beschränkt, aber Schritt um Schritt mußten die Samoaner mit Blut erkaufen, jedoch auch auf unserer Seite räumten ihre Kugeln fürchtbar auf. (Sie haben an jenem Tage die 50000 Patronen, die ihnen die Amerikaner verschafft, verschossen.) Schon lagen von den drei Offizieren zwei am Boden, Leutnant Sieger war tot, Leutnant Burchard schwer verwundet, von den Leuten mehr als 10 tot und 30 fast alle schwer verwundet, und keine Hilfe in Aussicht, da ließ Kapitänleutnant Jäckel die Bajonette aufsetzen, und mit Hurra ging es auf die Hunderte los, die meist gedeckt hinter den Palmen und Baumwollstäuden hockten, dem Angriff standen sie nicht. — Aber es war dies nur eine kurze Frist, enger schloß sich der Gürtel der wütenden und durch eigenen Verlust erbitterten Feinde. — Unsere Leute hatten sich verschossen — da wie aus dem Himmel fielen einige Kanonenschüsse, schwere Granaten rasselten durch die Wipfel der Bäume und feurige Blitze zeigten, wo sie eingeschlagen. Hurrarufen im Rücken von Wailale erscholl, es waren der „Adler“ und „Eber“, herbeigeholt durch einen patriotischen Deutschen, den Ingenieur Heidler, die im Augenblick allerhöchster Gefahr herangedampft kamen. Die Landungskorps wurden an Land gesetzt, und der Feind ward geworfen. — Es war ein Sieg, aber teuer erkauft.

An Bord der „Oiga“ ahnte man noch nicht den Verlust an Leuten. Als die Boote an Bord zurückkamen, konnte festgestellt werden, daß außer

den genannten Offizieren 15 Mann tot und 38 verwundet waren, von 150 Mann also 55 außer Gefecht gesetzt, den drei beim Durchschlagen liegengeliebenen Matrosen hatten die Samoaner die Köpfe abgeschnitten. Die Dörfer der Aufständischen wurden beschossen und niedergebrannt, alle Kanoes und sonstige Habseligkeiten zerstört, auf eine Annexion der Inseln wurde verzichtet, denn der Friede des Reichs lag der Regierung mehr am Herzen, als der Besitz dieser, wenn auch wertvollen Inseln.

Bald gestalteten sich die Verhältnisse wieder friedlich auf Samoa, da nahte unserem Geschwader ein neues furchtbares Unglück. Um amerikanisches Interesse wahrzunehmen, hatte man von Amerika aus ebenfalls Schiffe gesendet. Es waren nun im Hafen von Apia von Amerikanern vorhanden die große neue Fregatte „Trenton“, die Fregatte „Bandalia“, das Kanonenboot „Ripfic“, außerdem unser Geschwader, das englische Schiff „Calliope“ und eine Anzahl Handelsschiffe. Da der Hafen eng ist und ein freies Schwojen der Schiffe nicht gestattet, hatten die Schiffe vertäut gelegen, einige in dem kleinen westlichen Arme, der auf beiden Seiten von Korallenriffen eingeschlossen ist. Da brach der 15. März 1889 herein und mit ihm ein Sturm aus Nordost, wie er in den Annalen der Inseln selten ist. Bald waren alle Anker im Grunde, die Masten und Rahen auf das geringste beschränkt und alle Maschinen im Gange, der Sturm wütete ununterbrochen, die Nacht des 15. auf den 16. und lange noch am 16. Im Hafen entwickelten sich grauenvolle Szenen. Zuerst rissen die schwächeren Handelsschiffe los, trieben gegen die Kriegsschiffe und beschädigten sie, dann wurden sie gegen die scharfkantigen Korallenbänke geschleudert, und als der Morgen kam, war von ihnen keines mehr zu sehen. Gegen Mitternacht hatte der Sturm seine Höhe erreicht, auch der „Eber“ hatte seine Anker verloren und dampfte nun mit aller Kraft gegen die See an, kollidierte mit anderen Schiffen, stieß schließlich gegen die Riffe und verschwand in der Finsternis der von Wasserstaub erfüllten Luft den Blicken der anderen.

Dem „Adler“ ging es nicht viel anders, eine furchtbare See, die ihn hoch hob, schleuderte ihn oben auf die Riffe, so daß er im nächsten Augenblick ohne Ruder und Schraube ganz auf der Seite lag, die Wogen warfen ihn hin und her und hüllten ihn in weißen Gischt; der Kommandant, Kapitän Friße, der jede Rettung der Mannschaft für ausgeschlossen hielt, kommandierte: „Alle Mann aus dem Schiff!“ und man fing an, das Heil in der Flucht zu suchen. Etwa zwanzig Mann ertranken, andere lagen mit gebrochenen Gliedmaßen in den Schiffsräumen umher. An 24 Stunden haben die Armen auf dem „Adler“ zwischen Tod und Leben gehangen, bis sie endlich gerettet werden konnten. „Olga“ mit den stärksten Maschinen hielt sich am längsten, wurde indessen fortwährend von den amerikanischen und den eigenen Schiffen bedroht, so daß auch sie endlich die Anker aufgeben mußte und mit vielem Geschick von dem Kommandanten, Frh. v. Erhardt, auf die einzige weiche Stelle des Hafens hingehalten werden konnte, wo auch sie dann strandete, nachdem die amerikanische Flottille teils untergegangen, teils gestrandet war. Das einzige Schiff, das sich rettete, war das englische

Schiff „Calliope“. Es war das stärkste von allen, mit kräftigen Maschinen versehen, der englische Kommandant faßte den verzweifelten Entschluß, nach See zu entinnen. Jeder Fehlschlag hätte Verlust des ganzen Schiffes zur Folge gehabt, aber die Maschine leistete, was sie sollte, und „Calliope“ war gerettet, während alle anderen Schiffe bis auf „Olga“, welche wieder frei zu machen war, verloren gingen und mit ihnen manch braver Seemann.

Die deutsche Marine verlor den „Adler“ und den „Eber“ mit vier Offizieren und hundert Mann. Ein Offizier vom „Eber“ ist wie durch ein Wunder von der gewaltigen See besinnungslos an Land geworfen worden, wie, das weiß der Glückliche kaum zu erzählen; aber er konnte Kunde geben von den verzweifelten Anstrengungen an Bord, mitten im Sturm die Ketten einzuheben, als die Maschine schon nicht mehr arbeitete, und das Schiff bald hoch oben auf der See lag, bald tief von ihr begraben schien. Hätte man die notwendigen Hilfsmittel in Apia, so wäre wohl der „Adler“ noch zu bergen gewesen, denn er lag vollkommen trocken, nachdem der Sturm vorüber.

Aber so ist er dem langsamen Verbrauch anheimgegeben, vom „Eber“ sind nur unwesentliche Oberdecksteile angeschwemmt worden. Die Hauptmasse liegt unter dem schirmförmig sich ausdehnenden scharfen Riffe. Am 15. April sprach der Kaiser im Kasino in Kiel:

„Ein Kommandant, welcher rühmlich im Kampfe mit den Elementen durch Gottes Fügung sein Schiff verliert, stirbt ebenso den Heldentod für das Vaterland, wie der Kommandeur, der seinem Regiment voran im Sturm auf die feindliche Stellung, den Degen in der Faust, fällt. Nicht ertrunken sind unsere Kameraden in Samoa, sondern gefallen, ihre Pflicht bis zum letzten Augenblick erfüllend.“

Der Kommandant des „Eber“ war der Kapitänleutnant Wallis.

Torpedo und Torpedoreste.

Neuntes Kapitel.

Die neue Zeit.

Der Fischtorpedo. — Seine Einrichtung. — General von Caprivi. — Die Torpedoboote. — Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg. — Veränderungen im Schiffbau. — Schnellfeuerkanonen. — Maschinen und Schnelligkeiten. — Prinz Heinrich. — Bildungsweisen. — Marineakademie. — Untergang der „Augusta“. — Im Marineolymp. — Deutschland in Afrika. — Die Marine 1891. — Kapitän Cochius. — Der Jitüs. — Alte Freundschaft.

Die Torpedos und die Seeminen, jene unheimlichen Kriegswerkzeuge, sind berufen, im Seekriege eine große Rolle zu spielen. — Der japanisch-chinesische Krieg, sowie in hervorragender Weise der japanisch-russische Krieg haben ihren hohen Wert offenkundig dargetan. Nachdem in mehreren Kriegen der furchtbare Effekt der Seeminen und Torpedos festgestellt war, wenn sie geeignet angebracht und entzündet wurden, ging man daran, sie brauchbarer und weniger der Zerstörung durch die Dauer der Zeit ausgesetzt herzustellen. — Ein fruchtbares Feld für Erfinder, um Vermögen zu erwerben und zu verlieren. Jetzt, nachdem sich die Ansichten im Laufe der Jahre geklärt haben, steht man vor der Tatsache, daß der Fischtorpedo diejenige unterseeische Waffe ist, die vor allen anderen Torpedos die meisten Vorzüge hat,

und deshalb ist der Fischtorpedo heute mit geringen Abweichungen in allen Seestaaten vertreten.

Nachdem die Panzerschiffe über Wasser eine Art von Unverwundbarkeit erhalten hatten, unternahm man es, diese Schiffe da, wo kein Panzer mehr schützt, also tief unter Wasser, zu fassen, und die Durchschnittstiefe, auf welche die Torpedos gehen, ist auf drei Meter festgesetzt. Unstreitig ist der Fischtorpedo eine der sinnreichsten Maschinen der Neuzeit. Der Torpedo ist ursprünglich erfunden von dem Ingenieur Whitehead und dem österreichischen Kapitän Lupis.

Der Fischtorpedo, kurzweg in Deutschland der Torpedo, ist heute kein Geheimnis mehr, da ihn alle Staaten besitzen.

Die Torpedos, mit denen man vom Lande aus oder von Bord eines Schiffes und eines Bootes schießen kann, ein Vorgang, den man auch lanzieren nennt, sind zum großen Teil aus Phosphorbronze, früher aus Stahl bestehende Gefäße, welche die Form einer Zigarre haben, die an dem einen Ende nahezu haarstumpf zugeht. Der Körper ist durchschnittlich gegen 5 m lang und hat einen größten Durchmesser, der zwischen 70—75 cm liegt. Die Wände sind 3 mm stark. Das Innere des Torpedokörpers ist in verschiedene wohlverschraubte Abteilungen geschieden, die die einzelnen Bewegungs- und Tätigkeitsorgane der Maschine in sich führen. Die vorderste konische Abteilung, zunächst der scharfen Spitze, der Kopf, enthält in einer Sprengbüchse den Zünder und um diesen herumliegend die aus 20—90 kg gepresster feuchter Schießbaumwolle oder ähnlichen Stoffen bestehende Sprengladung. Die zweite Abteilung enthält das einstige Konstruktionsgeheimnis des Fabrikanten, das Instrument, mit dem man den Torpedo auf die verschiedenen Wassertiefen einstellt und das ihn in denselben festhält. Es besteht dasselbe aus einem Pendel und einer Wasserdrucksvorrichtung, beide sind miteinander verbunden. Das Pendel ist schwer und wirkt, sowie der Torpedo nicht ganz horizontal liegt; die Druckvorrichtung ist eine Platte, die, durch Federn gehalten, den Druck des Wassers von außen aufnimmt. Je nach der Wassertiefe ändert sich die Belastung der Federn und die Stellung der Platte; diese an sich kleine Verschiebung geht vermittelt Stangen durch den Torpedo hindurch nach dem Ruder, und weil ein horizontales Ruder vorhanden ist, so geht der Torpedo, wenn er die Federn nach der einen Seite drückt, nach oben, das andere Mal im Wasser nach unten, bis er die durch die Federn angezeigte Normalstellung erreicht hat. Ähnlich geht es mit dem die Ruderbewegungen einschränkenden Pendel. Das horizontale Ruder ist also von derselben Wirkung, wie beim Walfisch und seinen Genossen die Schwanzflosse, die auch horizontal liegt, und wie Bonitos und Tümmler im Meer manchmal empor schnellen, dann wieder fast senkrecht nach unten gehen können, so hüpfet auch manchmal der Torpedo ähnlich während seines Laufes in die Höhe oder schießt mit kühnem Satz in die Tiefe, dann ist er ein „Grundgänger“. Tief wühlt er sich in Schlamm und Sand hinein, und nur die aufsteigenden Blasen verraten den Ort, wo

er sich verheimlichen wollte; Taucher gehen hinunter und fetten den Fisch an, und er wird dann gehoben und nach Hause geschleppt wie ein widerpenstiger Stör, hinter sich her zwar keine Blutspur, aber dennoch eine Spur von — Öl und Fett hinterlassend.

Die dritte Abteilung enthält den Behälter, in den man die zum Treiben der Maschine notwendige komprimierte Luft einführt. Bei dem hohen Drucke, den diese Teile aushalten müssen, ist es bedingt, daß die stärkeren Wände des Kessels von außerordentlicher Elastizität und Güte sind,

Torpedoboot.

Arthur Menard, Kiel.

da sie einen durchschnittlichen Probedruck von weit über 100 Atmosphären aushalten müssen, dem sich später eine dauernde Spannung von 80—100 Atmosphären anschließt. Die Luft wird mittels einer eigenen Maschine, die man auf den Schiffen mit sich führt oder auch an Land aufstellt, in den Torpedo eingepumpt.

Dem Luftreservoir folgt die dreizylindrische Maschine, die ihrerseits die Schraube in Drehung versetzt. Die neuen Konstruktionen haben zwei 2flügelige Schrauben, die hintereinander sitzend sich gegeneinander bewegen; die Maschine macht bei vollem Luftdruck gegen 1000 Umdrehungen in der Minute.

In der Maschine befinden sich zahlreiche feine und doch einfache Apparate, die wirklich den Torpedo wie ein halbes lebendes Wesen erscheinen lassen, z. B. wenn man die Preßluft sofort in die Maschine strömen

läßt, so muß sich naturgemäß während des Ganges der Maschine bald der Druck vermindern, die Geschwindigkeit vermindert sich, die gerade Bahn wird nicht mehr innegehalten, der Schuß wird unsicher, deshalb hat der Torpedo in sich eine Maschine, die sich selbst so reguliert, daß der Druck immer der gleiche bleibt; ferner, die Maschine muß gut geschmiert sein — die Luft schmiert durch Mitreißen von Öl selbsttätig — ferner, wenn ein geladener Torpedo sein Ziel verfehlt hat, schwimmt er vielleicht gefahrdrohend vor dem eigenen Hafen, er tut es aber in Wirklichkeit nicht, er überlegt sich die Sache, sowie er auf 600 m angekommen ist, dann öffnet er leise ein Fensterlein, das Wasser strömt ein und er — versinkt! Schließlich, wenn er nicht scharf verschossen sich wiederfinden lassen soll, und das ist sehr wünschenswert, denn er kostet ca. 10 000 Mark, dann stoppt er die Maschine, hüpft aus dem Wasser, und damit man ihn leicht findet, bleibt er still an der Oberfläche liegen. Wie das alles zugeht, ist sehr natürlich, und jeder Seekadett weiß es — also bitte nur fragen! sie dürfen's aber gar nicht beantworten.

Der Torpedo hat zwei Ruder, eines, das horizontal liegt und welches das Heben und Senken veranlaßt, und eines, das senkrecht steht, dieses dient, wie ein gewöhnliches Ruder, dem Torpedo zur Innehaltung der Richtung, und durch dasselbe lassen sich die seitlichen Fehler beim Schießen verändern und erforderlichen Falls verbessern.

Außen am Körper des Torpedos ist fast nichts zu sehen, als eine glatt polierte Fläche, nur oberhalb der Luftkammer ist ein kleiner Drücker zu bemerken und einige Öffnungen und Schraubenköpfe zum Ansehen von Schraubenschlüsseln. Einer dieser Schraubenköpfe steht mit einer mit Markierungen versehenen Platte in Verbindung, und durch Drehen der Schraube kann man diejenige Zahl von Fuß oder Meter auf der Platte erscheinen lassen, in welcher Tiefe man den Torpedo reguliert wünscht.

Der oben genannte Drücker dient dazu, das Ventil, das die komprimierte Luft im Kessel von der Maschine trennt, zu öffnen; man kann den Drücker mit der Hand bewegen, wenn man den Torpedo mit seiner eigenen Maschine anlassen will. Lanziert man ihn aber mit Luftdruck oder mit Pulver aus einem Rohre, wie dies auf allen Torpedobooten geschieht, die unter Wasser oder über Wasser Rohre haben, so wird der Drücker von einer Vorrichtung, die oben im Lanzierrohr angebracht ist, gelöst. Der Zünder des Torpedos, aus einer Knallquecksilberpatrone bestehend, die in einer gewissen Menge von trockener Schießbaumwolle festlagert, wird beim Anstoßen des Torpedokopfes an einen festen Widerstand durch einen alsdann zurücktretenden Stift entzündet.

Um fernerhin ein vorzeitiges Kriechen zu vermeiden, hat man an jedem Torpedo eine Sicherheitsvorrichtung angebracht, einen Vorstecker bekannter Art, den man mit der Hand lösen kann, nachdem der Torpedo geladen.

Um dem Torpedo auch in anderer Weise ein fischähnliches Aussehen

An Bord eines großen Kreuzers.

Wrigley Menard, 81el.

zu geben, hat man ihm einen Bart angefügt in Form von vier Messern, die gleichzeitig dazu dienen, sich an einer glatten Schiffswand zu reiben, um die Zündung zu einer sicheren zu machen, wenn eine einfache Spitze vielleicht abgleiten würde. Heute ist der Torpedo fast allen Schiffen und Kreuzern mitgegeben, und besondere Ausstoßrohre sind allenthalben, vorzugsweise vorn in den Schiffen angebracht, der Hauptsache nach aber sind die Torpedoboote die Träger dieser Waffen. Unter General v. Stosch begonnen, ist das Torpedowesen im großen durch General v. Caprivi weitergeführt worden. Auch der Kaiser Wilhelm I. nahm bei seiner Anwesenheit in Kiel im Jahre 1881 die Wirkung eines Torpedoschusses, abgefeuert gegen das Fahrzeug „Elbe“, in Augenschein.

Georg Leo v. Caprivi wurde am 24. Februar 1831 in Berlin geboren, während des Krieges 1866 war er im Großen Generalstabe tätig und 1870 Chef des Stabes des X. Armeekorps. Der 28. November 1870, die Verteidigung von Beaune la Rolande, ist der schönste Ehrentag Caprivis. Damals erkämpften 9700 Deutsche gegen 70 000 Franzosen unter Verlust von 1000 gegen 4000 Mann durch zähes Ausbarren gegen den mutvoll anstürmenden und eng umfassenden Gegner einen vollständigen Sieg. Unter Ernennung zum Chef der Admiralität wurde v. Caprivi 1882 zum General befördert.

An Torpedobooten, meist aus der Fabrik von Schichau bei Elbing hervorgegangen, besitzt Deutschland jetzt 100 Stück. Ein Torpedoboot hat etwa folgende Abmessungen: Länge 45 m, Breite 5 m und Tiefgang 2,5 m, dabei eine Maschine von 1500 Pferdekraften. Man muß die Boote so flach machen, damit sie allenthalben hinkommen, und auch in Gefahr besser entweichen können, ferner aber auch deshalb, daß sie leicht über die Sprengkörper, die man ihnen etwa stellt, hinwegdampfen. Sehr flach darf man solche Minen auch nicht legen, sonst schwimmen sie bei niedrigem Wasser oder Ebbe oben, und das Torpedoboot dampft durch die Reihen hindurch, wie durch ein Fahrwasser mit Bojen. Ursprünglich in grau verzinktem Stahlblech hergestellt, werden die Boote zum Ernstgebrauch gewöhnlich matt schwarz gestrichen und sind dann unheimliche, schnelle Gefellen, Unheil kündende Geister der Nacht. Der helle Tag ist nicht ihre Zeit, denn dann drohen ihnen hunderte von Granaten, und ihre dünnen Wände können den zahlreichen Geschossen der Schnellfeuerkanonen nicht widerstehen. Die Nacht ist ihre beste Zeit, schon am Tage haben sie beutegierig vor fern die Masten und den Rauch der großen Schiffe gesehen und sind ihm gefolgt, wie der Wolf dem Schlitten, wenn aber die Nacht ihre Schatten niederjunkt, dann fliegen sie heran von allen Seiten, schwarze, schnelle Gestalten mit glatten Leibern, niemand ahnt ihre Anwesenheit — da plötzlich durchleuchtet ein Blitz die Nacht, ein dumpfer Knall folgt, dann der Weheruf von Hunderten, ein kurzer Kampf im Wasser, ein Rauschen — ein Brausen — und einer der mächtigen Kolosse ist vielleicht versunken für immer, und wieder herrscht die Stille der Nacht umher.

Das Torpedoboot, der Angriff bei Nacht und, wenn die Not gebietet, auch am hellen Tage, das ist heute das Feld des jungen unternehmenden Offiziers, die Zeiten sind damit wieder erwacht, in denen es den jüngsten Leuten, den Seekadetten, vergönnt war, große Taten zu vollbringen; die sogenannten „cut outs“ einzelner Schiffe werden sich wiederholen, nur in anderer Form (cut out nannte man die unter den englischen Seekadetten so oft unternommene Tat, feindliche Schiffe mit den Booten aus ihren eigenen Häfen herauszuholen). — Was ist im Kampfe am Lande der Zugführer, sogar der Einzelführer größerer Abteilungen? Nur selten hat er eine eigene Bestimmung, liegt bei ihm die Entscheidung — wie anders ist es auf dem Wasser und speziell in der Torpedowaffe. Versetzen wir uns in das Wüten eines Kampfes. Dort sind in einem Boote, das befähigt ist, 25 Seemeilen in der Stunde abzulaufen, nur 24 Mann als Besatzung. Der eine ist der Ingenieur, der Maschinist, der mit kundiger Hand seine mit 1500 Pferdekraften arbeitende Maschine leitet und bewacht. Dort vor den Feuern, durch die die Luft mit Gewalt hindurchgejagt wird, lauern, jedes Winks ihres Vormanns gewärtig, einige wenige Heizer, aus deren Gestalten und Bewegungen zu folgern ist, daß sie die Elite ihrer Charge vertreten. Vorn im Torpedoraum steht der Rest der Mannschaft, ein Unteroffizier und vier Matrosen, bereit zur Handhabung und zur Lanzierung des verderbenbringenden Geschosses. Einer aber steht am Ruder, um sich und neben sich die einzelnen Kommandoelemente, an denen es nur eines Druckes bedarf, um seinen Willen kund zu tun. Einzelne Öffnungen in der eisernen Turm- wand, die etwas über Deck hinausragt, gestatten ihm freie Umschau und Aussicht nach vorn. Und dieser eine ist ein blutjunger Leutnant. Hinter sich hat er nichts oder nur sehr wenig gelassen — vor ihm aber leuchtet, strahlt alles. Alles oder nichts! muß sein Wahlspruch sein, kommt er nicht an den Gegner heran, dann weiß er, er ist verloren, man wird ihn nicht schonen, wird nicht für wert halten, ihn zu retten, wenn er im Wasser um den letzten Atem ringt, aber wenn er herankommt — dort am Bug seines Bootes winkt ein kleines weißes Bändchen, es ist der Wimpel, den er dort führt, am Wimpel erblickt er ein winziges — schwarzes Kreuz. — „Woll- dampf!“ ruft er durch das Sprachrohr und fest faßt er das Ruder, während das „Fertig“ nach dem Torpedoraum tönt. — Nur noch 50 Sekunden, und er ist heran, und diese 50 Sekunden soll er sich vor den Revolverkanonen fürchten, deren Schüsse er kaum hört — und jetzt, wo er dem höchsten Ziel, nach dem ein junger Offizier strebt — Anerkennung und Ruhm — so nahe? Nein — niemals!

In diesem kleinen Bilde liegt der unschätzbare Wert der Torpedowaffe. Jeder junge, hoffende, strebende Leutnant oder Seekadett fühlt in sich den Beruf, zu einer Großtat auserwählt zu sein, und er weiß, daß ihm die Gelegenheit geboten ist, sowie er nur will. Und fällt er, und schließen sich die Wasser über ihm, was liegt daran, ein Boot von nicht allzu hohem Wert und die wenigen Insassen! — Aber neben und hinter ihm da jagen

die anderen Boote heran, für die er die Schüsse aufgefangen, sie werden ihn rächen.

Jedes einzelne Torpedoboot ist für sich ein ziemlich selbständiges Stückchen Wagemut, waghalsige Offiziere wie die Amerikaner Cushing und Davidson sind die Vorbilder der Gegenwart gewesen, und die Opfer, die man jahraus jahrein bringen muß, um diese leichte aber scharf armierte Kavallerie des Meeres zu bilden und immer wieder neu heranzuziehen, sind große, groß an Material, aber auch groß an Menschen; die Maschinen, die Schiffsverbände, jedes Teilchen nützt sich bei den über alles hinaus angespannten Kräften ab — und die Menschen? Wer nie auf einem Torpedoboot zur See gewesen, stundenlang durchnäßt von Seewasser dem scharfen Gegenwinde ausgesetzt gewesen und dabei nebst der furchtbaren Aufregung der Verantwortung ein in Hunderten von Schwingungen erhebendes Deck unter den Füßen gefühlt hat, für den ist die Schilderung der Thatfachen nur ein trübes Spiegelbild der Wahrheit.

Und dennoch, ich möchte eigentlich sagen und gerade deshalb zieht es jeden gewaltig nach jenen grauen, braunen, unheimlichen kleinen Seeungeheuern hin. Den einfachen bürgerlichen Leutnant sowohl wie den Prinzen von königlichem Geblüt. Und wie in der Marine ein Standesunterschied nie gewesen und auch nie aufkommen kann, denn ihr gilt eben nur der Mann, nicht was er scheint, sondern was er wirklich ist, so verschonen auf der anderen Seite die Schatten des Seelebens auch denjenigen ebensowenig, der im Glanze des Thrones geboren, wie den anderen gewöhnlichen Sterblichen. Einer jener Torpedobootskommandanten war u. a. der Leutnant Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg-Schwerin, im Herbst des Jahres 1897. Mit mehreren anderen Booten zusammen strebte das Boot S 26 am Nachmittage des 22. September dem Eingang der Elbe zu, der Wind war nach anhaltend stürmischem Wetter heruntergegangen, aber die schwere See stand noch. Die von Wilhelmshaven kommenden Boote fühlten die See erst dann, als dieselbe bei der Wendung nach der Elbe in gemeinschaftlicher Richtung mit dem Winde lief, während in der Elbe die Ebbe einsetzte. Hatte bisher ein Grund zu irgend einer Befürchtung gar nicht vorgelegen, so änderten diese nicht vorherzusehenden Verhältnisse die Sachlage. Die vor Wind und See laufenden Boote wurden auf dem ziemlich flachen Wasser stark hin und her geworfen, die Seen liefen von hinten auf und über die niedrigen Boote hin — der Prinz selbst wurde von einer Woge gefaßt und in ein Luß hinabgeworfen, das Boot lag quer, füllte sich bald und fing an zu sinken. Der Prinz war nicht mehr in der Lage, an seine Rettung zu denken, aber in der letzten Minute noch forderte er einen der wenigen, die gerettet wurden, auf, nur an sein eigenes Leben zu denken — er hoffe als braver Offizier eines seligen Todes zu sterben. Die Bestürzung und Trauer in der Marine und weit darüber hinaus war eine große. Von den zahlreichen Widmungen, welche dem Andenken des jugendlichen Prinzen galten, will ich nur eine Strophe aus derjenigen erwähnen, die ein früherer Kamerad, Johannes Wilda, auf dem Sarge niederlegte.

Untergang des Torpedobootes S 26 in der Elbmündung am 22. September 1897.
Aquarell von Willy Stöwer.

Und adlig und fromm, voller Kraft und Mut,
 Du schneidiger Führer aus Fürstenblut,
 Du Kamerad in Sturm und Not,
 Da fandest auch du den Seemanns Tod,
 Treu bis zum letzten Herzensschlag
 Der Flagge auf sinkendem Sarkophag.

Friedensschüsse, Übungsschüsse sind mit den Torpedos so oft verfeuert worden, wie es die Mittel nur irgend erlaubten, alsdann kann man aber auch einem Torpedo nicht ein neues Schiff zur „gefälligen Zerstörung“ überlassen, sondern man nimmt, was man bekommen kann.

So zeigt die Abbildung Seite 275 die furchtbare Bresche, die ein Torpedo in die mehrfach erwähnte alte Korvette „Barbarossa“ schlug, eine Bresche, in die mehrere Wagen hineinfahren konnten, und die das Schiff sofort versenkte; nachher hat man mit vieler Kunst und Mühe das Schiff wieder gehoben und es in eins der Kieler Docks geschleppt, wo man die Wirkung genügend beobachten konnte, dann schlug man den alten Kasten auseinander und ein Stück aus der trüben Zeit der deutschen Marine wurde als Brennholz aufgebraucht.

— Den Schuß selbst feuerte das Torpedoschiff „Zieten“ zur Zeit der Anwesenheit des damaligen Kronprinzen, spä-

Herzog Friedrich Wilhelm zu Mecklenburg-Schwerin.

teren Kaisers Friedrich III. in Kiel. Großer Wert lag indessen nicht in diesem Versuch, denn die „Barbarossa“ war damals schon an 30 Jahre seeunbrauchbar und ein hölzerner Kasten, der noch gerade in den Gräten zusammenhielt. — Was von einem solchen Torpedo übrig bleibt nach dem Schuß, sind nur die Endstücke, das vordere ist natürlich in Atome zerstiebt, aber das nicht allein, die Teile, die man wiederfindet, sind, obgleich aus Stahl oder Bronze bestehend, geschmolzen, solche Hitze entwickelt die Explosion. Leider kostet solcher Minen- und Torpedoversuch auch allen Fischen in großem Umkreise das Leben, und in vielen Gegenden wird der Einfachheit halber heute schon mit Dynamit und Sprengpulver von den Fischern gearbeitet — aber es verdirbt den Fischfang und sollte nicht gestattet werden.

Trotz der Vervollständigung des Torpedowesens, trotzdem die Boote heute 30 Seemeilen laufen können, die Ladung der Torpedos ins Große gesteigert und die Waffe selbst in mannigfacher Richtung hin ausgebildet worden ist, waren die Torpedoboote nicht so bedeutend, wie man wohl erwarten konnte. In dem Kriege der Chinesen mit den Japanern, in der großen Seeschlacht, die man fälschlich die Schlacht vor der Yalumiündung nennt, die aber dort Hai-yun-tau heißt, schossen die Japaner nur auf fest-gefahrene Schiffe mit Torpedos, und die Chinesen packten ihre Torpedos fein säuberlich weg, als sie merkten, daß die japanischen Granaten angingen, die Torpedoräume zu durchschlagen.

Mit vor Eitelkeit geschwellter Brust sah jeder Grieche im Kampfe gegen die Türkei 1897 die Torpedobootsdivision unter dem Prinzen Georg aus dem Piräus auslaufen. Man erwartete Heldentaten wie in den Jahren der Befreiungskriege, man sah im Geiste die lahmen großen türkischen Schiffe schon in den Dardanellen versenkt, Kreta befreit und die Herrschaft auf dem Meere hergestellt. — Nichts von alledem, keine Explosion erfolgte, kein Panzerflosz verschwand in dem befreiten Archipel und still gleichgültig schlief die osmanische Flotte ihren Ankerschlaf weiter. Warum? Die Griechen haben keinen einzigen Angriff gewagt, die Zeiten eines Kanaris, eines Miaulis waren vorüber, die Waffen waren nicht mehr scharf gehalten, wie ehemals, die Torpedos und wahrscheinlich auch die Boote waren nicht zu gebrauchen.

Da kam die Entladung des Unwetters im Osten; und, allerdings ohne Kriegserklärung, stürzten sich die japanischen Torpedoboote in der Nacht vom 8. zum 9. Februar 1904 auf die russischen Schiffe, die vor dem Hafen von Port Arthur lagen. Auf kurze Entfernung wurden die Unachtsamen anlangiert und die großen Linienschiffe „Retwisan“ und „Gefarewitsch“, sowie der große Kreuzer „Pallada“ wurden derartig beschädigt, daß sie für Monate untauglich waren. Die russische Flotte durch ihre Unachtsamkeit um ihre stärksten Schiffe gebracht, mußte auf die Offensive verzichten, und der Krieg nahm von Anfang an eine Wendung zugunsten der Japaner, die nun fast unbestrittene Herrschaft zur See hatten und seit jenem Tage verging kaum eine Woche, daß nicht neue Taten von Torpedobooten gemeldet wurden, und Schiff um Schiff beider Kriegführenden ging unter gewaltigen Verlusten an Menschen durch die Seeminen zugrunde.

Dem Fortschritte der Waffen des Seekrieges entsprechend, mußte auch der Schiffbau folgen; hatte man schon in Anbetracht der Kamme und der Torpedos besonders viele Abteilungen in den Schiffen hergestellt, so war es doch eine Erfindung von besonders hohem Werte, welche französische Offiziere und Ingenieure machten. Die einfache Kokosfaser oder ähnliche Präparate, allgemein Cellulose genannt, zeigte neben sehr geringem Gewicht die Eigenschaft, sehr viel Wasser aufzusaugen, stark zu quellen und dennoch nicht dem Verfaulen ausgesetzt zu sein. Diese wassererfüllte Masse quillt so schnell und so dicht, daß derartige Räume, von schweren Granaten durchschlagen, mit Rissen und Löchern in den Wänden nur geringe Leckage verursachen.

Durchbruch einer Torpedoboottdivision durch das Gekdwader der Linienflotte.

Seit dem Datum jener Erfindung erhalten die Kriegsschiffe meterbreite Gürtel im Innern, welche aus Cellulose bestehen und natürlich wieder in viele hundert eiserne Kästen eingeteilt werden; diese Art der Kästen nannte man ursprünglich Kofferdamm, und merkwürdigerweise bezeichnet die Technik heute selbst den Stoff mit dem Namen Kofferdamm.

Die Abbildung des Linienschiffes „Wörth“ zeigt den senkrechten Panzer in der Wasserlinie mit 400 mm, dahinter die wasserdichten Abteilungen und darüber ein Horizontaldeck von 65 mm nebst dem Kofferdamm; die Abbildung des Kreuzers „Irene“, das gewölbte Horizontaldeck von 50—75 mm und in der Wasserlinie, die keinen Panzer trägt, einen starken Kofferdamm.

Wenn man annehmen konnte, daß vor wenigen Jahren noch ein Torpedoschuß, der gut traf, ein Schiff mit ziemlicher Sicherheit zerstörte, oder wenigstens so beschädigte, daß es lahm wurde und ferneren Angriffen nicht

nicht mehr widerstehen konnte, so ist man durch Versuche heute überzeugt, daß eine Neukonstruktion mehrere gute Treffer aushalten kann, ehe sie tödlich verletzt wird. Um aber noch um vieles sicherer zu sein, hat man jedem Schlachtschiff ein System von starkem Drahtnetz an Bord gegeben, das im Falle man sich, vor Anker liegend, einem Überfall durch

Kofferdamm des Kreuzers „Irene“.

Nach „Dieß und Kretschmer“.

Torpedoboote ausgefetzt glaubt, anbringt. Solches Netz, auch Krinoline genannt, heißt nach seinem ersten Lieferanten Bullivant-Netz und ist, wenn das Schiff dampft, nicht zu gebrauchen, denn alsdann hindert es in großartigem Maße die Vorwärtsbewegung und das Steuern. Vor Anker ist es ein sehr guter Schutz; zerreißt auch der aufgefangene und explodierende Torpedo eine ganze Menge des Netzes, der nächste wird aller Voraussicht nach nicht in dasselbe Loch hineingeschossen werden, und der Angriff kann als verfehlt gelten. Da solche Netze etwa 3 m außerhalb des Schiffes in das Wasser fassen, und der Torpedo auch soweit ab explodiert, wird er dem Schiffe keinen großen Schaden zufügen. Neuerdings aber hat man den Torpedos zu anderen Eigentümlichkeiten noch eine weitere gegeben, man verzieht sie mit Scheren, mit denen sie die ausgebrachten Netze noch vor der Explosion der Ladung zu durchschneiden vermögen.

Der Schutz mit den Bullivant-Netzen ist nun in der Praxis auch nicht der beste, wenn man bedenkt, daß sie die Schiffe in der Bewegung gewaltig hemmen, daß sie bei Fahrt aufschwimmen und, daß die Anbringung vorn

und hinten auf große Schwierigkeiten stößt. Aus diesem Grunde ziehen manche Nationen den offensiven Schutz, der in Bewegung und Artillerie besteht, zunächst der größten Uchksamkeit — allem andern vor und lassen die Nege schön zu Hause.

Am 30. Juni 1891 lief das erste der großen deutschen Panzerschiffe, der „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, und am 21. September das zweite, „Brandenburg“, vom Stapel. Dann folgten ihnen bis zum Jahre 1892 noch weitere zwei. Auf den ersten Blick befremdet das Äußere des Schiffes, da die Bordwände stark nach innen fallen, während der Bug ausfällt. Die neuen Panzerschiffe haben noch größere Abmessungen als der „König Wilhelm“, die Wasserverdrängung beträgt rund 10 000 Tonnen, die größte Länge 116 m, größte Breite 19,5 m, Tiefgang 7,4 m. Das Schiff hat einen doppelten Boden und ist durch eine Anzahl Schotten in 120 wasserdichte Abteilungen geteilt. Der Panzer, vergl. S. 298, besteht aus 40 cm Verbundpanzer auf 20 cm Teakholzlage und ist in der Krupp'schen Fabrik gefertigt. Ein Stahldeck von 65 mm Stärke schützt die Maschinen, Kessel und Munitionsräume von oben. Die Armierung des Schiffes besteht aus langen, schweren 28 Zentimeter-Kanonen, vergl. S. 300, und zwar deren sechs, während an leichten Kanonen, Schnellfeuergeschützen und dergl. mehr eine größere Anzahl an Bord kommt. Mit seinen 9000 Pferdekräften läuft jedes dieser Schiffe 17 Seemeilen.

Die Schiffs- und Bootsmaschinen von vor 30 Jahren sind heute vollkommen von den neueren Maschinen überholt. Hatte man früher Maschinen, die mit zwei Atmosphären Druck arbeiteten, so hat man heute solche, welche mit 5—10 Atmosphären Belastung wirken. Die einfachen Trunkmaschinen früherer Tage sind verschwunden, an Stelle der gleichen Zylinder sind ungleiche getreten, und zwar mit der Absicht, daß man nicht den ganzen Dampf niederschlagen oder austößen will, nachdem er einmal auf den Kolben gewirkt hat, sondern daß man ihn, den hochgespannten, sich wohl in einem kleinen Zylinder ausdehnen lassen will, dann ihn aber in einen größeren

Hauptspant des Linienschiffs „Wörth“.

Nach „Die und Streichmer“.

Zylinder eintreten läßt, wo er abermals unter geringerem Druck wirkt. Solche Maschinen nennt man eine Zwei- oder Dreizylinder-Expansionsmaschine, auch Compoundmaschine.

Hand in Hand mit den Neuerungen an den Maschinen ging deren Vergrößerung. Schnelligkeit ist heute in der Zeit des Dampfes und der Telegraphen die Lohung geworden, die großen Kriegsschiffe laufen heute 16—18 Seemeilen, während die Passagierdampfer 18—25, die Torpedoboote 20—28 Seemeilen in der Stunde laufen.

Zu alle diesem, das in der neuen Zeit vor sich geht, schüttelt der „alte Seemann“, an dessen Weisheit wir ja nie geglaubt haben, bedenklich sein Haupt und spricht mit Kummer von dem Verschwinden der „schneeigen Vinnen“ aus den Meeren. Abgesehen davon, daß diese Vinnen in vielen Fällen eher aus dem Kohlenkasten als vom Schnee herzustammen schienen, sind noch immer genug davon vorhanden, und niemand denkt daran, sich derselben ganz entledigen zu wollen. Aber es geht heute mit dem besten Willen nicht mehr, von jedem Offizier in Bezug auf die Segel das verlangen zu wollen, was man vor dreißig Jahren von ihm verlangen mußte. Die Schlachten werden heute unter Dampf geschlagen, und deshalb muß das Segel dem Dampfe weichen, wenn ihm auch sonst so viele Vorzüge unumwunden eingeräumt werden müssen. Die Zeit des Dienstes bleibt deshalb der Hauptsache nach dem Dampfe, die Zeit der Muße dem Segel. In den Booten, in den Yachten, beim Vergnügungssegeln, beim Wettsegeln, da kann man der Lust und der Wissenschaft nach Belieben frönen, und Gott sei Dank, unsere Meeresbuchten und Flüsse und Seen weisen zahlreiche Yachtflotten auf, mit denen hoch und niedrig, alt und jung sich in stets wachsendem Wettstreit tummelt; allen voran Seine Majestät der Kaiser auf den herrlichsten Fahrzeugen englischer und amerikanischer Baukunst, dem Rutter und der Schonerjacht „Meteor“, und fürwahr Schifflein, an denen ein jeder seine Freude haben und von denen man wirklich sagen kann, ihre prächtigen riesenhaften Vinnen scheinen in Schnee getaucht, so blendend, so weiß erscheinen sie uns, wenn der „Meteor“ allen anderen voran, auch der „Eduna“ des Prinzen Heinrich und dem Schoner „Hamburg“ den Weg zum Ziele weist.

Prinz Adalbert war erst in reiferen Jahren definitiv in die Marine eingetreten, Prinz Heinrich aber, Bruder des jetzigen Kaisers, wurde von seinem Vater, dem heldenmütigen Duldner, noch zu Lebzeiten und mit Genehmigung des Kaisers Wilhelm I. zur Seekarriere bestimmt. Prinz Heinrich wurde als zweitältester Sohn am 14. August 1862 zu Potsdam geboren, trat im Jahre 1877, 15 Jahre alt, in die Marine ein, wo ihm in der Person des Kapitanleutnants, später Admirals v. Seeendorff erst ein Erzieher, dann ein militärischer Begleiter zur Seite gestellt wurde. Prinz Heinrich, heute Admiral, wurde 1881 Leutnant zur See, 1884 Kapitanleutnant, 1887 Korvettenkapitän und 1889 Kapitan zur See, 1895 Konteradmiral, 1899 Vizeadmiral und 13. Sept. 1901 Admiral, er hat demnach den Dienst in der Marine in allen Stellungen durchgemacht. Als Kadett an Bord der „Niobe“ eingeschifft und die Schule besuchend, machte Prinz Heinrich von 1878—1880

Corpedoboofdivision im „Stall“. Nach einer Photographie von H. Koppmann in Sibirischland.

an Bord des „Prinz Adalbert“ eine Weltumsegelung mit. Nach verschiedenen Dienstleistungen kam er als wachthabender Offizier 1882 an Bord der „Olga“ und besuchte Südamerika und Westindien, der Kommandant Kapitän v. Seckendorff wurde bei der Rückkehr Flügeladjutant des Kaisers. Dann besuchte der Prinz die Marineakademie, wurde wachthabender Offizier auf der Kreuzerregatte „Stein“, erster Offizier auf der Panzerfregatte „Oldenburg“, Kommandant eines Torpedodivisionsbootes und führte dann die Korvette „Frene“ nach dem Mittelmeer, ferner verschiedene Schiffe und Geschwader u. a. 1899 das Kreuzer-Geschwader an der chinesischen Küste. Durch diese vielen Kommandierungen ist es dem Prinzen Heinrich ermöglicht worden, vollkommene Einsicht in alle Zweige des Dienstes zu gewinnen und sowohl das Personal und Material der eigenen Marine kennen zu lernen, wie ebenso durch seine vielfachen Reisen sich bei anderen Nationen umzusehen, so daß ihm keine Tätigkeit im Seedienste verschlossen geblieben ist.

Immer mehr wuchs die Marine heran, immer weiter wurden die Kreise derer, die in ihr Ehren, Dienst und Lebensunterhalt suchten, und die mannigfachen Stellen mußten geschaffen werden, um dem großen Betriebe auf dem Wasser und auf dem Lande zu genügen; ganz neue Berufsarten entstanden. Aus den nun zahlreich vorhandenen Schiffsmaschinisten wurden Maschineningenieure mit Offiziersrang herangezogen und avancierten bis in Stabsoffiziersstellungen hinein, desgleichen entstand ein ganz neues Korps von Offizieren und Deckoffizieren, die dem Torpedofache angehören und den Feuerwerks- und Zeugoffizieren entsprechen; alles Stellen, in die man von der Pike hinaufbefördert werden kann, unter Voraussetzung der Ablegung derjenigen Examen, die verlangt werden, und zu deren Ablegung zahlreiche Schulen, als Feuerwerksmaaten-, Deckoffiziers-, Torpedoschulen u. dergl., eröffnet worden sind.

Um der Ausbildung der eigentlichen Seeoffiziere besser Rechnung zu tragen als bisher, ist in Kiel ein prächtiger monumentaler Bau entstanden, die Marineakademie und -Schule. Die unteren Räume sind eigentlich mehr dem geselligen Verkehr des Offizierskorps als der eigentlichen Schule gewidmet, große Säle und Hallen gestatten mehreren hundert Personen den Aufenthalt, wie solche oftmals bei Festlichkeiten, zuzeiten der Anwesenheit hoher Personen oder fremder Geschwader oder während der Kieler Segelwoche hier zusammengeführt werden. Ebenso wie in der unteren Etage in der Mitte sich eine große offene Säulenhalle befindet, so ist eine entsprechende in der oberen Etage vorhanden und führt dort nach der prächtig ausgestatteten Aula. Auf der großen Mittelstufe, teilweise mit Marmormänden versehen, steht das Modellbild des Erschaffers der Marine, des Prinzen Adalbert.

In der oberen Etage liegen sämtliche Modellzimmer, die Bibliotheken und einige Lehrsäle und die Sammlungen, die im Laufe der Jahre hohen Wert und Vervollkommnung erfahren haben; darüber wohnen die zur Schule kommandierten Kadetten mit ihren Inspektionsoffizieren, während die Offiziere der Akademie und die zur Schule kommandierten Leutnants Privat-

wohnungen haben. Viele alte und moderne Schätze und Heiligtümer birgt dieses mächtige Gebäude, so die alten Gallionsbilder als Zierde eines Ausbaus des unteren Gartensaales, der nach dem Wasser hinausblüht; Waffen, die von den Schiffen im Auslande erbeutet, Kanonen, die man Buschiri und anderen Helden abgenommen, Fahnen aus den Reihen der chinesischen Boyer sowohl wie von den regulären Truppen des Kaiserreichs erobert; Reste von untergegangenen Schiffen, Flaggen und Standarten der früheren Zeiten der Marine und zahlreiches andere mehr. An etwas aber kann man nicht vorüber, ohne längere Zeit dort verweilt zu haben — es sind die mit goldenem Blätterschmuck versehenen Gedenktafeln, wo, mit Gold in Marmor

Kaiserliche Jacht „Meteor“.

eingegraben, die Namen derer verzeichnet sind, die vor dem Feinde oder mit dem Schiff geblieben sind. Diese Tafeln, es sind deren bis jetzt 6—7 ausgefüllt, tragen in ihren Namen einen kurzen, traurigen und dennoch erhabenen Rückblick über die meisten größeren Unglücksfälle, welche die Marine betroffen, und die kriegerischen Ereignisse, bei denen die Marine ihre Kräfte einsetzen durfte.

Das Jahr 1885 brachte der Marine einen neuen herben Verlust, wieder geschah es, daß ein Schiff mit mehreren Hundert Menschen spurlos in der See verschwand, auch nicht eine Planke ist gefunden worden, von der man sagen kann, sie habe der Kreuzerfregatte „Augusta“ einstmals angehört. Dieselbe „Augusta“, die schon im Kriege 1871 ehrenvoll erwähnt worden, war am 14. April 1885 mit einer Besatzung von neun Offizieren und 214 Mann in Dienst gestellt worden. Kommandant war Korvettenkapitän

v. Gloeden. Die Besatzung war zur Ablösung ausgedienter Mannschaften in Australien stationierter Schiffe bestimmt. Sie traf am 22. Mai in Suez ein und ging von dort am 25. Mai nach Perim. Letzteren Ort verließ sie in der Nacht vom 1. zum 2. Juni mit der Bestimmung nach Albany (Australien). Es ist wahrscheinlich, daß das Schiff in einem Cyclon, der dasselbe im Golf von Aden getroffen hat, untergegangen ist.

Der General v. Caprivi, dem es wesentlich daran lag, der Marine für den Kriegsfall das notwendige Personal zu sichern, war ein Förderer des Systems der Rekrutierung durch die „Bierjährigen Mannschaften“. Während der Dreijährige den regelmäßigen Ersatz bildet, wie beim Landheere, und der Schiffsjunge hauptsächlich durch praktische Erziehung und Schule zur Ausfüllung der Unteroffiziersstellungen herangebildet wird, ist der Bierjährige ein gewissermaßen unregelmäßiger Ersatz, der auch aus durchaus „unsemännlicher Bevölkerung“ hervorgehen kann, und dem dennoch die sämtlichen Stellen vom Unteroffizier an offen stehen. Während Seeleute als dreijährig Freiwillige eintreten, müssen die Nichtseeleute vier Jahre dienen, wenn sie sich zu beliebiger Zeit aus irgend einem Grunde freiwillig melden. Man wendet sich deshalb brieflich an die Erste Matrosen-Division in Kiel, unter Einreichung einer kurzen Lebensbeschreibung, einem auf vier Jahre lautenden Meldeschein und den vorhandenen Schul-, Lehr- und sonstigen Zeugnissen. Die Einstellung geschieht am 1. Februar und 1. Oktober.

Endlich — die Welt war nahezu verteilt. Seit vielen Jahren waren Erfahrungen überall gesammelt worden, man hatte hin und her geschrieben und beraten — der beratene Gegenstand war unterdessen oft aus der Hand geglitten — endlich fand man sich der Tatsache gegenüber, die der Große Kurfürst erstrebt, die dann wieder der Prinz Adalbert herbeigesehnt, man wollte Kolonien haben. Engländer, Amerikaner, Spanier, alle sind darin einig gewesen, daß dies eine Dreistigkeit der Deutschen ist, welche man züchtigen muß, und was man früher als reife Frucht vom Baume schütteln konnte, das muß jetzt mit Kampf und Blut erkaufte werden, nicht die Schwarzen sind die Gegner, jene Krieger, die offen mit dem Gewehr oder dem Speer in der Faust unseren Leuten gegenüber traten, die wahren Gegner sind in größerer Nähe zu suchen, aber sie hüten sich wohl, anders aufzutreten, als in diplomatischen Verhandlungen. Und heute weiß ja jeder, daß wir in Deutschland sogar angefangen haben, die Schätze, die das Meer enthält, selbst zu gewinnen, den Fischfang an unserer eigenen Küste zu betreiben; noch vor kurzem durfte sich kaum ein deutscher Fischer auf die Nordsee hinaus wagen, es sei denn bei Gefahr seines Lebens und seines Eigentums, denn dem Engländer gehört das Meer, dem Engländer die Fische in demselben. Selbst heute noch verfolgen die Engländer unsere Fischer an den eigenen Küsten und zerschneiden oder entwenden ihnen die Neze, wenn es nicht gerade einem schneidigen Torpedobootskommandanten gelingt, die englischen Fischer auf unserem Terrain abzufassen; sie kommen in Scharen, und wie der Wind sind sie mit dem Raube auf neutralem Gebiet, wenn der Schornstein eines

Großer Kreuzer „Prinz Heinrich“ (1900) im Kaiser Wilhelm-Kanal bei der Levensauer Brücke.
Vertigine Henning, Bild.

Dampfers am Horizonte sichtbar wird. Napoleon hatte recht, wenn er sagte, die Deutschen sind eine tüchtige, gelehrte und sehr geduldige Nation, und gelassen setzte er ihr seinen Stiefel auf den Nacken.

Endlich ist es etwas anders geworden; die Geduld des Deutschen ist zwar groß, aber er fängt an zu merken, daß er wieder gelernt hat, auf eigenen Füßen zu stehen, er fühlt, wo ihn der Schuh drückt, seine Muskeln recken und dehnen sich, und seine träumerischen Augen durchzuckt etwas von Klarheit und Lebenskraft, die die anderen staunen macht, er hat wieder festen Fuß gefaßt in der Welt, wie ehemals unter dem Großen Kurfürsten, und wehe dem, der offen oder verstoßen ihm feindselig in den Weg tritt. Deutschland ist von jeher ein seetüchtiges Volk gewesen und hat nicht aufgehört, es zu sein, trotz des scheinbaren Entschlummerns seiner seemännischen Befähigung.

Der schwarze Kontinent war vorzugsweise noch zu vergeben, deutsche Forscher durchstreiften seit Jahren das Land an der Küste und im Innern, fremde Nationen machten sich die deutschen Forschungen zu nütze, bis endlich in Kamerun und dann an der Ostküste, der Sanibarküste es anfang zu — tagen; kaum waren die Aufstände in Kamerun, vorzugsweise durch den mutvoll unternommenen Sturm der „Olga“-Mannschaften auf Soßtown unter Kapitänleutnant Riedel mit blutigen Köpfen niedergeschlagen, als es anfang, an der Ostküste von Afrika bedenklich zu wetterleuchten.

Die deutsche ostafrikanische Kolonie, die sich nach verschiedenen kleineren Versuchen am 27. Februar 1885 gegründet hatte, fing an sich auszu dehnen, man gründete Versuchstationen im Hinterlande von Bagamoyo-Saadani und anderen Plätzen, sandte Boote und Dampfer hinaus, um damit die Expeditionen in das Innere zu machen und sie dort zusammenzusetzen zu lassen, wenn es die Ströme gestatteten, zum Teil waren es auch kleine Seedampfer, denen die Fahrt nach Afrika zu lang und zu gefährlich werden würde, kurz, man fing eben an, sich an der Küste heimisch zu fühlen, als plötzlich, nach scheinbar guter Vorbereitung durch ungeahnte Kräfte, sich an der ganzen Küste ein Aufstand erhob, der hauptsächlich von den Arabern unterhalten wurde, welche die Sklavenhändler und Sklavenjäger sind, und denen man anfang, die Straßen, auf denen ihr einträglicher Handel ging, zu verstopfen. Die Sklaven sind die Neger, die Händler die Araber. Wo sie der Neger habhaft werden können, ergreifen sie dieselben, die Städte und Dörfer werden verbrannt, und was man nicht mitschleppen will, gemordet. Man benutzt gegenseitige Eifersucht, um die Stämme aufeinander zu hegen, und ganze Länder liegen heute verödet und verarmt, die noch vor wenig Jahren zahlreiche Städte enthielten. Neben dem Menschenraube und der Menschenjagd herrscht größter Kannibalismus d. h. Menschenfressertum.

Wenn die Neger nach furchtbaren Marschqualen nach der Küste kommen, warten dort in bestimmten Hafenzustädten, die am Ende der „Negertransportwege“ liegen, die Araber mit ihren Dhau, um die Elenden auf die Märkte in Arabien und anderswohin, wo sie begehrt werden, zu führen.

Man sagt, daß ehemals der Sultan von Sansibar für jeden durchgeschleppten Neger einen Teil des Erlöses erhielt, deshalb sind seine Maßregeln gegen den Sklavenhandel auch nicht ernst aufzufassen gewesen. In die Dhau packt man die Schwarzen hinein, zwei, drei, vier Reihen übereinander, ganz wie die Heringe, Teppiche und Matten darüber, und dann spazieren die Herren Araber rauchend auf ihnen umher. So liegen sie, bis guter Wind kommt, dann spannt die Dhau ihre Niesenfittiche aus, und hui! geht es hinüber nach der asiatischen Küste. Aber beim höchsten Gott — da naht ein Schurke von Faringi (Franke oder auch Deutscher). Auf der „Leipzig“, die vor der Küste liegt, hat man das Segel der Dhau gesehen. — Ein Leuchten verkündet den Schuß des Buggeschützes, die Araber sehen es wohl. „Großschoot ab! Vollsegel! noch eine halbe Stunde, und wir sind drüben auf flachem Wasser und lachen der weißen Hunde!“ ruft der Führer. — Rauch quillt aus dem Schornstein der „Leipzig“. — Ein Schuß fällt. — Ha! Sie haben die Distanz. — Ein Loch im Großsegel! —

Zu spät — zu spät, die „Leipzig“ dreht hinein zwischen Dhau und Land. — „Wenn sie doch auf die Riffe ginge!“ denken jene. „Aber nein — sie kennen das Wasser, diese elenden Christen.“ — Ein dritter Schuß! — Holzsplitter fliegen umher, und ein dumpfes Röcheln aus dem Boden des Fahrzeuges läßt erkennen, daß von der nur noch halb lebenden Fracht einige Opfer getroffen sind. — An Bord greift alles zur Flinte und zum Messer, aber schon schnaubt die Fregatte heran, einige Schüsse über Deck und die Dhau dreht mit zerrissenem Segel in den Wind, knirschend stehen die Araber umher und harren des Bootes, das drüben soeben hinausgeschwungen wird. Einige Minuten später, und am Ruder des geschleppten Fahrzeuges sitzt ein freundlich darein schauender Seekadett, der den Arabern, obwohl sie ihn nicht verstehen, einiges erzählt und klar macht, was man wohl mit ihnen vorhat, wenn man unter ihnen einige von denen erkennen sollte, die deutsche Plantagen zerstört und deutsche Angehörige ermordet haben. Die halbtoten Sklaven liegen, noch unfähig, sich zu bewegen, entfesselt an Deck, sie können sich den Vorgang noch nicht erklären. In ohnmächtiger Wut blinzelt der Führer der Dhau den fremden Jüngling an, aber der Kadett spielt gelassen mit seinem Revolver und jagt ihm auf gut Deutsch:

„Warte, du brauner Halunke! ich kenne dich, du bist einer der Anführer von Buschiris Horden gewesen, du warst es, der in Saadani auf meine Futtergäste geschossen. Deinhard und Wischmann spaßen nicht mit solchem Gefächler — morgen schon wirst du baumeln.“

Der Araber macht eine unwillkürliche Bewegung nach dem Halse — ob er ihn verstanden, den munteren Knaben?

Der Aufstand nahm immer größeren Umfang an, und bald war alles vernichtet, was bisher geschehen. Eine größere Kraftentfaltung tat not, und unter Admiral Deinhard wurde die Küste nun durch die Schiffe „Leipzig“, „Karola“, „Pfeil“, „Schwalbe“ mit 60 Kanonen und 1340 Mann blockiert, denen sich zeitweise noch andere Schiffe anschlossen, während Hauptmann später Major von Wischmann nach genügender Blockade an Land vorging. Die

aufrehrerischen Küstenstädte wurden bombardiert, die Lager der Araber beschossen und mit stürmender Hand genommen. Schwere Kämpfe und schlimme Märsche in sengender Sonnenglut mußten von unseren Leuten geleistet werden, und da eine lange, flache Küste zu beherrschen war, war die Anstrengung außerordentlich. Fieber und Ermattung bemächtigten sich der Besatzungen, und es wurde notwendig, von Zeit zu Zeit einzelne Schiffe fort aus diesen Gegenden, nach Kapstadt zu entsenden, um sie dort wieder gefunden zu lassen. Nichtsdestoweniger, manch treuer Sohn seines großen Vaterlandes, manch geliebtes Kind deutscher Eltern ist dort niedergestreckt worden durch die heimtückische Hand elender Sklavenjäger, oder hingesunken in der prallen Sonnenhitze, um nicht mehr aufzustehen. Der kleine Friedhof in Bagamoyo, wo nun wieder die deutsche Flagge weht, hat die meisten aufgenommen. Dort ruht der im Sturm auf die Zareba (Befestigung) von Buschiri gefallene Leutnant Schelle, dort auch der Kapitanleutnant Landsfermann, der, aus siegreichem Gefecht zurückkehrend, bei der Meldung am Sonnenstich zusammenbrach. Diesen schließen sich weitere an, die auf dem Wege nach der Heimat ihren Krankheiten erlegen sind, wie der Korvettenkapitän Donner und andere mehr.

Die Anstrengungen, die hier gemacht worden sind, werden nicht vergebens sein, das Blut, das geflossen, hat den Boden hier fest an unser Vaterland gebunden, und hoffentlich wird es nicht mehr lange dauern, daß der Friede und die Ruhe, welche jenem Lande gebracht werden sollen, auch Früchte tragen werden.

Diese Kämpfe auf Samoa, in Kamerun und an der Ostküste Afrikas sind nicht die einzigen geblieben. Auf vielen anderen Flecken der großen Gotteswelt mußte mit Pulver und Blei bewiesen werden, daß der deutsche Michel jetzt stark im Erwachen begriffen und daß er es nicht mehr dulde, wenn man seine Handelsleute und Schiffer mißhandle, beraube und töte.

Große Anforderungen sind an die Marine herangetreten, aber sie ist ihnen stets gerecht geworden, wenn auch manchmal kleine Fahrzeuge mit kleinen Mitteln vorgehen mußten. Die Marine wuchs dabei und erstarkte; wenn es früher hieß „Zurück um jeden Preis, nur niemand zu nahe getreten“, so ist heute die Ansicht die, „Vorwärts um jeden Preis! Die Ehre der Flagge hochgehalten! Hinter euch steht ganz Deutschland!“ Das ist das ganze Geheimnis der bisherigen Erfolge, dies Gefühl ist es, das jetzt ein jeder, hoch und niedrig, mit sich herumträgt, und unter dem Zeichen wird man stets siegen.

Als der General v. Caprivi im Jahre 1885 erkrankte, wurde der Vizeadmiral Graf Monts zu seiner Stellvertretung kommandiert und übernahm bis zum Jahre 1889 die Admiralität. Graf Monts, geboren 1832, wurde 1854 bis 1856 zur Dienstleistung in die englische Marine kommandiert und diente daselbst an Bord des „St. Georg“, 1850 Leutnant an Bord der „Arkona“, 1864 bei Jasmund Kommandant der „Voreley“, 1878 Kommandant des „Großer Kurfürst“, war er von 1883 bis 1885 Stationschef in Wilhelmshaven und starb 1889, von allen geehrt und

Rüstenpanzer „Odin“ im Dock.
(1894 erbaut, 1903 verlängert.)

Arthur Renard, Kiel.

betrauert. Ihm folgte Freiherr v. d. Goltz und diesem seit 1897 der Admiral v. Knorr, der Führer des „Meteors“ im Jahre 1870 S. 283, als kommandierender Admiral.

War in den ersten Jahren des neuen Jahrzehnts der Materialzuwachs nur ein geringer, so wurde indessen das Personal der Marine wesentlich verstärkt, und wir zählen im Jahre 1897 13 Admirale, 747 andere Seeoffiziere, 102 Maschineningenieure, 122 Ärzte, 88 Zahlmeister und 17 066 Deckoffiziere, Unteroffiziere und Gemeine, zusammen 18 138 Köpfe. Hierbei ist die Marineinfanterie und Matrosenartillerie nicht mitgerechnet.

Neue, starke Panzerschiffe mit festen Wänden und schweren Kanonen, schnelle, geschützte Kreuzer und flinke Torpedoboote entstehen jetzt wieder auf allen Werften an unseren Küsten. Unsere Häfen liegen im Schutze starker und zahlreicher Batterien, welche die grünen Höhen krönen, während unten am blauenden Strande die Mannschaften der Minenabteilungen in Booten und Jollen emsig bemüht sind, zu erlernen, wie man in wenig Stunden die Einfahrten einem übermächtig starken Feinde gegenüber sperren kann. In allen Meeren weht jetzt Deutschlands Flagge, und niemand wird sie mehr ungestraft antasten, denn über alledem wacht unser jugendstarker Kaiser, der sein Kind liebt, und nicht liebt, weil es sein bestes, sein schönstes Kind ist, nein, weil es sein jüngeres, schwächeres Kind noch ist, das der Pflege und der Wartung bedarf, um mit seinem stärkeren Bruder, der Armee, in gleichem Schritt durch die Jahre dahinzuschreiten.

In den Jahren 1896 bis 1900 lief eine neue Klasse Linienschiffe vom Stapel, die Kaiserklasse, fünf Schiffe, die wieder um einiges größer sind als die vorigen, nämlich 11 150 Tonnen Wasserverdrängung gegen 10 000, die Maschinenkraft wurde auf 13 000 erhöht und dementsprechend die Geschwindigkeit auf 18 Seemeilen gesteigert. Aber auch in anderen Beziehungen wurde manche Änderung getroffen. Der Panzer wurde verbessert, vgl. S. 298, und die Artillerie ganz umgestaltet; neben den 4 schweren 24-cm-Schnellladekanonen gab man 30 mittlere und 12 kleine Schnellladekanonen an Bord, so daß das Ansehen und das Wesen dieser Schiffe immer mehr einer schwimmenden, eisernen Festung sich näherten. Das Neue muß allenthalben dem Neueren Platz machen, das alte Pulver aus Salpeter, Schwefel und Kohle hat brisanteren Pulverarten, die schließlich gar kein Pulver mehr sind, dem Nitroglyzerin- und dem Nitrocellulosepulver Platz gemacht, die Geschosse, ebenfalls mit brisanteren Stoffen als Pulver gefüllt, können in früherer Gestalt die harten Nickelstahlplatten nicht mehr durchschlagen, man gibt ihnen Kappen aus Eisen, damit solche, den ersten Stoß aufnehmend, dem noch bis dahin unbeschädigten Geschosß aus Stahl gestatten, durch die Kappe und durch den Panzer hindurch sich den Weg in das Innere zu bahnen. In den Maschinenanlagen, Beleuchtungseinrichtungen überall — überall Vervollkommnungen, deren Menge Legion ist. Alles ist mehr oder weniger Maschine geworden, und jedermann an Bord, vom Matrosen bis zum Kommandanten, muß sich auf eine oder viele Maschinen verstehen. Der Ingenieur kulminiert.

Bei den Torpedoabteilungen kommen auf nur 1816 Seeleute 2149 Mannschaften des Maschinenpersonals.

Ein Seeoffizier hat, wie geschildert, mancherlei zu lernen und mancherlei Wandlungen seiner selbst zu erleben: er ist Seemann und Artillerist, er ist Nautiker und Vermesser, er muß heutzutage sicherlich Ingenieur sein, denn sonst ist er nichts auf den großen Maschinenschiffen, auf denen der Ingenieurstand oft den dritten Teil der Massen ausmacht. Der Seeoffizier muß vollgültiger Gesellschafter sein und schließlich muß er eine Schreibkraft sein, denn ohne die ist er erst recht nichts.

Wie es nun in dem letzten kritischen Falle mit mir ergangen, das zeigen die folgenden Seiten. In Berlin steht am Leipziger Platz und in der Botsstraße ein Haus, das man rundweg mit Admiralität bezeichnen kann. Die Glücklichen, die dort hineingelassen werden! Die oft noch mehr Beglückten, die von dort wieder abjagen! Empfohlen und gehoben von ihren Vorzügen, die sie auf der Akademie oder in der Praxis gezeigt, haben sie dort Aufnahme gefunden. Der Geist des Ortes ist über sie gekommen, sowie sich Berliner Staub in ihre Lungen gesenkt hat. Je mehr die Wangen bleichten, die Gesichtszüge sich verlängerten, desto heller wurde es unter der starken schützenden Decke, die einem jeden Sterblichen des Denkens Kraft freundlich beschirmt.

Wie einst die Götter oder so ähnlich wenigstens sieht man immer

Modernes Kappengeschloß.

herab vom Bots-Leipziger Olymp auf die andere niedere Welt, denn nun wühlen Hand und Geist in Neuem, in Großem — in Zukünftigem.

Erst surrt und summt dies alles noch in unbestimmten Umrissen, etwas geipensterhaft, schattenhaft durch Korridore und Treppen, verschwindet in Stuben und Sälen, die mit Aktenbündeln und Regalen vollgepfropft sind, und der ungewohnte Katafombenduft dieser Räume hat etwas Benehmendes und Betäubendes für empfindliche Sinnesorgane, denen bisher weiter Blick, Seeluft und Meeresblau ein Erfordernis waren.

Die Tagesbewohner dieser Räume sind meist würdige Männer, mit gebogenem Rücken und gesenkten Häuptern, sie wandern dahin mit leisen Schritten, sie unterhalten sich nur im Flüstertone, nur selten wagt ihr Blick durch die geschlossenen Scheiben nach den himmelwärts strebenden Bäumen der kaminiartigen Gartenräume hinauszudringen. Welcher Abstand gegen den Ton an Bord, gegen den dröhnenden Schritt der Kolonnen auf dem Exerzierplatze oder den heulenden Ton eines S-Bootes, das froh in den Wellen sich wälzend mit kühnem Bogen in den Torpedohafen einfährt! Und nun der Empfang des Neulings in diesen stillen, klosterhaft unheimlichen Räumen. Er geht, sich einführend, von Zimmer zu Zimmer, von Stockwerk zu Stockwerk, überall dasselbe, überall empfängt man ihn vom Schreibtisch aus, überall liegen Papiere, Karten, Modelle umher, überall schleichen und

huschen die dienstbaren Geister, die unteren Beamten, Hausdiener, Burſchen und Ordnonnanzen dahin, überall ſcheint man fürchterlich zu tun zu haben, man entwirft, man berichtet, man fährt, nein man raſt über das Papier. Ganze Ballen werden beſchrieben oder harren des Beſchriebenwerdens, um dann in alle Welt zu ſaufen. Ströme von Tinte und Denkkraft fließen und ſtreben wie ein höheres erleuchtendes Fluidum rings umher und auch auf den Neuling ein, der wie ein Nichtleiter noch vorläufig unberührt, kalt, unbewegt und dunkel daſteht, ein Fels im Meer — ein Froſch im Tiſchkaſten.

Aber balde — balde hat es auch ihn erfaßt und in den Wirbel ſeiner Gewalten hineingezwängt. Wie jener Taucher in der Ballade, eine Weile noch wehrt er ſich, er iſt kein Aktenmenſch, er will keiner werden, aber kalt hauchen ihn Geſichter aus den verblichenen Tapeten an, wie mit tauſend Armen zugleich neſtelt es aus allen Regalen hervor: du mußt — du mußt und koſte es dein Leben — du biſt einer von uns!

Nach und nach wurde auch ich eingeweiht in die verſchlungenen Myſterien von Schriftverkehr und Geſchäftsverkehr, nach und nach fing eine neue Welt an, ſich vor mir aufzutun, in der einfache, geheime und ganz geheime Räte, wirkliche und nichtwirkliche mir als eine Unmenge unnahbar hoher Geſtirne erſchienen.

Im Morgenglanze eines neuen Werdens fing ich an, aus voller Kraft mitzuſchaffen an dem großen Werke der Or-, der Um-, der Neu- und der Reorganisaſionen. Man ſchickte mich nach Abteilung 3; dort wurde ich in das Zimmer 13 eingefeſt, und zwar geſchah ſolches an einem 23. April. Mit Schaudern kombinierte ich die Zahlen. Ich war lange in Italien, hatte oft beim Lotto dem Glück die Hand geboten, die es nie nahm, nun ſagte ich mir $a + b + c : 3 = 13$. Da ſteht es — das gibt ein Unglück.

Man hatte mich dahin geſtellt, wo ich nicht viel ſchaden konnte. Die Fragen, die mich erfaßten, betrafen Uniformangelegenheiten, es galt zu entſcheiden, ob ein Kadettenüberzieher aus Duffel, Doeskin oder Lama gemacht werden ſollte, die Tragzeit von Segeltuchſchuhen in den Kolonien mußte beſtimmt werden, oder gar ob eine neue Sorte von Matroſenunterhemden einen ganzen oder $1\frac{1}{2}$ cm kürzer als das Oberhemd werden ſollte. Alles dieſes waren Fragen, von denen vieler Menſchen Wohl und Wehe abhing, die mich aber gar nicht intereſſierten, für die ich auch nicht einen Faden Verſtändnis hatte. Ach, wie ſehnte ich mich wieder nach dem Hafen von Dar-es-Salaam zurück, lieber dort mit meinem Kreuzer zwei Stunden in afrikanischer Sonnen- glut vermessen, als hier eine Stunde mit Schneidern und Tuchlieferanten zu verhandeln.

Da durchfuhr mich eines Tages ein Gedanke. Ich hatte von jemand gehört, der ſeine Tätigkeit hauptſächlich darin gefunden, daß er nach jedem Übungsgewader eine Änderung ſämtlicher Handſpeichen und ähnlicher nützlicher Dinge vornahm, und dadurch iſt er eine Berühmtheit geworden. In einem Jahre gab es Speichen, die waren unten viereckig und nur etwas

abgeschrägt, im nächsten wurden die unteren Teile auf einer Seite ausgekehrt, im dritten waren sie auf beiden Seiten gefällig abgerundet, dann wurden sie mit Eisen beschlagen, im fünften waren sie wieder viereckig, aber mit Eisen benagelt u. s. f. In dem bald entstehenden Wirrwarr des Inventars wurde der Mann ganz unentbehrlich. Ein anderer Kamerad hatte seinen erfinderischen Geist auf dem Gebiete der hohen Stehtragen betätigt und dabei Erfolge erzielt, die seinem länglichen Halse außerordentlich zu statten kamen, nebenher ihm eine gewisse Unsterblichkeit verliehen, denn alle Kragen über 10 cm Höhe tragen auf unabsehbare Zeit seinen Namen. Der Gedanke, der mich durchfuhr, war sicher der Genius loci. Auch ich konnte, was jene vermochten, und zwar auf einem viel ausgiebigeren Gebiete.

Ein neuer Tropenhut für unsere Mannschaften in Afrika! Ich kannte, ohne eines Virchow Schüler gewesen zu sein, den Unterschied eines Negerköpfeleins und den eines deutschen Matrosen und die Wirkung, die Morgen- und Mittagssonne auf das Gehirn und den es begleitenden Magen ausüben. Ich kannte auch reichlich aus den kleinen Gefechten, wie ein Hut sitzen muß, um beim Marschieren im Busch, beim Liegen und beim Schießen nicht lästig zu fallen, und dann hatte mir doch außerdem die Tochter des Admirals gesagt, daß mir mein Tropenhelm gar nicht gut stände in seiner jetzigen Form. — Ich stellte nämlich in einem lebenden Bilde, welches den Kolonien entlehnt war, einen tapferen Afrikander dar. — Nun ging ich an ein hastiges Studieren von allerhand Formen, griechischen und römischen Ursprungs, an die Auswahl von Füllstoffen, die an und für sich leicht, der Sonne keinen Leiter geben, wie Stroh, Bambus, Filz, Kork, Schilf, Agavemark und ähnliche Stoffe. Auch entwarf ich Helme, die aus zwei ineinander steckenden Hüllen bestanden, zwischen denen die Luft frei zirkulierte, sogenannte Tufonhelme, kurz und gut mein Chef staunte ob meiner Tätigkeit und wünschte mir lächelnd guten Erfolg, aber lächelnden Vorgesetzten soll man aus dem Wege gehen.

Endlich ist der Tag der Entscheidung gekommen. Kapitänleutnant v. Rheinlein um 11 Uhr mit seinen neuen Tropenhelmmodellen zur Sitzung beim Chef! Vorsorglich habe ich ein halbes Duzend meiner Neukonstruktionen an einem Fenster unter der Gardine geborgen und warte des geeigneten Momentes, sie zu entschleiern. Jeder Gedanke an das Bild von Sais lag mir ferne. Die Sitzung beginnt mit einer langen Verhandlung über den Umbau der Küstenpanzerschiffe. Die Projekte werden vorgelegt, die Maschinen aus liegenden Trunk- in stehende Compoundmaschinen umzuwandeln. Die Geschütze sollen verlängert werden, die sämtlichen Torpedos größere Köpfe erhalten. Die Menschenköpfe werden warm, freundliche und minder wohlwollende Worte werden ausgetauscht, und mancher berauscht sich in eigener Weisheit, stundenlang hat es gedauert. Die Gemüter sind wieder beruhigt, und ermattet sehnt jeder sich das Ende herbei.

Meine lange vorbereitete Rede bedarf der Kürzung — und nun! Jetzt erhebt sich der Chef schon . . .

„Ach ja — v. Rheinstejn, ich hatte Sie ganz vergessen, Sie wollten uns ja etwas Neues zeigen — was war es noch?“

„Die Tropenhutmodelle — Erzellenz“, stammelte ich, im Bewußtsein, daß die Stunde schlecht gewählt.

„Ja — ja — na dann zeigen Sie mal schnell her — was Sie haben!“

Meine Rede versinkt vor mir wie der Geist von Hamlets Vater, und stumm ziehe ich den Vorhang von meinen Kindern, mit bangem Herzschlag den Gewaltigen anschauend.

„Das — das packen Sie mal wieder ein — das ist ja alles Plunder. — Damit würden unsere Leute aussehen, als wenn sie bei Salamis gefochten hätten — oder als wenn sie in der Tonhalle Komödie spielen sollen. — Nein, nein — das ist nichts!“

Tonhalle, Komödie, Salamis, Plunder — Einpacken! Das waren die Trümmer, die da lagen, wo mein himmelanstrebender Bau meiner Berühmtheit gestanden.

Ich kam nach einer anderen Abteilung und erhielt Arbeit in Hülle und Fülle. Mein neuer Chef sagte in einem Tone, als wenn es um Butterstullen ginge: „Hier haben Sie die Berichte vom Auswärtigen Amte. Nehmen Sie sich noch dazu die Berichte der Kommandanten der letzten sechs Jahre von allen Schiffen, die in China waren; ferner besorgen Sie sich die Originalkonsularberichte von Japan und Hinterindien, und dann stellen Sie mir innerhalb dreier Monate ein Promemoria auf über die Frage, was könnten wir mit jener näher bezeichneten Position im Golfe von Nan-ling-Pin-Schuh machen? Zunächst ist die Sache strategisch zu beleuchten, alsdann aber sind die handelspolitischen Verhältnisse auseinanderzusetzen, wenn dort eine größere Basis gewonnen werden sollte, und dann, wie werden sich bei einer supponierten Machtentfaltung die Machtverhältnisse mit Bezug auf England, Frankreich und Rußland alsdann gestalten bzw. verschieben?“

Daß ich nicht ohnmächtig vor solcher Aufgabe zusammengesunken, verdanke ich zum Teil einer genügenden Abhärtung durch Herrn Leutnant Schlotholz seligen Angedenkens, und daß ich unverdroffen an die Arbeit ging, dem militärischen Pflichtgefühl, das schon zu ganz anderen Taten begeistert hat. Bald saß ich in meiner neuen Zelle wie eine einzumauernde Nonne, die schwer gefündigt. Bündel um Bündel häufte sich um meinen Schreibtisch — eine chinesische Mauer entstand, in deren Spalten und Rissen ich wühlte, und wenn meine Nachbarn kamen und mich sehen wollten, dann hätten sie eigentlich am besten stets eine Leiter mitbringen müssen. Aber mein Werk ging vorwärts — es wuchs und wuchs und wurde schließlich eine Denkschrift, an der ein starker Hausdiener zu tragen hatte. Nun kam das Korps der Kritiker und fing an zu mäkeln und zu feilen — und das Ende?

Man gab dem von Berlin scheidenden Rheinstejn ein feierliches Abschiedsmahl, bei dem mir als Andenken an jenen einjährigen Versuch ein silbernes Tintenfaß verehrt wurde. Dieses Tintenfaß hatte die Gestalt eines aufklappbaren Tropenhelms antiker Form, der auf einem Grabstein ruhte, der

aus einem riesigen Alfenbündel zu bestehen schien. Dieses Alfenbündel, verschnürt versiegelt und plombiert, trug die Grabchrift:

Hier ruhen die Gedanken des
in der Bucht des Nan-ling-Bin-Schuh
gestrandeten Wifingers
Franz von Rheinstein.

Im Jahre 1888 sprach der Chef der Admiralität im Deutschen Reichstag die Worte: „Wie dereinst das Kriegsglück fallen wird, weiß niemand, aber unter allen Umständen wird die Marine ihre Kräfte einsetzen, und daß die Seeoffiziere und Mannschaften etwas leisten werden, dafür verbürge ich

Kapitänleutnant von Rheinstein hinter der „Chinesischen Mauer“.
Zeichnung von R. Knötel.

mich!“ Solche Worte finden einen weiten, freundigen Widerhall; Stolz und Selbstbewußtsein heben sich, und wie könnte es auch anders sein, hat die Marine doch zu Wasser und zu Lande, im kalten, nordischen Klima, wie unter den jengenden Strahlen südlicher Sonne bewiesen, daß sie der großen bewährten Bruderwaffe nachgeeifert, daß sie nirgends einen Fuß gewichen, wo es galt, die Ehre des Landes zu vertreten. Hat die Marine nicht das Recht, mit Stolz auf die Taten zu schauen, die in schwersten Stunden geschehen sind, welche die Stürme des Ozeans und der heimischen Meere mit sich bringen können? König- und Kaisertroue, stolze und feste Männer sind in der Marine groß geworden, Männer, wie jener Kommandant, der in der letzten Stunde, als seine „Undine“ in Sturmesnacht den hereinbrechenden Wogen preisgegeben ist, seine Mannschaft zusammenruft und ihr mit erhobener

Stimme, die der Sturm mit seinen schauerlichen Melodien begleitet, sagt: „Dem Kaiser habt ihr die Treue gelobt in guter Stunde, jetzt haltet eurem Kaiser die Treue im Sterben. Seine Majestät der Kaiser lebe hoch!“

Ein so heroischer Sinn, wie ihn der Kapitän Cochius bekundet, ist nicht vereinzelt, vielleicht ist es das hohe Beispiel gewesen, welches im Jahre 1896 den Kommandanten, die Offiziere und Mannschaften des Kanonenbootes „Itiz“ beseele, als sie im fernen chinesischen Meere ihr kleines Fahrzeug nach und nach unter den Füßen in Trümmer sinken sahen und ihnen weit und breit nichts entgegenstarrte als Klippen und sturmgepeinigtes, brandendes Meer.

Der „Itiz“, ein Kanonenboot, war im Jahre 1878 erbaut worden und hat mit Ausnahme eines Jahres sein ganzes Schiffsleben in fremden Gewässern zugebracht, oftmals die Kommandanten und Mannschaften wechselnd, und manche interessante Begebenheit stand in seinen Schiffsstagebüchern verzeichnet, so das schneidige Vorgehen des Kapitänleutnants Hofmeier beim Karolinenstreit, die von den Spaniern besetzt werden sollten, ihnen allerdings später auch durch einen päpstlichen Schiedsspruch zuerkannt wurden; der „Itiz“, auf dem nunmehr der Kapitänleutnant Braun befehligte, verließ am 23. Juli 1896 Tschifu und steuerte von Kap Schantung südlich — dort hat man das Schiff von dem Leuchtturm aus noch nachmittags um 5 Uhr gesehen. In der Nacht kam mehr und mehr Wind auf, der sich schließlich zum Sturme steigerte. Des Nachts um 10 Uhr waren alle Segel fest gemacht worden, und man hatte beschlossen, die Nacht unter Dampf zu verbringen. Gegen 11 Uhr wurde das Schiff durch Strom und Wind versetzt, südlich von der Sang-Kau Bay auf die Felsen geschleudert und sprang unglücklicherweise gleich so lech, daß an ein Bedienen der Maschinen nicht mehr zu denken war. Die Nacht war schauerlich, die Böen, die hereinbrachen, hatten sich zum Orkan gesteigert, und so weit das Auge reichte, sahen die Schiffbrüchigen nichts als sprühende, blendende Brandung.

Schwere Grundseen stürzten von allen Seiten herein, das Schiff barst und brach in allen Fugen, schließlich in der Mitte weit auseinander klaffend. Noch stand Kapitänleutnant Braun auf der Brücke, noch einmal übertönte seine Stimme den Sturm, ein dreifaches Hoch auf den Kaiser ausbringend, dicht drängten sich die Leute um ihn und unter ihm in den Ruf mit einstimmend, dann ein neuer Wogenschwall, eine dunkle Welle türmt sich über dem Achterschiff, und als die anderen nach wenig Sekunden nach ihrem braven Kommandanten ausschauen, finden sie nur noch eine leere Stätte. Das ganze Achterschiff ist von der Macht des anstürmenden Ozeans hinweggefegt worden. Auf dem Vorschiffe entzündet indessen, nach Hilfe spähend, der Oberfeuerwerksmaat Raehm Rakete um Rakete. Er ist ein Mann, der schon auf den Samoainseln im Sturm und Kampf dem Tod ins Auge geschaut hat, aber in solcher Nacht an solchem Strande ist an eine Rettung nicht zu denken, und dennoch hat dieser Mann den Heldenmut, als er sieht, wie einer nach dem anderen von den gefräßigen Fluten ins sichere Grab hinabgerissen wird,

mit seiner vollen schönen Stimme das heute weithin beliebte Flaggenlied anzustimmen. In diesem Liede heißt es:

Treibt auch des wilden Sturms Gewalt
 Uns an ein Felsenriff,
 Gleichviel, in welcherlei Gestalt
 Gefahr droht unserm Schiff,
 Wir wanken und wir weichen nicht,
 Wir tun, wie's Seemanns Brauch,
 Den Tod nicht scheuend, unsre Pflicht
 Noch bis zum letzten Hauch.

Drei von den Wellen an Land geworfene Leute brachten den Chinesen die Nachricht, daß noch mehr Menschen sich im Vorschiff festklammerten, aber die See ging so hoch, daß erst nach einer zweiten Nacht die Rettung von weiteren acht Mann gelingen konnte. Raehm war nicht unter ihnen. Der Mann, der uns im Geiste unwillkürlich um beinahe zweitausend Jahre, zurückführt in die Zeit, wo unsere Vorfahren, ihre Kampfeslieder singend, in den Kampf mit den übermächtigen Römerheeren zogen, er war seinem Kommandanten bald in das Wellengrab gefolgt. Der Verlust des „Itis“ kostete der Marine 4 Offiziere und 66 Mann. Außer dem Denkmal, welches das Kreuzergeschwader in Form eines 7 m hohen Marmor-Obelisken auf dem Friedhof nahe der Strandungsstelle errichtete, fand noch ein zweites, von Professor Begas gefertigtes Denkmal in Shanghai, dem großen Handelsplaz des Ostens, Aufstellung.

Noch ein schöneres, heller leuchtendes Denkmal aber als jene, die die Kameraden und Freunde den Heimgegangenen widmeten, ist dasjenige, welches sie sich selbst bereiteten, das Denkmal in dem Herzen unseres Kaisers und seines kaiserlichen Bruders, des Admirals Heinrich von Preußen.

Von den Wogen der See und des Lebens nach allen Richtungen hin durchgeschüttelt, hatten mich die 90er Jahre für lange an den Strand geworfen. Und das war nicht unangenehm. Ob ein Fünkchen Verdienst mitgespielt, oder ob alles nur blindes Walten des Zufalls war? Die Tatsache bestand, der Kapitänleutnant v. Rheinlein war auf den Katheder der Akademie und Schule gestellt worden, um alt und jung zu lehren, wie Schießen eine Kunst, Treffen aber Gottes Gunst sei; wie man Pulverforten unterscheidet und Schießwolle fabriziert, wie man zum Wohl und Wehe der Völker mit Schnellladern oder mit Mörsern schießt, wie man sich mit Stahlplatten umgibt, oder wie man sie mit Torpedos und Stahlgranaten knickt, und tausend andere kurzweilige Dinge mehr — dann wieder, nachdem man genug gelehrt hatte, dann lernte man selbst, wie die Aufnahmefähigkeit der Zuhörer im umgekehrten Maße mit der Länge der Kasino- und Ballabende zunimmt, wie trotz glühender Heizung die Leutnants es fertig bringen, die Temperatur in den Klassen auf beinahe Null zu reduzieren, wenn sie ein Stück Eis in das Klassenthermometer einzuschieben wußten, ja man lernt bald, daß die Akademiker mehr Briefbogen als anderes Papier verschreiben

und daß die verschmiztesten Skulpturen und Karikaturen die Plätze zieren und verschlungene Namen mit brennenden Herzen, Panzerschiffstypen und Segeljachten jede leere Stelle ausfüllen.

Manche bittere Pille der Enttäuschung gilt es da zu verschlucken, und oft gedenkt man des alten Schulgrundsatzes, daß im Grunde genommen die Zwischenstunden die angenehmsten Stunden seien, und hier in dem großen Kreise der Lehrer und Professoren erst recht. Fing man schon an, mit den Jahren etwas über die große Weltpolitik, über koloniale Fragen, über soziale Zustände nachzudenken, hier in dem Kreise vielgelehrter Männer genügte oft eine einzige Zwischenstunde, die kitzlichsten Fragen zu entscheiden. Eine heitere Abwechslung kam mir in diese weltumfassende gelehrte Unterhaltung oftmals, wenn mich der getreue Pilgrim aufsuchte, um mir seine nautischen Arbeiten zu zeigen. Er arbeitete schon seit Jahren an einer unheimlich genauen Mondsdistanz, die ihm — wenn sie gelingt — den Dank der Wissenschaft und den Fluch aller Leutnants eintragen wird. Als er mir eines Tages mitteilte, daß er Nachricht von Stechbeitel habe, wie der auf die alten Tage noch das Heiraten angefangen, und sogar sollte seine Frau eine gewisse Freiin von Fresen gewesen sein, wie ihm dies aber nicht bekommen und er nun ganz einsam in Laboe hause, beschloß ich, eine kurze Fahrt hinaus zu machen, um mir dieses Märchen von der modernen Freifrau in der Nähe anzusehen.

Mit meinem früheren Burschen Jochem, der als Hafenzwischenwache angestellt war und als solcher ein ganz brauchbares Boot besaß, fuhr ich nach Laboe und fand auch bald daselbst das am Strande belegene Häuschen des Sonderlings. Mit einem dichten Lattenzaune hatte er den kleinen Vorgarten umgeben, und erst mußte ich eine Inspektion durch einen Türschieber über mich ergehen lassen, ehe er öffnete. Dann schritt Stechbeitel mir voran über eine mit Platten gepflasterte Diele in einen Raum, der an den Wänden mit Kacheln belegt und in seinem Schmuck von Schiffsbildern und blankem Geschirr vollständig einem friesischen Pöfel gleich.

Stechbeitel schien noch einsilbiger geworden zu sein als früher, und es dauerte einige Zeit, bis ich ihn mit der Erzählung meiner letzten Erlebnisse in den Kolonien etwas aufgetaut hatte. Ich berichtete ihm von den alten Bekannten, von dem kleinen Piper an, der stets etwas mehr gebraucht habe, als er befehlen und nun Vizegouverneur auf Neuguinea sei, bis auf Anurigg, der als Admiral abgegangen; aber erst als ich ihm von Rettig sprach, der jetzt Hauptmannsrang habe, und von dem alten Pilgrim, der immer noch seine Karten zähle und seine Kompassse vergleiche, da heiterte sich seine Miene sichtlich auf und er wurde mitteilbarer. Er führte mich über die Diele in das gegenüberliegende Gemach, das eine Zimmermannswerkstätte darstellte und das sich nach dem Wasser hin nach Beseitigung einer Schiebetür zu einem Bootslip erweiterte.

„Seh'n Sie“, so hub er von selbst an, „als die Holzschiffe ausgedient hatten und alles nur noch Stahl und Aluminium wurde, da war es aus mit den Schiffszimmerleuten; immer und immer mich verändern, das paßte

mir nicht in den Kram, hab' mit der Veränderung auch nie Glück gehabt", fügte er hinzu, mich mit seinen listigen Augen mißtrauisch anblickend. „Pumpenmeister vom Dock wollte ich nicht werden, nach dem blitzableiternen Büxen hat's mich nie gelüftet (Anspielung auf die Silberstreifen), das lasse ich anderen. Bei mir zu Hause sagt man: Ost-Freesland is en Pannkauf, Rand daran is best — und das gilt auch mir, und deshalb habe ich mich hier am Strand angebaut. Ich baue Boots- und Schiffsmodelle, und da unten hab' ich just den Kiel gelegt für so 'ne Art von Middeldippen (Mitteltyp), das hat der Admiral Stranz bestellt — natürlich ganz aus Holz.“

Zur Erinnerung schenkte mir Stechbeitel noch eines von den niedlichen Dingerchen, mit denen er einen kleinen Handel trieb, Reliquien waren es, aus der älteren Zeit der Flotte, Pyramiden, Anker und ähnliches, sauber aus Bronze gegossen, Kasten und Kästchen und allerlei Hausgerät aus Holz und Metall, jedesmal mit dem Namen desjenigen Schiffes versehen, von dem es stammte.

Während ich mich unter der Haustür nochmals umwendete, traf mein Auge plötzlich auf eine Inschrift über derselben, dort stand in goldenen Lettern: Eala frya Fresena*). Wie ein erleuchtender Blitz durchfuhr es mich. Armer, ungl'ger Pilgrim!

„Pilgrim“, dachte ich mir — das ist die Freifrau von Friesen, von der du gefabelt hast — wenn ich das erzählen wollte, Pilgrim — deine Blamage wäre unsterblich.“

Ich sprach dem alten Friesen meinen Dank für die freundliche Aufnahme aus, und meine Anerkennung, daß er sein Haus so schön und patriotisch eingerichtet habe, daß es wirklich ein Ayl sei, wenn auch ein bißchen klein.

„Ja, groß ist es nicht — aber“, sagte er noch, als ich mich nach kräftigem Händedruck entfernen wollte: „Beter en Lus in den Kuhl, als gar gten Gläs —.“

Als ich mit Jochem wieder zurücksegelte, erregte vor der Hafeneinfahrt eine hübsche englische Dampfjacht unsere Aufmerksamkeit. Sie war von See gekommen und steuerte dicht unter Land, ganz langsam auf den Feuerturm zu.

„Die müssen das Fahrwasser gut kennen“, bemerkte Jochem, „sie können keinen Meter Wasser unter dem Kiel haben.“

„Sie werden einen Lotjen haben“, antwortete ich und steuerte etwas mehr nach dem Turm hinüber.

„Passen Sie auf — noch eine Länge weiter — und sie sitzen fest, da ist eine flache Stelle!“

„Es sieht aus, als wenn sie über Land wollten“, entgegnete ich, denn mich fing die Jacht auch an zu interessieren.

„Alle Achtung“, rief Jochem plötzlich, „da drehen sie wie auf dem Teller — die kennen das Fahrwasser aus dem ff.“

Jochem hatte mittlerweile das Doppelglas genommen, und je näher

*) Alt-friesisch = Es lebe das freie Land der Friesen.

wir dem Engländer kamen, desto erregter wurde er; endlich legte er das Glas zur Seite, und mit einem komischen Zug um den breiten Mund stieß er die Worte hervor:

„Herr Kapitän — da ist was los — da ist ja gar kein Lotse an Bord.“

Ich steuerte noch näher, die Facht schien absichtlich langsam zu dampfen, manchmal sogar stoppte sie; ich betrachtete mir die Tafelage und die schönen Formen, während Jochem wieder und wieder zum Doppelglas griff. Dies mußte den beiden Herren, welche die Facht leiteten, doch auffallen, denn auch sie griffen zu ihren Gläsern.

„Jochem“, sagte ich, „legen Sie das Glas hin, die beiden Engländer fixieren uns.“

„Dann seh'n sie was Nobleres als wir“, entgegnete Jochem entschiedenen Tones, „das ist so klar wie Kasernensuppe. Wissen Sie was, Herr Kapitän, ich will nicht mehr Jochem heißen, wenn ich den einen mit den Koteletten nicht kenne — damals war er aber kein Engländer, sondern ein Polak und hieß Mirinski oder ähnlich und hatte einen Knebelbart wie ein Ziegenbock.“

„Und wo denken Sie, daß Sie ihn gesehen haben?“

„Ich denke nicht, ich weiß es jetzt. Ich war vor drei Jahren Aufseher beim Bau von den neuen Schanzen — da war er auch, aber nicht als Lord, nein, als Arbeiter — mit einemmal war er Luft geworden —“

Auch in mir dämmerte ein Verdacht auf. „Jochem“, so begann ich, nachdem ich mir die Sache überlegt, „Sie können sich verdient machen.“

„Wenn ich die Kerls arretiere?“

„Sie sind toll — im Gegenteil — indem Sie die Jurageklappe dicht halten gegen jedermann. Sie lassen mich jetzt in Düsternbrook aussteigen, ich gehe zum Hafenskapitän Wehtriz, und der soll und wird auch der Facht einen geeigneten Platz geben — da hinter der Dampferbrücke, unter dem alten überhängenden Käsespeicher.“

„Das wäre ja eigentlich an meinem Haus.“

„Gerade das soll es sein. Von da können Sie von oben und von der Seite durch Spalten und Ritzen den Leuten Tag und Nacht bis in den Magen sehen, wenn Sie schlau sind.“

Jochems Augen leuchteten, und sein breiter Mund verlängerte sich, als wenn er sich gleichzeitig in beide Ohren beißen wollte. Als wir nach der Landebrücke von Bellevue abhielten, pendelte die Facht noch immer bei Friedrichsort um den Torpedoschießstand herum, als wenn sie dort irgend etwas verloren hätte.

Schon am selben Abend hatte man der Facht den bevorzugten Platz am Bollwerk angewiesen, und die beiden Engländer bewegten sich frei umher, so weit sie nur wollten. Sie ahnten freilich nicht, daß Jochem wie ein Raubtier Tag und Nacht auf der Lauer lag und daß bei allen Spaziergängen, zumal wenn die Herren nach den Festungswerken wanderten, wo sie jeden Weg zu kennen schienen, einige unscheinbare Gestalten sie begleiteten. Wenige Tage genügten, die Fremden zu durchschauern, und als es zur Arre-

Admiral Prinz Heinrich von Preußen.

lierung kam, verschwand jeder Widerstand vor der Übermacht und dem Anblick von Jochems viereckigen Fäusten.

Es stellte sich heraus, daß der ältere, der Freund von Jochem, ein französischer Stabsoffizier und der jüngere ein Seeoffizier war. Die Festung Glas tat sich ihnen gütlich auf, um ihnen weitere Gelegenheit zu geben, ihre Studien im deutschen Festungs- und Hafenbau zu vollenden.

Bei alledem zeigte Jochem nicht die erwartete Freude über seine Belobigung. „Ich hatte mir das ganz anders gedacht“, erklärte er mir, „ich glaubte, das gäbe so ein wenig Beng-Beng oder wenigstens so eine kleine Messergeschichte, aber das war ja gar nig; wir hatten uns das so nett verabredet, ich und der Ludwig. Ich wollte mir den Schmirinski zu fassen kriegen, ich hatte noch ein Hühnchen mit ihm zu rupfen von damals; ich wollt' ihn nämlich ein bißchen warm in den Arm nehmen, und wenn er sich gewehrt hätte, wäre ich mit ihm außerbords gegangen, damit er den Hafen noch gründlicher hätte kennen lernen, und wenn er dann ein paar Tropfen zu viel geschluckt hätte, wäre auch nichts an ihm verloren gewesen — na, das nächste Mal, wenn mir wieder so ein Musje vor den Bug kommt, dann reden wir besser deutsch mit ihm.“

Die beiden französischen Spione wurden nach kurzer Festungshaft begnadigt, um zu Hause wahrscheinlich als Märtyrer der Barbaren empfangen zu werden. Ja, ja, wer hätte das vor der Entstehung des Deutschen Reiches gedacht — französische Offiziere unter englischer Flagge als Spione im deutschen Kriegshafen!

* * *

Die mehrere Male sich wiederholende Vergewaltigung deutscher Interessen durch habgierige und sich überhebende Mandarinen im Reiche der bezopften Söhne des Himmels und endlich die Ermordung einiger katholischer deutscher Missionare ließ den Kaiser ein Machtwort sprechen. Schon lange war das Reich der Mitte in seinen Grundfesten erschüttert, das kleine Japan hatte im Jahre 1895 nach kurzem Kriege, in dem die japanische Flotte zeigte, was eine schneidig geführte Flotte vermag, verstanden, den Koloss mit den tönernen Füßen zu Boden zu werfen. Eine einzige Seeschlacht hatte genügt, die chinesischen Panzer- und Kreuzerschiffe von dem Meere zu vertreiben, die Einnahme von Weihaiwei durch die Japaner ließ den Rest der chinesischen Flotte zugrunde gehen, und Japan — das Inselland des Ostens — einmal Herr auf dem Meere, schaltete und waltete auf chinesischem Gebiete nach Belieben.

Gegenseitige Eifersucht der europäischen Großmächte, teilweise ihre Engagements an anderen Orten der Welt, hinderten an einem kräftigen Auftreten im Osten. Da verbreitete sich plötzlich die Kunde, Deutschland hat Hand auf den chinesischen Hafen Kiautschau und das angrenzende Gebiet gelegt, um von nun an chinesischen Übergriffen kräftig sofort an Ort und Stelle gegenüber treten zu können und um zu zeigen, daß man nicht mehr

ein Staat sei, der immer nur mit Worten drohe oder sich mit elenden Silberlingen für erlittene Unbill abfinden lasse.

Zwei Kreuzergeschwader unter Vizeadmiral v. Diederichs und Prinz Heinrich, die Schiffe „Kaiser“ und „Deutschland“, „Königin Augusta“, „Frene“, „Prinzeß Wilhelm“ und „Gefion“ vereinigten sich im Norden Chinas. Die erste Kreuzerdivision setzte ein Landungskorps an Land und nahm Besitz von den Festungswerken von Kiaotschau, während zu Hause einige Dampfer ausgerüstet wurden, um etwa 1400 Mann Infanterie, Artillerie und Ingenieure nach China zu bringen. Freilich war mit der Absendung dieser genannten Kreuzer, zu denen noch einige ältere Schiffe stießen, die heimische Küste fast aller modernen Kreuzer entblößt und ein schneller Ersatz bei eintretenden ernstern Verwickelungen mit anderen Staaten war kaum mehr zu ermöglichen. Aber dies kräftige Vorgehen, Hand in Hand mit einer klaren, zielbewußten Leitung der Politik, genügte nicht nur, nach außen hin alle Bedenken der anderen Nationen zu unterdrücken, nein, auch nach innen bei dem ziemlich schwer für Weltpolitik zu begeisternden deutschen Volke gelang es, einen neuen Anstoß, eine neue Entwicklungsperiode für die Flotte anzuregen. Ein neues Flottengesetz wurde ausgearbeitet, und der belebende, schaffende, in die Zukunft gerichtete Blick des Kaisers begeisterte seine Räte und die Volksvertretung derartig, daß es, allerdings nach einigen parlamentarischen Kämpfen, gelang, die Mittel zum weiteren Ausbau der Flotte in einem etwas größeren Maßstabe flüssig zu machen, so daß wir im Laufe einiger Jahre wirklich bereit sein werden, wenn es not tut, ein gewichtiges Wort mit unserer Flotte mitzusprechen zu können. Unterdessen nahm die Verhandlung mit China ihren Fortgang, die chinesische Regierung bewilligte alle deutschen Forderungen, räumte das beanspruchte Gebiet, das alsbald von deutschen Truppen besetzt und auf dem eine deutsche Verwaltung eingeführt wurde, und bald fanden sich die Einwohner jenes stark bevölkerten, fruchtbaren und in jeder Weise günstigen Landstrichs an der Küste in die neuen, Ordnung und geregelten Handel versprechenden Verhältnisse. Kiaotschau wird Deutschland eine gesunde, viel versprechende Kolonie, ein Kohlen- und Handelshafen werden, der unseren Schiffen endlich einmal einen Stützpunkt gibt, der unserer Flotte bisher noch ganz gefehlt hat, und ohne den eine Flotte, die ja doch auf Kohlenersatz angewiesen ist und die nicht immer bei Fremden zu Gast sein will, auf die Dauer nicht bestehen kann. Schon erheben sich in Kiaotschau die Hafenanlagen für Handels- und Kriegsschiffe, und wenn im fernen Osten unter dem Schutze einiger kräftiger Kreuzer mehrere Tausend deutscher Soldaten an Land stehen, dann können wir sicher sein, daß für uns das Wort gilt: „J'y suis — et j'y reste“ — d. h. Was wir haben, das halten wir.

Kaiser Wilhelm läßt sich die Sahnricbe zur See vorstellen.

Behntes Kapitel.

Im Morgenglanz des 20. Jahrhunderts.

Mit dem Ablösungskommando an Bord der „Araucania“ durch den Suezkanal. — Kapitän Fröhlich der „Patria“. — In Colombo. — Die Expedition nach China. — Der Marich nach Peking unter Admiral Seymour. — Der Rückzug nach Tientsin. — Kapitän Lans und der neue „Jltis“. — Das neue Flottengesetz. — Admiral von Tirpitz. — Schluß.

Und ich — ich stand auf dem Katheder und lehrte — und lehrte. Da brachte dem Kapitänleutnant v. Rheinstein in der Zeit der tiefsten Seelennot das Schicksal in Gestalt des Briefboten eines Tages einen hellen Sonnenstrahl in das Haus. Ein Brief von dem alten Freunde Nagelbdingen, dem Manne mit dem Riesenkörper und der Riesenhand, der ebenso selten wie ungeru Briefe schrieb, das mußte etwas Wichtiges sein, denn Nagelbdingen bearbeitete Personalialia in der Admiralität. Der Brief, in entsprechendem Format und verhältnismäßiger Buchstabengröße gehalten, hieß etwa so: „Ich beschreibe diese Lapete in Deinem hohen Interesse, edler Schloßherr vom Rheine. Im Reiche der Pigtails gärt es gewaltig. Mancher glaubt es, mancher nicht. Ich überlasse Dir als Kenner des Landes des heiligen

Konfuzius darüber zu denken, was Du willst. Bereite Dich zur plötzlichen Abberufung vor. Von Kiaotschau ist bereits Graf Soden mit 50 Mann nach Peking als Wache abgedet. Du wirst erster Offizier auf einem Kreuzer mit der Aussicht, nachher, wenn die Sache sich verlaufen haben wird, als Kapitän einen kleinen Kreuzer zu bekommen. Ich muß leider hier bleiben. Dein alter Freund."

Und wie Nageldingen geschrieben, so kam es, wider Erwarten schnell, in wenigen Tagen hatte ich meine Kommandierung als erster Offizier des großen Kreuzers „Rügen“ in der Tasche, und in den Gedanken künftiger Großtaten kam es aus den Zeiten frühesten Studien in freudiger Erinnerung über mich. Wer wird nun die Kleinen lehren Speere werfen und die Götter ehren, wenn der ferne Osten mich begehrt? fragte ich mich — Ist mir ganz gleichgültig, antwortete ich mir im Selbstgespräch, wenn ich es nur nicht mehr muß, und entschlossen, nie mehr das Lehrpult zu betreten und auch davon sogar die Spuren zu tilgen, machte ich es wie Plutarch es von den tugendhaften Trojanerinnen erzählt, die, mit ihren Schiffen in die Tibergegend verschlagen, die Schiffe verbrannten, und so die Männer zwangen, dort sesshaft zu werden. Dieselbe Geschichte, ähnlich von Cortez erzählt, ist übrigens nach neueren Forschungen eine erfundene Geschichte. Kurz und gut aber, ich kam mir wie ein vermeintlicher Cortez vor, als ich, eine Zigarre rauchend, um den Qualm in meinen Zimmern zu mildern, vor dem Ofen saß und mit stiller Freude die verbrannten Reste meiner Vortragshefte sich krümmen sah. Davon hatte ich genug!

Solange die Marine in den Kinderschuhen stand, konnten nur einzelne Schiffe im Auslande gehalten werden, diese wurden dann so lange stationiert, wie es irgend die Dienstzeit der Matrosen und Heizer gestattete, also drei Jahre, dann berief man sie zurück, und ein neues Schiff ging wieder hinaus. Monate und Jahre blieb deshalb eine ganze Küste ohne Vertretung, und dies hatte manchen Rückschlag zur Folge, wenn die Eingeborenen wußten, daß vor Jahresfrist die Wiederverkehr der preussischen oder deutschen Flagge nicht zu erwarten sei. Jetzt, wo man unseren Vertretern im Auslande, den Gesandten und Konsuln, den Kaufleuten und ihren Angestellten einen besseren Rückhalt gegeben, ist die Sache so eingerichtet, daß man bestimmte Stationen festgelegt hat, z. B. die westindische, die ostasiatische, die westafrikanische u. s. f., und jedesmal, wenn es die Dienstzeit der Besatzung, größere Unternehmungen oder andere Gründe es bedingen, wie z. B. besondere klimatische Anstrengungen, dann läßt man die Schiffe ruhig dort und sendet nur Dampfer mit Ablösungskommandos hinaus, auf diese Weise bleibt die militärische Faust stets stark und Kommandanten, Offiziere und Mannschaften bleiben, da immer nur die Hälfte auf einmal abgelöst wird, mit den Verhältnissen der Station gut vertraut. Etwas anderes aber noch ist von Wichtigkeit, die Stärke der Besatzungen ist während der Ablösung so bedeutend, daß besondere Unternehmungen, die man sich zu anderer Zeit aufgespart hat, dann mit besonderem Nachdruck ausgeführt werden können. Schließlich aber, und das ist auch ein wesentliches Ding dabei, unsere Leute und Offiziere kommen viel auf unsere Lloyd-

dampfer, die großen Passagierdampfer, die für die Ablösungen gebraucht werden, sie erweitern ihre Kenntnisse durch die Beobachtung eines für sie ganz neuen gewaltigen Betriebes und nähren im gegenseitigen Verkehr und stärken durch denselben ein Band, das Tausende und Abertausende vereint, die Verbindung der Handels- und der Kriegsmarine zu dem einen großen Zwecke und der heißt Kräftigung und Eintigung aller deutschen Seeinteressen.

Mit dem prachtvollen Dampfer „Araucania“ wurde nun die Reise von Genua, durch den Suezkanal, über Colombo und Singapore nach Hongkong

Im Suezkanal.

angetreten, eine Reise von etwa 8000 Seemeilen auf einem bequemen Passagierboote, das hatte allerdings einen großen Reiz, dabei das bisher ungewohnte Gefühl der geringen Verantwortlichkeit, das wohlthuend und beruhigend wirkt, zumal wenn man sieht, wie vorzüglich jene Dampfer eingerichtet und gehandhabt, wie sicher sie fahren und wie stramm diszipliniert die Mannschaften auf solchem Dampfer sind. Auf einem Kriegsschiffe hat der Seeoffizier mit Wachen und Exercitien und anderen Dienstpflichten so viel zu tun, daß er seine freie Zeit lieber zum Nachdenken mit geschlossenen Augen als zum eingehenden Studium benutzt, so aber als halber Passagier in dem Mittelmeer, im Suezkanal, dabei eine ausgiebige Bibliothek zur Verfügung, da müßte man ein Vandale sein, wenn die großen Eindrücke

der alten Welt, die hier im Ostwinkel des Mittelmeeres, bei den Perfern, den Phöniziern und den Ägyptern jedem Baustein gewissermaßen ihr Gepräge verleihen, die uns aus jedem Fellaugesichte noch heute entgegen schauen, nicht tief — unvergeßlich auf uns wirken würden und uns nicht antrieben, das ehemals oberflächlich Gelernte durch neue Studien zu erweitern und im Hinblick der noch so schön erhaltenen Weltwunder, der Tempelreste von Gizeh, Sphinxen und der Pyramiden aufzufrischen. Freilich das Moderne der Verkehrsmittel, der europäische Anstrich der großen Luxusgasthäuser sind wie ungeschickte Flecken auf einem alten Bilde, dennoch kann sich niemand der Gewalt des Eindrucks beim Anblick jener gewaltigen und schönen Bauten erwehren. Cheops-Pyramide und Große Sphinx zusammen! wenn nur diese gelenkigen, hageren Beduinen nicht notwendig wären zum Besteigen, jene braunen Kinder der Wüste, die die meterhohen Stufen bis zur Höhe eines Berges wie unser Drachensfels am Rheine mehrere Male hintereinander spielend nehmen und dabei noch die Fremden hinaufziehen und von achtern dauen, wenn der Spreiz nicht langt. Der Mitt hinaus auf den Kamelen, der Aufstieg, die vielen schlechten Wägen, die gemacht wurden, die endlosen Anbetteleien durch Fellahs und Araber, das unvermeidliche Photographiertwerden im tollen Sonnenbrand wirkten zusammen so anstrengend und ermüdend, daß ich froh war, einigen Führern in die Königskaammern im Innern folgen zu können, wo uns eine herrliche Kühle bald umging. Über manches an den Pyramiden, vorzugsweise über die Theorien der Erbauung, schwebt noch ein Dunkel, wenn auch der Hauptzweck — Königsgräber nach dem alten ägyptischen Totenkultus zu bilden — längst festgestellt ist. Was den Seemann besonders interessiert, ist die Herbeischaffung, die Hinaufschaffung und Bewegung solch enorm großer Quadern, wie man dies in Ägypten oft beobachten kann, einige Forscher nehmen an, daß man auf gewaltigen Flößen die behauenen Blöcke nilabwärts geschafft habe und daß man mit Stromstauungen Flöße und Blöcke zeitweise gehoben habe. Bestimmt aber ist, daß Millionen von Menschen hier gearbeitet haben und daß ihre Werke, die heute schon 4600 Jahre stehen, noch weitere Jahrtausende überdauern werden.

Millionen arbeiteten hier, Millionen gruben schon vor 2500 Jahren an dem Kanal, den Sethos I. und Ramses II. ausgeführt, der dann wieder vernachlässigt verkam, im 7. Jahrhundert unter Necho neu erstand, wieder versandete, dann nochmals unter Darius Hytaspes vollendet wurde; und so ging es weiter durch die Jahrhunderte und Tausende hin; immer nach dem alten Spruche „Alles schon dagewesen“, bis endlich 1859 der erste Spatenstich zu dem jetzigen Kanal entstand, der in einer Länge von 160 km Port Said mit Suez, das Mittelmeer mit dem Indischen Ozean verbindet, und der heute hauptsächlich in den Händen Englands ist. Zuerst hatte man mit den mannigfachen Schwierigkeiten zu kämpfen, aber heute ist der Kanal eine Wasserstraße, auf der Dhaus und arabische Dahabichs (Haus- und Kajütenschiffe) Schlepper und Dampfer aller Nationen in einem stetigen Strom von Kommenden und Gehenden sich bewegen. Einst war die Durchfahrtszeit auf 50 Stunden festgesetzt, heute passiert man den Kanal, unter

elektrischer Beleuchtung bei Nacht, in 20 Stunden, und je schneller hinaus aus dem heißen Brodem des Roten Meeres desto besser; der trockene, feinstäubige Wind der Iybischen Wüste oder aus den arabischen Sandsteppen, ganz gleich ob aus Ost oder West, durchdringt und bezwingt jedes lebende Wesen, das atmen muß, um zu leben. Selbst der Fährlich, der nach der Cheopspyramide noch die Chephren erklimmen konnte, der noch eine Weile bei dem Tone einer Tarabucka, die von einem Fellahboote herüberklang, die einfachen, wehmütigen Weisen der Wüstenkinder nachahmte, ist still und in sich gekehrt geworden, träge und matt lagern die Mannschaften in den Decken und sehnen sich nach Luft, während unten in den überhitzten, qualmenden Räumen es stöhnt und stampft fort und fort, aber keine Europäer sind es, es sind Ostfiaten, die dort unten vor den Feuern stehen, oder Araber oder Neger, die in ihrer zähen Bedürfnislosigkeit getrost ausharren, wenn die weiße, die herrschende Klasse längst in Schwäche elend zusammengebrochen ist.

Die Fahrt im Kanal ist wie jede Kanalfahrt nicht leicht, denn das Wasser im engen Raume, getrieben und geschoben durch den Bug der Schiffe, die Arbeit der Schrauben, den Gegenprall der Ufer wirkt oft ganz anders auf Ruder und Schiffsbewegung als der Steuernde denkt, und manch ein gescheiter Schiffer ist dort gescheitert, wo er gar nicht daran dachte, aber die Gefahr ist nicht groß und billig denkende und teuer handelnde Schlepper sind allenthalben bereit, für internationales Gold Samariterdienst zu tun. Schlimmer aber ist es im Roten Meere, das von Untiefen, Sänden und Felsen zu beiden Seiten der Kurvlinie übersät ist, da heißt es Augen und Ohren offen oben im Mars auf dem Ausguck und unten an Deck und in der Maschine. Ein Rufen und Schreien, das so oft im Winde verhallt und durch Dampf- und Maschinengeräusche übertönt wird, gibt es da nicht mehr

Dopphotograph Wilh. Dreier, Tientsin.
Freies Fahrwasser.

und hier, wie in allen Teilen der Marine und jetzt auch des Landheeres, sind die Wink- und Farbensignale eingeführt worden.

Erst nach dem Passieren von Uden, nach dem Erreichen des offenen Meeres kommt neues Leben in die Menschen und nachdem auch die letzten Spuren der Seekrankheit verschwunden, entwickelt sich auf dem mächtigen Schiffe, auf dem nun über 1000 Menschen dem fernen Osten zustreben, jenes Leben unter südlichen Sternen, von dem schon so mancher Weltreisende erzählt hat. Für uns galt es nun vorzugsweise die Leute nicht zu verwöhnen, bei der guten Dampferverpflegung nicht zu stark werden zu lassen, fort und fort dröhnten deshalb die Decks von laufenden, marschierenden, springenden und übenden und spielenden Mannschaften und abgesehen von dem bißchen Schwanken und Wackeln der Glieder und der Kleinigkeit Meer umher, konnte man manchmal denken, man wäre auf dem kleinen Exerzierplatze in Kiel, mindestens ebenso eng war es auf dem Dampfer „Araucania“ trotz seiner 120 m Länge, ebenso gut schrie jeder Fähnrich seinem einzelnen Mann das schöne Kommando „ganzes Bataillon kehrt“ ins Ohr und ebenso wie in Kiel auf dem Exerzierplatze standen die Zuschauer mit Handwaffen „die Preußen“ bewundernd umher, alles gab es, Musterungen mit Handwaffen, Lumpenparade im großen, Zeugwäsche und Deckwaschen, dazwischen Küffel und Anschnauzer im großen und kleinen, ganz wie auf dem Exerzierplatze, alles — alles war da, nur eins fehlte, das waren die Kinderwagen und die Baumreihen. Unerklärlich fand allerdings dieses Treiben manch hagere englische Miß, die mit der teureren Mutter nach Indien, nach dem sogenannten marriage ground, dem Dorado der heiratslustigen älteren Jungfrauen schwamm, wenn der Leutnant seinen Fähnrich, und wenn der Kapitänleutnant seinen Leutnant anfuhr, weil seine Kerls vielleicht eine krumme Nase gemacht hatten, weil ihnen die Sonne in die Augen geschienen, oder beim Griffekloppen die Sache nicht geklappt hatte, so was meinten sie, das wäre in England alles besser, da würde so etwas nur durch den Drillsergeant besorgt, die Offiziere hätten damit nichts zu tun, doch wir söhnten uns bald aus.

Wenn abends aller militärischer Dienst vorüber war, und das hintere Promenadendeck den wenigen Passagieren ganz überlassen werden konnte, wenn dann die Fähnrichschar, statt des Arbeits- und Exerzierjaketts, ihre weißen Röcke anlegte und vorn und hinten im Schiff das Musikkorps seine frischen Weisen erschallen ließ, dann regte es sich bald gewaltig in allen Gliedern trotz der vielen Grade, die während der ganzen Reise das Thermometer zeigte, und bald verschwammen vor den erstaunten Blicken und Ohren der Fremden die schier unübersteigbaren Schranken, die der stramme Dienst zwischen Vorgesetzten und Untergebenen gezogen zu haben schien, und manches what for? der Ausländer fand dann seine stille Beantwortung.

Der Indische Ozean zeigte übrigens nicht immer ein friedliches Gesicht, auch an tüchtigen querlaufenden Winden und Seen fehlte es nicht, aber wenn dann durch die prächtigen Speisesäle am Abend das elektrische Licht abgedämpft seine Strahlen ergoß und man in festen drehbaren Sesseln vor

den Tischen saß, so fühlte man wenig von der Unannehmlichkeit der Bewegungen, wenn auch die Sturmschlingerleisten auf den Tischen die Flaschen und Gläser halten mußten. Solch großer Dampfer ist ja eigentlich ein Vergnügungsdampfer, wenn man absieht von der arbeitenden Mannschaft und den Schiffs-offizieren, es ist in ihnen ja alles bis auf den Tüpfel auf dem i zu finden, was nur in einem großen und größten Hotel geboten werden kann, von der Post, ja der Druckerei bis in die Eis- und Kühlkammer, von den durch Motoren bewegten Fächern bis auf die bequemsten Rauchzimmer und Badestuben, man kann eigentlich sagen, da ist nichts, was nicht da ist. Freilich solche Ozeandampfer kosten Geld und die Reisen damit auch, aber in diesem fortgeschrittenen Zeitalter haben wir in Deutschland auch von den Engländern hierin gelernt. Der Engländer nennt seit langer Zeit seine Blitzreisenden — in so und so viel Tagen — nach den Nilkatarakten, oder nach Indien und Japan, oder um die Welt, seine globe trotters, aber dieses Blitzreisen von so vielen in jedem Jahre hat sein Gutes, es öffnet den Menschen die Augen nebst den Börsen, und was auf der einen Seite hinausgeht, das geht an Einsicht und Erkenntnis und weltumfassendem Blick auch hinein und verteilt sich dann in feinen Kanälen in dem Volke, sei es durch Erzählungen, sei es durch Schnellschrift in Bücherform.

Die englischen Cooks haben in unseren Stangenschiffen und anderen Reisebureaus ihre getreuen Nachahmer gefunden, und Freund Piskallen und andere mehr haben es als Seekadetten nicht glauben wollen, daß es doch sehr gut ist, wenn man fremde Sprachen spricht und sich auch sonst mit Wissenschaften nicht auf feindlichem Fuße steht, heute wissen sie es, denn sie nennen sich Fremdenführer en gros, sie führen heute im Dome von Mailand, im Sommer am Nordkap, im Winter in Algier Hunderte von deutschen globe trotters umher, sie sind die lebendigen Vädecker und Bradshaw geworden für die ganze Welt, sie sehen alles, sie kennen alles, sie können über alles sprechen und dabei geht alles im schönsten, gleichmäßigsten und elegantesten Stile, überall kommen ihnen, kaum daß der Anker in den Grund gerasselt ist, die Agenten höflich entgegen, melden ihnen die Hotels klar und die Wagen und die Spezialführer. Keine Stunde mit Handeln und Feilschen, mit Fragen und Ängstigen geht vorüber, es geht alles wie am Schnürchen, und wenn die Reise zu Ende ist, dann treten sie noch einmal zusammen in Hamburg nach feierlichem Abtrunk in der Kajüte, oder im Bremer Katskeller, wo man sich trennt, und dann lassen sie hundertsümmig ihren lebenswürdigen Führer und Lehrer hochleben — ja wer hätte sich das gedacht, Piskallen sicherlich nicht, als er an der Kapitanleutnantsdecke aufdrehte zum Ankern und seine eigene Existenz und manches andere, was andere betraf, in den tiefsten Hades hinab verwünschte. In meinem Album, in dem sich mehr oder weniger bedeutende Männer verewigen, steht von Piskallens Hand geschrieben: „Dein Schicksal bewahre dich vor Vorgesetzten unter Mittelgröße“.

Die Leistungen der Kapitäne und Besatzungen der großen Handels- und Passagierdampfer werden oft sehr unterschätzt, und sind es doch alles

Leute vom selben Stamme und von ähnlicher Erziehung, wie unsere Offiziere und Mannschaften, ja oft sind es ja dieselben Leute, die nur die Handels- und die Kriegssflagge vertauscht haben. Und in den Fällen größter Seenot, bei Sturm und Feuergefährdung, bei Strandung und Kollision haben jene oft zeigen können, was Stoffes sie sind. Ich erinnere nur an die Kapitäne der „Patria“, der „Pelotas“, der „Bulgaria“!

Die „Patria“, Kapitän P. Fröhlich, war ein Doppelschraubenschiff von 6663 Raumtonnen und kam von New York, der Kanal war eben passiert, als gemeldet wurde, daß Feuer im Schiffe sei, trotzdem man mit aller Kraft gegen daselbe vorging, nahm das Feuer zu und dichte Rauchwolken stiegen aus den gefährdeten Abteilungen der Ladung. Die 150 Passagiere wurden an Deck versammelt, und die Mannschaften, etwa 100 Mann, setzten die Arbeit in Ruhe fort. Um 11 Uhr, d. h. nach siebenstündiger Arbeit, kam die Meldung, daß nicht nur mittschiffs, sondern auch achtern im Schiffe die aus Wachs bestehende Ladung in Brand geraten sei. Nun wurde es notwendig, die Passagiere zu bergen. In 15 Minuten waren trotz hoher See und starkem Winde die Boote zu Wasser und mit sämtlichen Passagieren frei vom Schiffe. Ein russischer Dampfer brachte die Geborgenen sicher nach Dover, während Kapitän Fröhlich mit seinen hundert Mann an Bord zurückkehrte und den Kampf mit dem feindlichen Elemente wieder aufnahm, doch als alles vergebens, als das berstende, glühende Deck die Sohlen der Leute verbrannte und helle Flammen aus allen Lücken schlugen, genährt durch eine nur zu ausgiebige Ladung, da war auch ihres Bleibens nicht mehr, das Schiff mußte seinem Schicksale überlassen werden. Gegen 7 Uhr des Abends sichtete der Hamburger Dampfer „Athesia“ die Boote, während der Brand auf der „Patria“ wütete und das in schauriger Pracht brennende Schiff weithin das Meer erleuchtete. Da Kapitän Fröhlich erst als Letzter sein Schiff verlassen, war er mit seinem Boote weit vertrieben und wurde erst spät von einem Fischer aufgenommen. Die „Patria“, die man noch zu schleppen versuchte, ist verloren gegangen, sie liegt auf dem Grunde der Nordsee.

In Colombo auf Ceylon hatten wir hinreichend Muße uns umzusehen, denn der Dampfer mußte Kohlen nehmen. Wenn man, wie ich, auf der „Araucania“ als Passagier lebte, so vertauschte man gern die Rolle eines aktiven Mitgliedes dieser Operation mit dem Spaziergänger an Land und weil das Thermometer immer mit seinen 30° Celsius im Schatten paradierte, so war die Menschendroschke, die Rickshaw, ein angenehmes Fortbewegungsmittel. Zuerst sträubt sich das europäische Gemüt gegen diese menschenquälerische Art der Fahrzeuge, die man auch richtig übersetzt „eines Mannes Kraft“ nennt, aber man findet schließlich nichts daran, wenn man sieht, wie diese kleinen muskuloseren Indier hier, wie anderswo die Japaner, stundenlang bergauf bergab im gelinden Trabe mit den Karren laufen. Ceylon, Colombo ist wie alle indischen Großstädte ein Platz, wo das Durcheinander der Araber und Indier, Singalesen und Europäer, Mischlinge und Hindus, der Wechsel des europäischen Viertel mit Prachtbauten und Palästen und

Kasernen, Eingeborenen-Viertel mit Lehmhütten und engen Straßen, in denen den Häusern manchmal die Vorderwände ganz zu fehlen scheinen, einen an das Fabelhafte grenzenden bunten Eindruck macht. Große Molenbauten, gewaltige Docks und vom Winde ganz geschützte Hafenecken sind vorhanden, und die englische Kolonialmacht liegt vor uns ausgebreitet, wie ein offenes reiches Buch, in dem man nur zu lesen braucht, wenn man es sonst will. Wie Kapstadt, so ist auch Colombo eine Diamantenstadt, und wer viel Geld hat und ein Kenner von Diamanten ist, kann hier gut kaufen; die kleinen Händler mit ihren Edelsteinen in einem Taschentuch eingewickelt, laufen den Fremden an und um. Nun, Kenner war ich mit meinen Fähnrichen, die ich um mich geschart hatte, nicht, Geld hatten wir, die wir gegen die Poppchinesen ziehen wollten, auch nicht zu viel, also — wir zogen dem Einkauf von Diamanten, den Handel mit Ananas und Bananen vor und fanden uns dabei besser. Dafür durften wir aber am Abend, als unsere Matrosenmusik im Galle Face-Hotel zum Tanze spielte, ansehen, wie die Damen von Stadt und Land im Scheine der strahlenden Lichter, mit Perlen und Diamanten beladen, in wahrhaft fürstlichem Prunke sich zeigten. Wer nach Colombo kommt, der fährt auch nach Candy durch die herrlichste Tropenvegetation, Reisfelder mit künstlicher Bewässerung, durch Palmen- und Bananenwälder, an Dämmen und Gräben, an Hängen und Felsen und Fallsperren vorüber, in eine der fruchtbarsten und köstlichsten Tropengegenden hinein, wo alles von Arbeit und Erfolg förnlich strotzt. Doch unsere Zeit ist kurz, und der Ernst des Lebens fordert seine Rechte. Der Telegraph hat böse Nachrichten aus China und Europa gebracht. Es ist gekommen, wie Nageldingen mir angedeutet. Eine aufrührerische Bewegung ist in Nordchina ausgebrochen. Der deutsche Gesandte, Freiherr v. Ketteler, ist auf offener Straße von chinesischen Offizieren ermordet worden. Ein allgemeines Massaker der Europäer steht bevor und — in Deutschland macht die Flotte mobil, um mit gepanzerten Linienschiffen zu fordern, was Deutschland an Genugthuung zu fordern berechtigt ist.

Tag und Nacht bilden sich aufgeregte Gruppen an Deck und grauenhafte Märchen von fanatischen Chinesen, von gräßlichen Marter Szenen, die von den älteren vielgereisten nach freiester Erfindung erzählt werden, wechseln mit den wilden Ausbrüchen unbeherrschter Kampfesfreudigkeit und von glühendem Patriotismus, lauter und mächtiger steigen die kriegerischen Gesänge der Matrosen in die Nachtluft, während ein starker Südwest den Rauch unseres schnellen Dampfers voraus nach Norden treibt, dem Ziel der Reise, dem Gelben Meere zu.

Was wird es uns bringen dieses Ziel — Ehre und Ruhm oder Tod und Verderben? Was es auch sei — seit jenen letzten Nachrichten fühlte jeder von uns, jung oder alt, es in sich wie einen Beruf, wie eine höhere Bestimmung, und als erst in Shanghai uns die Nachricht von der Abfahrt des Panzergeschwaders aus der Nordsee und die Ansprache des Kaisers an unsere Leute zu uns drang, da kannte die Begeisterung keine Grenzen mehr.

Als das Seebataillon klar zum Einschiffen auf die Dampfer „Mitte-

find“ und „Frankfurt“ war, hielt ihnen der Kaiser am 2. Juli 1900 eine zündende Rede, worin er sagte:

„Mitten in den tiefsten Frieden, für Mich leider nicht unerwartet, ist die Brandfackel des Krieges geschleudert worden. Ein Verbrechen, schaudererregend durch seine Grausamkeit, unerhört in seiner Frechheit, hat Meinen bewährten Vertreter betroffen und dahingerafft. Die Gesandten anderer Mächte schweben in Lebensgefahr, mit ihnen die Kameraden, die zu ihrem Schutze entsandt sind. Die deutsche Fahne ist beleidigt, und dem deutschen Reiche Hohn gesprochen worden. Das verlangt exemplarische Strafe und Rache. Schon heute hat der Chef des Kreuzergeschwaders Mich gebeten, die Entsendung einer Division in Erwägung zu nehmen . . . Die Fahnen, die hier über Euch wehen, gehen zum erstenmal ins Feuer, daß Ihr Mir dieselben rein und makellos wiederbringt.“

Am 3. Juli verließen diese Dampfer Wilhelmshaven. Indessen ehe die Panzerdivision, bestehend aus den Schiffen der Brandenburgklasse:

Brandenburg	.	10060	Tonnen,	9000	Pferde,	568	Mann,	17	Seemeilen,
Weißenburg	.	"	"	"	"	"	"	"	"
Wörth	.	"	"	"	"	"	"	"	"
Kurfürst Fr. W.	.	"	"	"	"	"	"	"	"
Kreuzer Sela	.	2040	"	6000	"	178	"	19.5	"

und drei großen Torpedobooten nach China kam, verging noch eine lange Spanne Zeit und die Verhältnisse hatten sich nicht mehr aufhalten lassen, der Stein war ins Rollen gekommen und nicht mehr zu stoppen.

Anfang Juni 1900 war infolge des sogenannten Boxeraufstandes die Lage aller Europäer im Norden Chinas, vorzugsweise in Petchili, bedenklich geworden. In der Nähe von Tientsin und Peking hatte sich die Anhäufung der Banden, die aber alle unter gemeinschaftlicher Leitung standen, gemehrt, und diese Leitung lag in der Hand der ebenso klugen wie verschlagenen Kaiserintante und des Prinzen Tuan. Greuelthaten jeder Art gegen chinesische Christen, europäische Missionare und Angestellte mehrten sich und die chinesische Regierung benahm sich den Klagen hierüber äußerst kühl. Am 3. Juni war Oberleutnant Graf v. Soden mit 50 Mann aus Tsingtau zum Schutze der Gesandtschaft in Peking angekommen und bald darauf sendeten unsere Kreuzer 120 Mann als Schutzwache nach Tientsin, und ein starkes Geschwader aller Nationen, England, Deutschland, Rußland, Frankreich, Italien, Österreich, Vereinigte Staaten und Japan sammelte sich auf Tientsins Reede.

Es waren an fünfzig große und kleine Schiffe, die sich beinahe außer Sichtweite von der Küste im Golfe von Petchili, unweit der chinesischen Takuforts versammelt hatten, als wir mit dem Dampfer „Aracania“ noch in Hongkong waren. Weithin dehnt sich das Land in der gleichmäßigen Ebene aus, durch die der Peiho langsam seine trübe, schlammige und schmutzige Flut dem Meere zuwälzt, vor seiner Mündung schiebt er eine aus Senkstoffen bestehende Barre weit in die See, so daß die tiefgehenden Panzer-

schiffe und Kreuzer alle draußen liegen müssen, während die kleinsten Kreuzer und Kanonenboote in der Peiho hineinlaufen können und somit oberhalb der chinesischen Werke liegen, die die Mündung beiderseitig bei dem Orte Taku sperren. Der Befehlshaber der ganzen großen Seemacht, die sich hier versammelt hatte, war der englische Vizeadmiral Seymour.

Raum daß unser Dampfer einige Tage in Tientsin angekommen und wir eben anfangen, auf unsere Schiffe verteilt, uns heimisch zu fühlen, da ging die Nachricht von der gefährvollen Lage sämtlicher Gesandtschaften in Peking ein, und der Entschluß wurde gefaßt, ein Entsatzkorps zu landen und nach Peking zu senden. Das war ein gewaltiger Entschluß, und seine Folgen zunächst unberechenbar.

Am 10. Juni 1900 waren die deutschen Landungsabteilungen unter Kapitän zur See v. Ussedom gelandet und die Expedition nach Peking, die nach dem Leiter derselben die Seymour'sche genannt wird, begann. Es waren im ganzen 2117 Mann, darunter 509 Deutsche, Offiziere, Matrosen, Heizer und Handwerker, die von den deutschen Kreuzern an Land gesendet wurden.

Von dem schönen Dampfer bis zur Seymour-Expedition, das war ein Schritt aus dem Palast in den Keller, es waren die guten fetten Tage, nun kamen andere. Wir hatten eine Ausrüstung für acht Tage mitgenommen, denn da doch eine Eisenbahn nach Peking ging, mußte diese auch benutzbar sein, beneidet von den Zurückbleibenden hatten wir uns in die Boote und Brähme eingeschifft und nach einigen Stunden waren wir an den Takuforts angekommen, von denen uns die Chinesen, die in großen Mengen auf die hohen Wälle geeilt kamen, anstarrten. Schon in der Riesenstadt Tientsin, auf dem Bahnhofe fingen die ersten Schwierigkeiten an, die sich dann systematisch steigerten, und Deutsche und Engländer mußten erst eine Maschine mit Gewalt und Geld requirieren, ehe Folge gegeben wurde. Mit vier Eisenbahnzügen wurde der Vormarsch nun angetreten. Je weiter man kam, desto häufiger wurden die Störungen am Bahnkörper. Die Schienen waren zuerst nur aufgebrochen, dann kamen Stellen, wo sie ganz fehlten, wo die Schwellen verbrannt waren, kurz und gut die Fahrt ging langsam vor sich, bald mehrten sich die Anzeichen von Feindseligkeiten, einzelne Bahnwärterhäuser waren niedergebrannt, die Wasseranlagen zerstört u. dgl. m. Am 11. Juni fand man die ersten gräßlich verstümmelten Leichen an der Bahnstrecke liegen, es waren chineische Angestellte, die man auf entsetzliche Weise zerhackt und zerschnitten hatte, Hände und Füße waren abgesäbelt, die Köpfe hatte man ein Ende weit mitgeschleppt, einem armen Kerl sogar das Herz aus dem Leibe geschnitten.

War es bisher in unseren sogenannten Durchgangswagen, es waren meist offene Güterwagen mit schnell hergestellten Sonnensegeln trotz Staub und Hitze noch ziemlich lebhaft und unterhaltend zugegangen, bei diesem Anblick fing doch jeder still oder laut an, seine Gedanken in besonderer Richtung zu spinnen, selbst mein getreuer Malchis, ein recht urwüchsiger Sohn der kurischen Mehrung, der preußischen Wüste, den ich mir als Ordonnanz ausgesucht, machte hier ein bedenkliches Gesicht und meinte in seiner biedereren Weise:

„Dat wir en schlechten Sproß.“

Es dauerte nicht lange, und die ganze Expedition erhielt einen anderen Anstrich, von allen Seiten zogen sich die wilden Banden der Boxer zusammen, und immer andauernder mußten die Züge halten. Bald gingen die Banden zum offenen Angriff über und Kompagnie um Kompagnie mußte aus den Schwigkassen von Zügen hinaus, um die bezopften Krieger in Schach zu halten. Bei dem Orte Lofa, etwa ein Drittel Wegs nach Peking, geschah der erste starke Angriff der Boxer, und wir konnten sehen, mit welchem Mut und welchem Fanatismus diese Menschen, die nur zum Teil gut bewaffnet waren, vorgingen. Lanzen und Fahnen und Schwerter wie im wilden Tanze schwingend kamen sie in nicht allzu schnellem Tempo heran und bald konnten wir sie uns in nächster Nähe betrachten. Alle Gefallenen trugen eine eigentümliche Uniform, schmale rote Gamaschen über den Fußgelenken, rotes Kopftuch, in das der Zopf eingesteckt war und eine Art roten Brustflak, darunter trugen die meisten sehr gutes reines Zeug. Bei sämtlichen wurden auf der Brust angenähte rote Täschchen gefunden, in denen gelbe Papieramulette steckten. Diese Amulette enthielten in chinesischer Schrift Worte mit irgend einer freundlichen Bemerkung für die roten Teufel von Farings und sollten die Boxer schußficher machen, sie glaubten auch fest daran, auch dann noch, wenn sie ihre Zopfgesossen mit den Beinen und zusammengestrampften Händen in der Luft auf dem gelben Boden liegen sahen, dann dachten sie, daß nach drei und spätestens acht Tagen die Seele freudig in die gelbe Haut zurückfahren würde. Ja selbst, wenn sie standrechtlich als Mörder verurteilt in eine Anzahl Gewehrmündungen schauten, die aus nächster Nähe auf sie gerichtet waren, dann riefen sie noch lächelnd: „Wartet nur, in acht Tagen stehen wir wieder doppelt da“. Aber in vielen hundert Fällen hat die Seele dies nicht mehr getan; um dabei uns etwas zu helfen trugen viele Chinesen, auch später die Regulären, ihre Regimentss-, oder wie sie dort sagen, ihre Bannernummer wie eine große Scheibe auf der Brust, das ist für die Zielenden gar nicht zu unterschätzen, und „Spiegel aufsitzen lassen“ auf dem Korn, war während der Expedition ein beliebtes Stichwort.

Noch immer kam Nachschub an Proviant und Arbeitern von Tientsin her, und wir näherten uns Langfang; dort geschah ein neuer Überfall. Einige Italiener waren ohne die nötige Vorsicht in das Dorf gegangen und nicht wiedergekehrt, nach dem Gefecht fand man fünf von ihnen als verstümmelte Leichen wieder. Am 18. Juni war die Bahnzerstörung vor uns derartig ausgedehnt, daß der Vormarsch mit den Zügen ausgegeben werden mußte. Die Angriffe der Feinde wurden stärker, reguläre chinesische Truppen mit Artillerie, Repetiergewehren und Kavallerie zeigten sich und griffen in die Kämpfe mit ein, die Bahnverbindung nach hinten war bald ebenfalls abgeschnitten. Die Verwundeten und Kranken mehrten sich, denn schon waren an einem Tage, dem 18. Juni, 7 Mann von uns gefallen und einige 30 verwundet worden. Ohne Transportmittel nach Peking vorzubringen war zur Unmöglichkeit geworden. Eine furchtbare Katastrophe stand uns bevor, und nach einem Kriegsrate am 21. wurde der Rückzug auf dem Peiho nach

Tientfin und die Aufgabe von Peking beschlossen. Aber nun kam erst der schwerere Teil des Marsches. Einige größere Dschunken wurden genommen, bemannt und für die Verwundeten eingerichtet, und rechts und links am Peiho, auf dessen dunkler Flut so manche Leiche, so manches tote, aufgeschwollene Tier dahin trieb und das Wasser verdarb — chateau Peiho nannte man es, denn man hatte eben oft nichts anderes, und der Staub, der aus der Wüste Gobi in alle Poren des Körpers drang, erzeugte einen Durst, dem man nicht widerstehen konnte, marschierte nun die Rettung und Erhaltung suchende Entschloßkolonne.

Und unsere Züge, die genommenen Bogerfahnen und Trophäen, der größte Teil unseres Proviantes und unseres Gepäcks — alles blieb zurück, was man nicht gerade in den Fluß geworfen oder zerstört hatte, denn wir hatten an Patronen und anderem notwendigsten Bedarf gerade genug zu schleppen. Wie aus der Luft gefallen waren die Pigtails nach unserem Abmarsch über die Züge her, und schaurig leuchtete der Brand unserer lieben Habe von Tangtsu her uns auf den ersten Marschmeilen, mancher Fluch und manche Verwünschung wurde laut, aber was half es, man mußte sich klar sein, wir waren auf dem Rückzuge in das Ungewisse hinein, umgeben von Horden, die kein Erbarmen kannten und kein Ziel, als die Vernichtung der weißen Rasse, die nun in den Tagen der Gefahr mit der Devise, Blut ist stärker als Wasser, fest zusammenhielt, ob Russe, ob Engländer, ob Franzose, ob Italiener oder Deutscher und mitten unter ihnen, als Bruchstück der gelben Rasse, die Kleinen, lebhaften, immer beweglichen Japaner, die ebenso wie die Chinesen keinen Gott so recht anerkennen, aber auch vor keinem Teufel beben.

Am Tage konnte nicht mehr marschiert werden. Die Feinde standen, von Dorf zu Dorf weichend, in immer dichteren Massen vor uns, und im Südosten rötete ein unheimlicher Feuerschein den Himmel und tönte anhaltendes Artilleriefeuer zu uns herüber — das war Tientfin, also auch dort wurde gekämpft, und dorthin strebte unser Zug, um den von allen Seiten sich die kühner und stärker werdenden Feinde sammelten. Wachsamkeit und stramme Marschdisziplin, Schnellfeuer bei vorgeschobenen Posten, Alarm und Aufbruch waren die Regel, Ruhe und Abkochen und jede Bequemlichkeit nur noch markierend, so zogen wir hin, aber die Fäähne fest aufeinander und den Entschluß in jedem Gesicht — noch stehen wir unseren Mann.

In jenen Stunden schweigenden Marschierens und scharfen Anspannens aller Nerven hatte man nicht Zeit zu besonderen Reflexionen, denn die Gedanken an die Erhaltung der Truppe, an das erneute Einsetzen einer notwendigen Offensive gegen die drohende Vernichtung, drängte alles in den Hintergrund: dennoch kamen Augenblicke, in denen man anfang die jetzige Lage mit anderen zu vergleichen. Vor einigen Jahren, an Bord des Kreuzers „Gertha“ hatten wir die brasilianische Verbrecher-Finsel Fernando Moronha im Atlantischen Ozean, besucht, interessant für jeden, der gerne sieht, wie sich eine aus Räubern und Mördern und anderen Verbrechern zusammengesetzte Menschenmenge unter dem eisernen Drucke der Notwendigkeit und

der absoluten Abgeschlossenheit ganz friedlich und arbeitsam zu benehmen weiß. Nicht weit von Fernando Noronha, das nur etwas über 20 qkm groß ist, liegt ein kleines Eiland, eigentlich nur ein Riff, das Rat-Riff. Auf Noronha gibt es nur Verbrecher und Wachen und Ratten, auf Rat Island nur Ratten und Vögel und Guano.

Von Fernando Noronha liegt ein Kabel über St. Pauls-Riff nach Süden. Dieses Riff ist nur ein ganz unbedeutendes kaum bekanntes Ding von einigen hundert qm, zu denen sich auch kein Eigentümer gemeldet hat, nur ein Ruheplatz für Seevögel. Als wir aber im Boot versuchten, dort zu landen, was wegen der von allen Seiten hochlaufenden Brandung nicht möglich war, gewahrten wir bald um uns ein denkwürdiges Leben der Tiefe entsteigen, erst einer, dann mehrere, dann hunderte von Haiischen tauchten auf und durchschnitten mit ihren Rückenfloßen die Wasseroberfläche um uns her und sie folgten uns in ihrer Blutgier, bis wir mit dem Boot wieder längsseit des Schiffes waren, und selbst dann noch weit in den freien Ozean hinein. Ein Vergleich, es war ja nur ein Vergleich, mit jener kurzen Bootsfahrt in sicherem Boot ging mir da, ich konnte mich des Gedankens nicht erwehren, durch meine Sinne.

In dieser kritischen Lage unternahm ich es, mit einer Orientierungs-Patrouille über das ganz verlassene Dorf Sia-Pu-Kou hinaus vorzustoßen, eine kleine Abteilung von sechs Mann, unter ihnen mein getreuer Obermatrose Malchis, der sich oft als findiger geschickter Mensch bewiesen hatte, sollten mich begleiten. Wir marschierten, ohne auch nur eine Spur eines lebenden Wesens zu erblicken, in fürchterlichem Sonnenbrand und trockenem Staub anderthalb Stunden in südlicher Richtung, bis wir an einen Kanal mit langsam fließendem, nicht sehr einladendem Wasser kamen. In der Nähe einer Wegkreuzung lagen einige zum Teil zerstörte Lehmhütten, auf der anderen Seite etwas über hundert Schritt entfernt ein besser erhaltenes aus Ziegeln erbautes Haus, dem freilich auch das Dach fehlte. Während wir anderen hinter dem schmalen Brettersteg, der über den Kanal führte, mit unseren Gewehren in Bereitschaft lagen, näherte sich einer der Matrosen mit aller Vorsicht dem Hause. Jeden Augenblick befürchteten wir, daß eine versteckte List plötzlich zu Tage trete — aber nichts davon — keine Seele weit und breit — das Haus stand leer, und da es etwas höher lag, als die übrige Gegend, schien es mir ein ausgezeichnete Beobachtungsplatz über die nur mit wenigen Gehöften bestandene Gegend zu sein. In vollem Lauf nahmen wir Besitz davon und fanden bald heraus, daß hier schon gekämpft worden, der das Haus umgebende Zaun war an mehreren Stellen durchbrochen und die Tür war eingeschlagen, umsonst untersuchten wir das kleine Anwesen nach irgend etwas Eßbarem oder Trinkbarem, es war nichts zu finden, der kleine Brunnen des Hauses war zerstört, mit Steinen und Balken gefüllt und der fürchterliche Geruch, der aus demselben aufstieg, ließ leicht erraten, daß irgend welche Opfer des Kampfes dort hinein geworfen worden waren. Da warnte mich der Ruf eines Postens auf der Giebelmauer, meine Blicke wendeten sich nach dem Kanalübergang, und siehe da — wir hatt.n

eine unverantwortliche Unflugheit begangen, man hatte uns in dem Steg, den wir unbewacht gelassen, eine Falle gelegt, und wir waren hineingegangen. Kaum daß ich, die Sachlage erkennend, auf Verteidigungsmaßregeln sann, fielen von der anderen Kanalseite aus einem Hirsefeld die ersten, nicht ganz schlecht gezielten Schüsse, und hinter einem Deiche entfaltete sich eine jener uns wohl bekannten mächtigen dreieckigen Bogerfahnen, und ein großer Kerl fing an sie mit dem üblichen Kriegsgeheul zu schwingen und vorwärts zu eilen. Das war seine letzte Heldentat, wieviel Schüsse ihn trafen ist nicht zu sagen, wohl aber grinsle mein freundlicher Malchis über das staubkrustige, mehrere Tage nicht mehr gewaschene Gesicht und meinte:

„Dem Kerl ist die Puße ausgegangen, der singt nicht mehr aus“. Er war übrigens ein verteuftelt unerfrochener Kerl, dieser Fahnenträger. Schnell wurde nun unsere kleine Feste in Verteidigungszustand versetzt, aus den paar noch vorhandenen Balken und einigen Steinen ließ sich leicht der Eingang verbarrikadieren, der Brunnen wurde alsbald über der Erde abgebrochen, und das Bißchen von gewonnenem Material zur Herstellung eines festen Standes außerhalb des Hauses verwendet. Daß wir unsere Stellung hielten, war die einzige Art der Rettung, wenn solche überhaupt denkbar, denn aus den entfernten, auf unserm Wege stromabwärts gelegenen Gehölzen tauchten neue Bogerbanden mit und ohne Fahnen auf, und kurz nach Mittag war eine regelmäßige Belagerung im Gange. Das Feuer der Chinesen war nicht das Schlimmste, der Durst war schlimmer, Lippen und Hals waren wie ausgedörrt und schmerzend, und mit jeder Stunde wurde die Lage bedenklicher.

Zuerst hielten sich die Boger in einiger Entfernung, dann aber begannen sie todesmutig anlaufend einen Angriff nach dem andern, und mancher mußte in den Sand beißen. Wir mußten äußerst vorsichtig sein. „Nur noch ganz sichere Schüsse abgeben“, befahl ich, denn schon wurde uns die Munition knapp, den Bogern kam es aber bei ihrer Menge nicht auf einige Menschen und noch weniger auf Munition an.

Unsere ganze Hoffnung stand auf die Nacht gerichtet, denn in der Nacht kämpfen die Chinesen nicht gerne, ob sie sich vor den Geistern fürchten? Wer weiß. Wir konnten's gebrauchen!

Gegend Abend hörte das Schießen wirklich auf, aber wir waren eingeschlossen, lange konnten wir nicht mehr aushalten, ohne Munition, ohne Wasser! Die kleinen Verwundungen, die wir hatten, waren geringfügig, aber was würde das Ende sein, ich dachte an die vielen zerstückelten Leichen, die ich gesehen, von denen allem Anschein nach auch einige hier im Brunnen lagen und die Hoffnung auf Entsatz? die war gering, man hatte uns sicher für verloren gehalten, und in jeder Stunde entfernten sich unsere Freunde mehr und mehr von uns.

Es dunkelte — wir lagen mit gespannter Aufmerksamkeit jeder auf einer Seite vor dem Hause, drei Mann als Sicherung im Innern, da kam einer meiner Leute zu mir herangekrochen und raunte mir ins Ohr:

„Seh'n Sie, Herr Kapitäuleutnant, dort den Stein —?“

„Ja, ich sehe ihn.“

„Der war vorhin nicht da — passen Sie auf, das ist kein Stein!“
Und wahrhaftig, nach einigen Minuten erblickte ich noch einen und noch einen und der erste war nicht mehr da, wo er zuerst gelegen, er war näher gekommen.

„Da het en Uhl seeten“, hörte ich die Stimme meines braven Malchis,
„dat wör noch so en Föschchen for em wesen.“

„Lassen Sie mich das machen“, flüsterte mir Malchis dann zu, „ich bin von dem Triebsand zu Hause das Rutschen gewohnt“, und schon war er, flach auf die Erde gedrückt, einige Schritte vom Hause weg, während wir mit gepreßtem Atem auf unseren Posten lagen.

„Im Bogen nach links, von dort zurückkommen“, hatte ich Malchis noch befohlen, damit wir sicher waren, daß uns die Boxer nicht gleichzeitig mit ihm über den Hals kommen sollten, wenn die Geschichte wohl oder übel auslief.

Es waren lange Minuten, sie schienen mir eine Stunde, und schon machte ich mir bittere Vorwürfe, den Getreuen auf solch gefährliches Wagstück losgelassen zu haben, da tönte ein Schrei durch die Nacht, wie der eines wilden Tieres, dann ein Getrappel von vielen eilenden Schritten, dann wurde es still. — Wir horchten und horchten, das Ohr auf die Erde gepreßt, endlich langsames, sachtcs Schlürfen von der Kanalseite her.

„Malchis —!“

„Ja, Herr Kapitanleutnant — die Sache ist richtig“, kam es zurück.
„Was ist richtig — schnell heran — die Luft ist rein.“

Nun sprang Malchis auf und mit einem Satz, den ein lautes Hurra begleitete, warf er einen vollen Patronengürtel*) zu unseren Füßen nieder —

„Und der Chinese selbst —“

„St — St —“, machte Malchis mit einem Gesicht, das alles erraten ließ, während er mit der Rechten auf ein langes Boxermesser zeigte, das er seit einigen Tagen im rechten Stiefelschaft trug.

„Und was hast du da um den Hals?“ fragte nun einer der anderen.

„N'en Halswärmer — nach der neusten Mode! N'en Zopp!“

„Sehen Sie, Herr Kapitanleutnant, ich sollte ja einen Bogen machen, da dachte ich mir, lauf' mal gleich bis an den Deich und richtig, da lag neben einem Lumpel der tote Fahنشwenker und da hab' ich mir das Ding gleich als Andenken mit nach Haus gebracht, immer ein schlechter Tausch gegen meinen neuen Tabaksbeutel, der nun mit verbrannt ist von der Bande mit einem ganzen Pfund Shag für 2 Mark 50!“

„Aber Mensch, erbarm dich, wie hast du den Zopp nur runter gekriegt?“

„Mit det Meß“, sagte Malchis und klopfte stolz wieder auf den Stiefel.

„Na, ich danke schön“, erwiderte der Frager, und wir mußten alle trotz der verzweifeltsten Lage, in der wir waren, lachen über den kühnen Friseur

*) Die Chinesen verwendeten in diesem Kriege die für unsere Gewehre passende Munition.

von der kurischen Nehrung, der in seinem jetzigen Zustande allerdings schon mehr einer Rothhaut, die auf Skalpe ausgeht, glich, als einem schlichten Dermatrosen S. M. S. „Rügen“.

Aber nun, nachdem das Persönliche erledigt, rückte Malchis erst mit der Hauptsache heraus, er hatte bei seiner gewagten Exkursion, bei der ihm neben seinem Wagemut besonders seine treffliche Beobachtungsgabe zu gute kam, noch etwas Wichtigeres ausgekundschaftet und das war für meinen kleinen Trupp mehr wert, als die Siegesbeute von Malchis, es war die freudige Nachricht, daß er, seinem eigenen Instinkt folgend, einen Hafen geschlagen hatte, dort hatte er gesehen, wie ein größerer Sampan, von mehreren Rudern bewegt, von oben gekommen und angelegt hatte, was aus den Eigentümern geworden und wie viele es gewesen, das hatte er in der Eile nicht erspähen können.

Nun galt es zu handeln — zwei Mann, wiederum Malchis und noch ein Dermatrosen nahmen die Spitze, in kurzen Abständen folgten wir anderen, alle so leise wie möglich uns über den Sand schiebend, mit der Richtung nach dem Sampan und richtig, da lag er, dicht unterhalb der ersten Stützen, ein kleines Wölkchen, ein schwacher Lichtschein, der aus einem Kohlenfeuer hervorging, bezeugten, daß jemand im Boote sei, und bald unterschieden wir einen einzelnen Chinesen, der still vor seinem kleinen Feuer saß. Ohne einen Befehl abzuwarten, stürzten sich die ersten von oben auf den nichts Böses ahnenden Kerl und ehe er einen Laut von sich geben konnte, lag er gründlich geknebelt und gebunden auf dem Boden des Sampan, schnell waren die Riemen hervorgeholt, das Boot losgeworfen und erst langsam, dann immer schneller, wickten wir in dem schmalen, seichten Gewässer stromabwärts. Niemand hatte unsere Flucht bemerkt, und als wir erst sichere Bewegung im Boote fühlten und unseren quälenden Durst aus dem ecken Wasser des Kreeks gestillt hatten, da atmeten wir auf, denn es war uns klar, daß wenn ein Sampan, von oben kommend, hier anlegte, und wie es sich zeigte, daß auch etwas Strömung mit uns war, daß wir bald in den Peiho einlaufen mußten. Nur noch einmal drohte uns eine ernstliche Gefahr, als wir nämlich bei beginnendem Tageslicht ein kleines Dorf oder besser ein größeres Gehöft passieren mußten, das dicht am Wasser stand, über das hier wieder eine Brücke hinüberführte.

Aber auch hier wußten wir Rat, der unglückliche Bootswächter, der immer noch den schmierigen Lappen, den Malchis ihm in den Mund gezwängt hatte, zwischen den Zähnen trug, wurde, nachdem wir ihm unsere Absicht mit einem Revolver und etwas pigeon*) Englisch deutlich genug gemacht hatten, mit einem Strick um die Beine, an den Steuerriemen gestellt und während wir alle uns unter Matten und Decken, jeden Augenblick bereit hervorzuspringen, niedergekauert hatten, steuerte er uns so sicher und so schnell durch die Brücke, daß zu anderer Zeit wir ihn gern wegen seiner Geschicklichkeit gelobt hätten. Noch eine Stunde und wir liefen in den Peiho

*) Korruptiert von business english.

ein und noch eine Stunde, da sahen wir in der Ferne die Dschunken unserer Truppen im Fluß verankert liegen, denen wir nun, was die Ruder halten wollten, entgegensteuerten.

Was unseren Leuten bei diesem Rückzuge am meisten zusetzte, war neben den Chinesen, der harte Wechsel von Tag und Nacht, von Hitze und Kälte, wie solches das kontinentale Klima Nordchinas mit sich bringt. Nun konnten, solange wir unsere Züge hatten, tags und nachts leichte und wollene Sachen getauscht, und zum Lagern Decken ausgegeben werden. Das hatte auf gehört, das schwere wollene Zeug war das ein und alles für Kälte und Sonnenglut geworden. So kamen wir unter steten Kämpfen und wachsenden Verlusten bis nach dem starkbefestigten Arsenal von Hsiku. Es lag auf dem Wege, der der unsrige war, und es mußte genommen werden. Es war der 22. Juni, der Tag, an dem der tapfere Admiral Seymour, der immer an der Spitze war, den Ruf ertönen ließ "The Germans to the front", der im Augenblicke großer Gefahrerkennungen ein Ehrenruf für jeden deutschen Seemann geworden ist. Dem Sturme der voraneilenden deutschen Schiffskompanien von „Hertha“, „Hansa“ und „Kaiserin Augusta“ hielten die Chinesen nicht mehr stand, und das reiche Arsenal wurde erobert, freilich mit großen Opfern, unter diesen der Korvettenkapitän Buchholz. Er hatte zusammen mit einem englischen Unteroffizier eine gewonnene Schnellfeuerkanone bedient, die auf einer Bastion von Hsiku stand. Beide wurden von den Chinesen erschossen. Endlich, endlich kam der Entschluß, das Entschlußkorps von Tientsin, wohin die europäischen Mächte unterdessen an 12000 Mann geworfen hatten, aber böß sah es mit uns aus. In den 16 Tagen, die unser Vor- und Rückmarsch gedauert hatte, hat das Expeditionskorps eingebüßt 62 Tote und 228 Verwundete, darunter von der deutschen Marine 12 Tote und 62 Verwundete, fast das ganze Korps mußte schließlich die Verwundeten nach Tientsin hineinragen. Aber etwas konnte von uns berichtet werden: die Deutschen haben keinen Verwundeten, keine Waffen, keine Munition zurückgelassen.

Großes hatten wir erlebt und mitgewirkt in der ja leider vergeblichen Expedition, die in der Geschichte unserer Marine die Seymour-Expedition heißen wird, aber Großes, ja Größeres war unterdessen unten am Peiho vor den Takuwerken geschehen. Das Verhalten der Chinesen, die die Werke besetzt hatten, war zweideutig geworden, und wollte man dem Expeditionskorps und der Besatzung von Tientsin eine Hilfe angedeihen lassen, so mußten die Takuwerke zeitweilig besetzt werden.

Durch die versammelten Admirale wurde dem chinesischen Kommando nachts 12 Uhr am 16. Juni das Ultimatum übergeben, um 2 Uhr die Werke zu räumen, andernfalls man sie nehmen werde. Zu diesem Zwecke waren die leichten Schiffe, die im Flusse Peiho lagen, benachrichtigt und ein Landungskorps von 800 Mann an Land gesetzt worden. Den Oberbefehl übernahm der deutsche Kapitän z. S. Bohl. Die Schiffe waren den Werken gegenüber nur schwach. Es waren kleine Kreuzer und Kanonenboote, nämlich „Stis“ (deutsch), „Algerine“ (engl.), „Vion“ (franz.), „Gilyad“ (russisch), „Bobre“ (russisch), „Korejets“ (russisch), „Atajo“ (jap.), ferner zwei englische

Kanonenboot „Itis“ dampft zum Nahkampf übergehend an „Algerine“ vorüber.

Torpedobootszerstörer. Sie hatten zusammen 2 schwere, 5 mittlere und 37 leichte Geschütze, diesen standen von der Rückseite der Werke her über 40 Kanonen mittleren und schweren Kalibers gegenüber. Es war Mondschein und klares Wetter.

Plötzlich um 12 Uhr 50 Minuten eröffneten die Chinesen das Feuer auf die Kanonenboote, und die Kanonen, wohl schon vor Dunkelwerden eingestellt, sendeten wohlgezielte Geschosse von ihren Wällen herab. Nungriffen auch die Kanonenboote an, die englischen Torpedozerstörer nahmen der Verabredung gemäß sofort die chinesischen Torpedoboote, die dort vor Anker lagen, und bald lag alles auf dem vorher bestimmten Ankerplatz; die Geschichtsentfernung dieser Nacht war 2200—2500 m, das Zielen war durch die Undeutlichkeit der Ziele und den Rauch unsicher, es mußten daher Pausen gemacht werden, um den Munitionsverbrauch nicht zu groß zu machen. Um 2 Uhr ging Kapitän Lans mit dem „Jltis“, dem der zweite Platz hinter der „Algerine“ gegeben worden, unter dem Hurraruf der Engländer an diesen vorüber, dicht an das Nordwerk heran. Nun, wo es heller wurde und die Formen des „Jltis“ mehr als die der anderen Schiffe hervortraten, wurde es hauptsächlich als Ziel für die chinesischen Kanoniere genommen, und bald waren die Maschinenkanonen der Kommandobrücke nebst ihren Mannschaften außer Gefecht gesetzt. Um 4 Uhr 25 Minuten gab Kapitän Lans dem Landungskorps das Signal zum Angriff von Land, auf 400 m herangekommen, wurden die vereinzelter Mannschaften, die Deutschen im Zentrum, von Granat- und Kartätschfeuer empfangen, die Chinesen leisteten Widerstand bis zum Eindringen in die einzelnen Forts. Um 5 Uhr 15 Min. dampften „Jltis“ und „Algerine“ gegen das Südwerk vor, das war etwa die Zeit, in der eine Granate den Kommandanten traf und ihn schwer verwundete. Nichts destoweniger führte er, auf einem Beine stehend, das Kommando weiter und erst als ein zweiter Schuß in die Brücke ihn vollends an Deck schleuderte und den Oberleutnant Hellmann tötete, mußte er den Befehl über den „Jltis“ an den Oberleutnant Hoffmann Samatsh Edler von Waffenstein abgeben. Erst um 8 Uhr schwieg das Feuer, und die Chinesen flohen in unregelmäßiger Flucht von dannen. In diesem glorreichen Gefecht, das den „Jltis“ 9 Tote und 14 Verwundete kostete, hat dies Schiff 658 Stück 8,8 cm-Granaten und 3174 3,7 cm-Granaten verfeuert. Der „Jltis“ war selbst stark mitgenommen, hätte aber jeden Augenblick das Gefecht wieder beginnen können.

Korvettenkapitän Lans erhielt als erster Marineoffizier den höchsten preußischen Orden, den Pour le mérite, und um eine alte Tradition wieder zu Ehren zu bringen, verlieh der Kaiser dem Schiffe selbst diesen Orden als militärischen Gallions Schmuck. Durch die Wegnahme der Takuforts und die Wiedereinnahme von Tientsin wurde den nun täglich sich mehrenden Truppen der Verbündeten der Weg nach Peking eröffnet und nochmals der Vormarsch mit verstärkter Macht angetreten, denn noch immer hielten unter den allergrößten Entbehrungen die Eingeschlossenen in den Gesandtschaften stand, wie wohl schon seit Wochen von der Niedermehelung die Kunde ging. Nach einem vollständigen Bombardement und einem Sturm, der über 300 Tote

kostete, erkriegten die Verbündeten am 14. August die Mauern Peking's, allen voran die Japaner, und mit grenzenlosem Jubel wurden die Befreier von den Gesandtschaften empfangen, die Monate in Hängen und Bangen geschwebt. Das deutsche Seesoldatendetachment unter Graf Soden hatte Hervorragendes geleistet, von Anfang bis zum Ende der Belagerung. 11 Mann von 54 waren gefallen und 15 verwundet, und als die Rettung sich nahte, da schlossen die Überlebenden sich den Befreiern an zu gemeinschaftlichem Streit, erstiegen das Ha-ta Tor, erbeuteten 8 Kanonen und töteten 200 Chinesen.

Der Mann aber, sonderbare Schicksalung, der die Gesandtschaften mit allem was darin lebte, belagerte und unerbittlich dem Messer überliefert hätte, der alte chinesische General Tung-juh-siang, ist, als er später erkrankte, noch lange von mitleidigen europäischen Missionsärzten behandelt, die mit Kunst und Mühe sein Leben zu fristen beflissen waren, gestorben.

Mit der Befreiung der Gesandtschaften in Peking war noch nicht das Ende erreicht, nun kam erst die weitere Vollstreckung der Strafurteile und die Züchtigung der Aufwühler, unter anderem die Einnahme von Paotingfu, wo im ganzen Bezirke eine Anzahl von Christen, Missionare mit ihren Familien und Beamte, hingemordet waren. Die fürchterliche Art der Ermordung läßt sich nicht gut schildern, sie war aber derartig, daß sich die Feder sträubt, die es beschreiben sollte. Durch Zufall konnte ein Gefangener von den Vorgängen berichten, nachdem man ihn, den Missionar Green, im traurigsten Zustande vorgefunden hatte.

Korvettenkapitän Lans.

Unter den chinesischen Oberführern war ein gewisser Ling-jung, stellvertretender Generalgouverneur. Selbst nach dem Sturme von Paotingfu war er dort geblieben, aber man entdeckte ihn durch ein kleines Stück Papier, die Abschrift eines Berichtes nach Peking, in dem er meldete, daß alle Fremden in Paotingfu aus dem Wege geschafft seien. Außer ihm griff man noch mehrere hohe Leute, den Tatarengeneral Kueiheng und den Reiterobersten Wang-hon-quot, dieser war es, der die Familie des Missionars Bengler, die bei ihm Schutz gesucht hatte, seinen wilden Bestien von Soldaten überantwortet hatte.

Alle drei wurden an einem Tage auf offenem Felde, wobei die verbündeten Truppen unter dem Gewehr standen, nach chinesischer Art von einem Chinesen, auf der Erde knieend, hingerichtet. Die höchsten Verbrecher aber, auf die man fahndete, erwischte man nicht, sie waren an die äußerste Grenze des Himmlischen Reiches geflüchtet.

Wo aber die europäischen Interessen am meisten sich konzentrierten, und wo Tausende von Weißen in Gefahr waren, beim Umsichgreifen der Unruhen geopfert zu werden, am Sang-tse, dem Sohne des Meeres, da lagen nun vor den zahlreichen und starken Batterien des Woonung unsere Panzerkrieger der Brandenburgklasse mit anderen zusammen, und die dicken und vielen Kanonen hielten die Langzöpfe in genügendem Respekt, bis an Land die Truppen, auf deren Uneinigkeit die Chinesen vergebens hofften, volle Arbeit getan hatten. Die Führung des ganzen europäischen Heeres lag in den Händen des im März 1904 verstorbenen Generals Grafen Waldersee, und alle Welt war froh und zufrieden, daß man sich einem deutschen Oberbefehl in China untergeordnet hatte.

Weithinauf alldann, 1200 Seemeilen weit bis Hankou, so weit wie unser guter alter Rhein lang ist, gingen jetzt unsere Kreuzer hinauf den Riesenstrom, neue Niederlassungen wurden gegründet und besetzt, und überall in China, dem Reiche der 400 Millionen Menschen, hallte der Name der Deutschen wider, freilich in verschiedenen Tonarten. Die Takuforts wurden geschleift, die Gesandtschaften in Peking vergrößert und zu verschanzten Lagern umgewandelt, Besatzungstruppen nach Shanghai und Tientsin gelegt, den Chinesen die Kosten des Kriegszuges und Strafeszug für alle Schädigungen auferlegt und anderes mehr.

Was aber war mit die Haupterrungenschaft des ganzen Feldzuges? Die Marine hat sich in hervorragender Weise kampfbereit gezeigt, zu Wasser und zu Lande, im Kampfe auf die starken Werke der Gegner an Land wie im Kampfe auf der See hat sie Großes geleistet und nicht einen Augenblick versagt, sie hat dann mit den Kameraden der Landarmee, den deutschen wie mit den fremden zusammen gestanden und sich überall Achtung, Geltung und Sympathie erworben, Tausende unserer Landesfinder sind hinaus gezogen aus allen nord- und süddeutschen Ländern, und die Augen der Nation haben sich in ihnen verkörpert und Umschau gehalten in der großen Welt, ihre Kenntnisse und Erfahrungen bereichert, die bisher nur auf engen Horizont beschränkt waren.

Wenn längst die Gräber der einzelnen da draußen im Flugsande des chinesischen Völk verstaubt, vergessen sein werden, ihre Taten werden in ihren Erfolgen weiterleben. Und wie im großen, so im kleinen, die vielen mitgebrachten Trophäen an Kanonen und Fahnen, an Bannern und Gingals, an Gewehren und Schwertern, die sich nun in Museen und Schulen und Schlössern und Häusern Eingang geschafft haben, werden noch lange zeugen von der vereinten Arbeit von Marine und Armee im fernen Osten. Und wie im großen, so im ganz kleinen, nur um von meinem getreuen Malchis noch zu sprechen, er erhielt die Tapferkeitsmedaille nebst der Chinamedaille,

er wurde Bootsmannsmaat, aber leider blieb er nicht in der Marine. Es zog ihn wieder hin nach seinen Sanddünen bei Kranz, seinen Fischerbooten und Krähenfangstellen, dort hat er sich an stillem, einsamem Strande, fast weltverloren in der starren Natur seiner Heimat, sein Wigwam gegründet und über seinem Feuer oder an der Tür seines kleinen Fischerhäuschens den Popf des großen chinesischen Bannerträgers aufgehängt. Und wenn er zu ihm aufblickt, wird ihm jene Nacht am Peiho wieder vor Augen treten und er wird sich sagen: „Ja, ja, unseren Todesgesang glaubtest du auszu stoßen, als du die Boyerfahne aufpflanztest — aber du hast dich ekelig in den Finger geschnitten!“

Dem fernen Wetterleuchten in Asien, dem Kampfe der Gelben untereinander war bald der Krieg der Verbündeten mit China gefolgt. Jedoch das Wetterleuchten hatte damit nicht aufgehört. Im Vertrage von Shimonoseki hatten die Mächte dem obliegenden Japan, das heftig an eine Zerstückelung des Riesennachbarn ging, einen Teil der Beute streitig gemacht, vorzugsweise waren es die Russen, die sich den Löwenanteil sicherten, und die Wetter, die sich von neuem ansammelten, zogen dichter und unheilsschwerer am Horizonte empor. Es braute sich dort etwas zusammen, was über kurz oder lang, von Ost nach West mit Sturmeseile fortschreitend, die alte Welt in den Fugen erschüttern muß. Die großen europäischen Mächte werden davon erfaßt, und jeder ist auf seiner Hut. Nicht zum wenigsten ist Deutschland mit seinem auswärtigen Handel, mit allen Fasern seiner Lebensfähigkeit von solchen weltumfassenden Vorgängen berührt, und es mußte, wenn nicht große Gefahr entstehen sollte, mehr geschehen als bisher — dumpfes Gefühl war genügend im Volke vorhanden, ein Ahnen von Weltengröße und Weltmacht, aber noch lag gar vieles bei uns im argen, da geschah etwas, das plötzlich das Volk der Dichter und Denker aufrüttelte und den alten, biederen Michel, wie man den Deutschen nennt, auf die Sohlen brachte.

Michel, horch, der Seewind pfeift,
Auf und spitz' die Ohren;
Wer nicht jetzt zum Ruder greift,
Hat das Spiel verloren.

So sang G. Schwab, und als die deutschen Postdampfer „Bundesrat“, „Herzog“ und „General“ von den Engländern unter der Verdächtigung, mit der Kaiserlichen Flagge Kriegsmaterial für die Burenstaaten zu schützen, genommen und fortgeschleppt wurden, da ging ein Schrei großer Entrüstung durch das weite Land, und alles rief nach Genugthuung, nach Vergeltung, aber — was wollte man machen. — Es fehlte an der Hand und dem Schwerte, es fehlte an Schiffen, und läßt sich auch manchmal in der Bedrängnis ein Heer von Hundertausend improvisieren, und dies immer nur mit unverhältnismäßigen Opfern, auf dem Wasser geht solches nicht, Schiffe wollen gebaut sein, wollen das eine aus dem anderen folgerichtig sich entwickeln, ebenso wie ihre Mannschaften und Offiziere. — Da stellte sich Seine Majestät der Kaiser im Vollbewußtsein, daß sein Kurs der richtige sei, an die Spitze der Volksbewegung. Seine scharf ausgeprägten Worte:

„Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser!“

und die in Hamburg am 18. Oktober 1899, dem Jahrestag der Leipziger Völkerschlacht, gesprochenen:

„Bitter not tut uns eine starke Flotte!“

gaben der Bewegung den Impuls, der sie in das tatsächliche Leben rief, und wie bei den Griechen unter Themistokles, unter den Römern zuzeiten der Seeräuberriege, und überall, wo die Volkseele anfängt, die Größe und Macht der See zu begreifen, so entstanden bei uns in den großen offenen Städten des Landes und der Küsten, auf den stillen Höhen der Berge wie in den Tiefen der Fabrikbezirke regsame Vereinigungen, Flottenvereine, Kolonialvereine, Alldeutsche Verbindungen, alle in dem einen Streben, den Kaiserworten gerecht zu werden, ihm nachzueifern, dem Deutschen Reiche eine starke Flotte zu geben. Was das Jahr 1898 begonnen, wurde im Jahre 1900 im Aufbau vollendet, ein deutsches Flottengesetz, und dieses Gesetz ist es, mit dem die Admirale Hollmann und Tirpitz und mit ihnen viele andere bedeutende und strebsame Männer ihre Namen verbunden und für lange Jahre hinaus bekannt gemacht haben und die man nennen wird, wenn es sich um Deutschlands Macht auf dem Meere und im Rate der großen Weltmächte handelt. Alfred Tirpitz, nunmehr von Tirpitz, ist 1849 in Rüstlin geboren, er trat 1865 in die Marine ein, wurde 1881 Korvettenkapitän und hat sich große Verdienste um die Ausbildung des Torpedowesens erworben, 1892 führte er als Konteradmiral das Kreuzergeschwader in Ostasien und wurde 1897 zum Staatssekretär ernannt.

Nicht heute einmal, wenn es gerade gelegentlich stimmt, oder heute nicht, wenn es nicht paßt, sollen die Schiffe gebaut werden, soll eine Flotte entstehen, sondern wie es das Flottengesetz bis zum Jahre 1917 vorsieht, in ganz bestimmten Zeiten ganz bestimmte Klassen und Schiffe. Und so ist der eigentliche Tag des Gesetzes, der 14. Juni des Jahres 1900, ein Markstein für die Flotte geworden auf dem Wege zu höheren Zielen der Macht, des Ansehens, des Friedens und der Gerechtigkeit.

Dieses neue Flottengesetz sieht jetzt 38 wirkliche Linienfahrer vor, 2 Flottenflaggschiffe, 4 Geschwader zu 8 Schiffen und 4 Schiffe der Reserve, ferner 14 große Kreuzer und 14 kleine Kreuzer nebst den notwendigen anderen Schulschiffen, Übungsgeschwadern, Torpedoboote und andere mehr.

Von diesen Schiffen sind im Jahre 1904 vorhanden gewesen 18 vollgültige Linienfahrer, 11 große und 14 kleine Kreuzer, die fehlenden Schiffe werden bis auf weiteres durch minderwertige ersetzt. Das ist schon eine ganz achtunggebietende Macht, und es muß schon vieles aufgeboten werden, wenn man solche Flotte von der See verdrängen will. Wie es nicht anders sein konnte, haben die anderen Seemächte in gleicher Weise ihr bisheriges Bautempo teilweise schon vor uns geändert, und es kommt mit jedem Tage mehr zum Ausdruck, daß die Völker sich bewußt werden, daß in der Beherrschung des Meeres die Herrschaft der Welt liegt.

Stufenweise, Hand in Hand gehend mit der Materialvermehrung,

steigerte sich der Bedarf an Mannschaften aller Kategorien, aber Deutschland, von jeher eine Nation von großem, vielleicht zu willigem Anpassungsvermögen, liefert von Strömen und Seen und Kanälen, aus Maschinenbauanstalten und Fabriken, aus hohen Schulen und vom Lande so viel geeignetes junges Blut auf das Wasser, daß an einen Mangel an Erlaß im Seeoffizier- und Matrosenkorps, vor den Feuern und in den Maschinen, in den Konstruktionsbureaus wie bei der Verwaltung und bei den Ärzten nicht zu denken ist. Im Gegenteil, der Andrang ist stets ein solch heftiger, daß mit Auslese gearbeitet werden kann.

Im Jahre 1903 zählte die kaiserliche Marine

1722 Offiziere und Ärzte,
 583 Offiziersaspiranten,
 1535 Deckoffiziere und
 Unteroffiziere,
 30745 Mannschaften, dazu
 1000 Schiffsjungen,
 zus. 35685 Mann.

In der Handelsmarine waren beschäftigt zur selben Zeit etwa 50000 Mann, von denen nicht mehr als 2000 Ausländer sind, und zwar kommen auf die Dampfer von Hamburg 19434 Mann, von Bremen 12022, im ganzen auf die Dampfer 38592, auf die eisernen Segelschiffe 6552 und auf die hölzernen 2978 Mann. Diese Zahlen geben gleichzeitig einen Anhalt für die Modernisierung der Handelsflotte.

Es kann nicht jeder Kadett Großadmiral werden, wenn er auch stets dies hohe Ziel vor Augen haben soll. Wie bei der praktischen Seefahrt es Schiffsunglücke

Admiral Alfred von Tirpitz.

und Havarien gibt, so ist es mit der Laufbahn vom Seekadett zum Admiral, da sind viele Untiefen, auf die der junge Mann geraten kann, je nachdem er sein Bestes richtig aufgemacht, oder nicht, da sind viele Fährlichkeiten, die er umschiffen, umsegeln oder umkreuzen muß, so viel Signale und Bestimmungen, die er kennen muß, daß es leicht einmal irgendwo hapern kann, sei es, daß er zu viel Dampf hat oder zu wenig, zu viel Umdrehungen macht oder zu wenig, zu schnell das Ruder legt oder zu langsam, viele Fälle, die man nicht ahnt, der Weg, die Einfahrt ist nicht immer gut gebojrt, oft gar nicht, mit einem Worte, der Adler auf der Spaulette und

nun gar erst die Sterne auf demselben sind nur wenig Glücklichen beschieden. Viele sind berufen, heute 200 jedes Jahr, aber wenige sind auserwählt.

Noch keinem Staate, zumal auf dem Gebiete der Kolonialmacht, sind bittere Erfahrungen und Rückschläge geschenkt worden, so ergeht es auch uns, wie zuerst in Kamerun und Ostafrika, so wiederum in Südwestafrika, wir müssen eben hindurch durch die Schule, wie die anderen auch und weil unsere heimatlichen Verhältnisse in mancher Beziehung ungünstiger liegen, als die anderer Länder, deshalb wird der Preis, den wir mit Gut und Blut anderenorts werden zahlen müssen, nicht immer der niedrigste sein.

Aber es ist auch kein Blendwerk, keine Illusion, für die die großen Summen von mehreren Hundert Millionen ausgegeben werden; unsere Industrie, unser Handel, unsere Handelsflotte haben nachgerade solche Dimensionen angenommen, daß etwas Großes geschehen mußte. Kein anderes Land hat sich in gleichem oder ähnlichem Maße entwickelt, wie dies Deutschland getan hat. Die anderen Länder haben eine Zeitlang zweifelnd, spöttelnd dem aufstrebenden Deutschland zugeesehen, nach und nach fing man an zu glauben und zu staunen, und heute ist der Neid — die Sucht, Deutschland nicht hoch kommen zu lassen, oft heimlich, oft offen ausgesprochen worden, und es ist ein Kampf der Interessen auf dem Weltmarkte entstanden, der über Nacht leicht in einen ernsteren Kampf ausarten kann. In erster Linie ist es England, das sich auf dem Weltmarkte bedroht sieht und uns deshalb wieder bedroht mit Zollgesetzen und ähnlichen Schikanen, deshalb müssen wir uns hüten, daß man nicht, wenn es plötzlich jemand einfällt, uns die Wege verlegt und ungangbar macht, auf denen das Leben unseres Handels, auf denen das frische und gesunde Aufblühen unserer Industrie beruht — die Wege von Land zu Land — der offene Ozean, denn der Ozean gehört nicht einer einzigen Nation, die da glaubt, seit hundert Jahren ein Erbpächter aller Handelswege zu sein, sondern das Meer ist von Gott geschaffen als ein Verbindungsweg für alle Nationen. Die Hunderte von Millionen, die wir zum Schutze dieser Wege jetzt ausgeben, sind eine Notwendigkeit für die wachsenden Tausende von Millionen, die als unser Interesse, unser Eigentum, der Besitz der Nation, der Zins um Zins trägt, darauf schwimmen.

Die Erkenntnis dieser Tatsache ist unserem Kaiser in Fleisch und Blut übergegangen. Seine Worte und Handlungen bekräftigen es, und wenn wir zum Wohle unseres Vaterlandes und zum Gedeihen unseres Gesamtwohlstandes, sowie zur Sicherheit des allgemeinen Friedens in Europa sehen, wie unsere Flotte nun Schritt haltend mit Handel und Industrie erstarkt, dem Deutschen zur Freude, dem Mißgünstigen zum Neid — denn Wohlsein und Stärke wird stets seine Neider finden — so wissen wir, daß, wenn wir auch alle etwas Anteil an dem Geschehenden haben möchten, der größere, kraft- und machtvoll in die Erscheinung tretende Teil in erster Linie gebührt unserem königlichen Herrn, dem Kaiser Wilhelm II.

Kane, der Nordpolfahrer

Arktische Fahrten und Entdeckungen
der zweiten Grinnell-Expedition zur Auffindung Sir John Franklins
unter Dr. Elisha Kent Kane. — Beschrieben von ihm selbst
Achte Auflage. Mit 67 Text-Abbildungen und einer Karte.

Sein gebunden M. 5.—

Cook der Weltumsegler Leben, Reisen und Ende
des Kapitäns James Cook,
insbesondere Schilderung seiner drei großen Entdeckungsfahrten. Mit 62 Text-Ab-
bildungen und vier Farbendruckbildern. Fünfte Auflage. Sein gebunden M. 4.50.

Franklin, der Held des nördlichen Eismeer
Sechste Auflage. Mit zahlreichen Text-Abbildungen sowie vier feinen Farbendruck-
bildern nach Aquarellen von Albert Richter. Wohlfeile Ausgabe. Geb. M. 3.60.

Deutsch-Ostafrika von **Paul Reichard**
Gebunden M. 6.—
Illustriert durch 36 Vollbilder, sämtlich nach Originalphotographien.
Eine umfassende Schilderung des Landes und seiner Bewohner, seiner politischen und
wirtschaftlichen Entwicklung, von einem genauen Kenner Afrikas.

Dr. Emin Pascha Ein Vorkämpfer der Kultur
im Innern Afrikas ~ ~
Von
Paul Reichard Gebunden M. 7.50
Zweite, bis zum Tode Emin's fortgeführte Auflage.
Mit Original-Abbildungen von R. Bellgrewe und einem Bildnis Emin Paschas.

**Buch der denkwürdigsten Entdeckungen
auf dem Gebiete der Länder- und Völkerkunde**
Von
Louis Thomas

Zwei Bändchen. — Gebunden je M. 2.50

Erstes Bändchen:

Die älteren Land- und Seereisen bis
zur Auffindung der Seewege nach
Amerika und Indien.

Zehnte, durchgesehene Auflage. Mit
67 Text-Abbildungen und einem Titelbilde.

Zweites Bändchen:

Entdeckungen und geographisch bedeut-
same Unternehmungen nach Auffindung
der neuen Welt bis zur Gegenwart.

Zehnte, durchgesehene Auflage. Mit
80 Text-Abbild. u. einem bunten Titelbilde.

~ ~ Beide Teile in einem Band gebunden M. 5.— ~ ~

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

Beliebte Erzählungen in prächtiger Ausstattung!

Die Abenteuer des Kapitän Horn

Erzählung von **Frank R. Stockton**.

Für die Jugend bearbeitet von **L. S.**

Mit sieben Farbendruckbildern nach Aquarellen von W. Zweigle

Preis gebunden M. **4.50**

Eine ungemein spannende Geschichte, besonders reizvoll dadurch, daß sie in der Gegenwart spielt. Die prächtigen Buntbilder Zweigles veranschaulichen die Hauptvorgänge und die auftretenden Gestalten in lebensvoller Weise.

 **Jeder Band gebunden Mark 3.—** 

Der Pirat



Eine Seegeschichte
von **Kapitän Marryat**

Für die Jugend bearbeitet von **Peter Schlicht**

Mit acht Farbendruckbildern nach Aquarellen von Willy Stöwer

Eine Seegeschichte für die Jugend von spannender Wirkung und unvergänglichem Reize, der durch die prächtigen Stöwerschen Buntbilder noch erhöht wird.

Das Goldschiff , Eine Seegeschichte

Srei nach dem Englischen des C. S. Cutcliffe Byne der reiferen Jugend erzählt
von **Richard Albert**

Mit acht prächtigen Farbendruckbildern nach Aquarellen von W. Zweigle

Eine Erzählung, in der kühner Unternehmungsgeist, Unerfahrenheit und persönlicher Mut den Kampf mit den Elementen nicht minder wie den mit menschlichen Leidenschaften und Widersachern zu bestehen haben. In acht künstlerischen Farbendruckbildern hat W. Zweigle die packendsten Szenen des Buches wirkungsvoll dargestellt.

Die Schatzinsel

Erzählung von
Robert Louis Stevenson

Fürs Deutsche bearbeitet von **L. L.** — Zweite Auflage

Mit acht prächtigen Farbendruckbildern nach Aquarellen von W. Zweigle

Eine äußerst spannende Erzählung des berühmten englischen Schriftstellers, die durch ihre Fülle von Abenteuern und packenden Szenen jedes Knabenherz mit Begeisterung erfüllt. Die beigegebenen vorzüglich ausgeführten Farbendruckbilder bereichern dem Buche zum besonderen Schmucke.

Die weiße Brigg

Eine Seegeschichte
von **C. Ruffel**

Srei nach dem Englischen der reiferen Jugend erzählt von **R. Roth**

Mit sechs prächtigen Farbendruckbildern nach Aquarellen von W. Stöwer

Eine lebendige Seemannsgeschichte, die den Leser mit dem Treiben an Bord des Schiffes bekannt macht, ihn durch die wechselvollsten Ereignisse des Seelebens führt und durch die sympathische Gestalt des Helden besonders ansprechend wirkt. Die lebensvollen Buntbilder bereichern dem Buche zur besonderen Zierde.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

JAPAN Das Land der auf- einft gehenden Sonne und jetzt

Nach feinen Reifen und Studien geſchildert von

Dr. Joſeph Lauterer

Mit 108 Abbildungen nach japaniſchen Originalen ſowie nach photographiſchen Naturaufnahmen

2. Auflage. • Preis: Gebettet 7 M., elegant gebunden 8 M. 50 Pf.

Alle Welt folgt geſpannt dem Gang der Ereigniſſe in dem Kriege zwiſchen Rußland und Japan. Das vorliegende Werk iſt vorzüglich geeignet, über die einſchlägigen Verhältniſſe zu unterrichten und dem Leſer ein eigenes und ſelbſtändiges Urteil zu verſchaffen. Dr. Joſeph Lauterer bietet darin zum erſtenmal eine zuſammenhängende, populäre Darſtellung des japaniſchen Reichs und ſeines geſamten Kulturlebens. In feiſelnder Weiſe und nach eigener auf mehrjährigen Reifen durch ganz Japan gewonnener Anſchauung entwirft der Verfaſſer ein anſchauliches Bild des Landes mit ſeinen Städten und ſeinen unvergleichlichen landschaftlichen Schönheiten. Er ſchildert den Bodenreich-

tum Japans, ſeine Tier- und Pflanzenwelt ſowie auch die geographiſchen und klimatiſchen Verhältniſſe, inſbeſondere aber ſeine Bewohner in ihren eigenartigen Sitten und in ihrer ganzen Lebensweiſe, indem er zugleich ihre Charaktervorzüge hervorhebt, aber auch Schattenſeiten nicht verſchweigt.

Befonders hervorzuheben ſind die dem Werke beigegebenen vorzüglich ausgeführten Illuſtrationen, welche mit Sachkunde u. Sorgfalt ausgewählt wurden. Eine Reihe von Reproduktionen nach Darſtellungen der berühmteſten japaniſchen Künſtler vermittelt die Anſchauungs- und Denkweiſe des Inſelvolkes, während zahlreiche **photographiſche Naturaufnahmen uns mitten in das volle Leben und Treiben bineinführen.**

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 mit Oſtaſien Geſchäftsverbindungen unterhält oder anknüpfen will. Auch für den Japanreiſenden enthält es neben einer Beſchreibung ſämtlicher Eiſenbahn- und Dampferlinien zahlreiche wertvolle Ratſchläge und Winke, die ihm für den dortigen Aufenthalt von größtem Nutzen ſein werden.

Japaniſcher Bauer mit Grasmantel.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig

KOREA

Das Land des Morgenrots

Nach seinen Reisen
gebildert von

Angus Hamilton

Autorisierte Überetzung aus dem Englischen

Mit 110 Abbildungen nach photographischen Aufnahmen sowie einer Karte des Kriegsschauplatzes in Ostasien

Preis: Geheftet 7 M.,
eleg. gebunden 8 M. 50 Pf.



≡≡≡ Korea ≡≡≡

ist durch den Krieg zwischen Rußland und Japan in den Vordergrund des politischen Interesses gerückt; ein geüdigenes und dabei volkstümliches Buch über dieses von der Natur reich begünstigte, jetzt so heiß umstrittene und viel besprochene, aber noch so wenig gekannte Land ist daher besonders willkommen.

Der Verfasser hat während seines langjährigen Aufenthalts Korea nach allen Richtungen durchquert und kennt das Land und seine Verhältnisse wie kaum einer.

Er entrollt in klarer, anschaulicher Schilderung vor dem Leser ein getreues

und lebensvolles Bild jenes Landes, das erst in neuerer Zeit dem Welthandel erschlossen und der zivilisierten Welt näher gebracht worden ist. Der kaiserliche Hof, Land und Leute, Handel und Verkehr sowie das ganze eigenartige Milieu sind so einfach und lebenswahr geschildert, daß der Leser mit den Sitten und dem Kulturleben der Koreaner rasch vertraut wird.

Ein besonderes Augenmerk hat der Verfasser dem Handelsverkehr Koreas mit dem Abendlande gewidmet, der in neuerer Zeit zu wachsender Bedeutung gelangt ist. Die politischen und kommerziellen Interessen der einzelnen Länder werden eingehend und in geistvoller Weise besprochen, und zahlreiche für den Kaufmann und Fabrikanten lehrreiche Winke machen das Buch zu einem wertvollen Berater.

Daß auch die politische und militärische Lage Koreas, das selbst so gut wie wehrlos ist, mit genauer Kenntnis der russischen und japanischen Machtverhältnisse sorgfältig und ausführlich dargestellt ist, wird dem Buche unter den gegenwärtigen Umständen wohl zur besonderen Empfehlung gereichen. Die beigegebenen zahlreichen, vorzüglich ausgeführten Abbildungen vermitteln in ausgezeichneter Weise die Anschauung.

Verlag von Otto Spamer in Leipzig