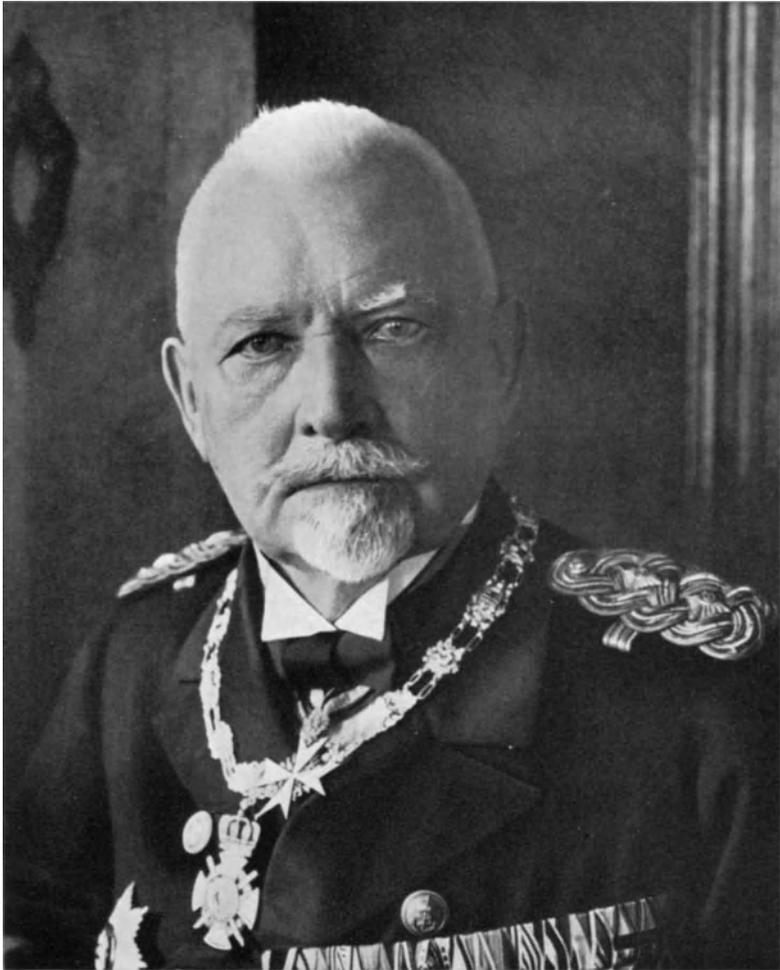


„Ein Mann“

Das Leben des Admirals Ludwig v. Schröder





K. Schmidt

„Ein Mann“

Das Leben des Admirals Ludwig v. Schröder

dargestellt von

Hugo v. Waldeyer-Sarg

Kapitän zur See a. D.

Friedr. Vieweg & Sohn A. G., Braunschweig

ISBN 978-3-322-96137-2 ISBN 978-3-322-96271-3 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-322-96271-3

II Bildtafeln

Umschlag- und Einbandentwurf Günther Clausen, Braunschweig

Alle Rechte vorbehalten

Copyright 1934 by Friedr. Vieweg & Sohn A. G., Braunschweig

Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1934

Viewegdruck

„Flagge halbstocks!“	7
Jugend und Sippe	19
Kadettenzeit	31
Westindien und Mittelmeer	45
Mit dem Panzergeschwader im Mittelmeer	63
Tätigkeit als Erzieher	75
In Ostasien	93
Kreuz und quer im Kommando	105
Kommandant S. M. S. „Moltke“	117
Als Kommodore der Kreuzerdivision auf der ostamerikanischen Station	131
Vor südamerikanischen Häfen	149
Westafrika	163
Heimwärts bestimmt!	181
Inspekteur der Schiffsartillerie. Chef des II. Geschwaders	197
Chef der Marinestation der Ostsee	213
Mobilmachung und Vorstoß bis zur flandrischen Küste	225
Ausbau der Flandernstellung	241
See- und Luftkrieg vor der flandrischen Küste	255
Kriegsausgang	269
Lebensende	279

„Slagge halbstocks!“

24. Juli 1933

„So mischten sich die Element' in ihm,
daß die Natur aufstehen durfte und der
Welt verkünden: Dies war ein Mann!“

(Shakespeare, Julius Caesar.)

Ist es so, daß man in dem großen Berlin, das in seiner Un-
 rast einem Zemeisenbauften gleichet, nichts mehr von dem Geiste
 eines Friedrichs II. verspürt? Hat die Menschheit im Meer der
 Straßen und Häuser vergetten, was sie dem einsamen Phlo-
 sophen von Sanssouci verdankt, der Preußens Größe schmie-
 dete, so daß ein einziges Deutschland daraus entstand? Laß dich
 an die Sand nehmen. Wir wollen abseits spazieren. Sin zu einem
 Stadtertel, wo auf Schritt und Tritt ein ernstes Mäbchen
 steht, daß Grobtes aus Grobtem geboren ward, und daß Leben
 verpflichtet. Merke dir wohl, welche Namen dein Ohr um-
 flingen. Wir weilen an geweihter Stätte.
 Das königliche Invalidenhaus in der Scharnhorststraße,
 nach dem ersten und zweiten schlesischen Kriege wurde es von
 Friedrich dem Groben für seine Armee gestiftet und eingeweiht.
 Ein Pionierhauptmann war es, der die Anlagen entwarf.
 Rüdfern und dürtig fielen sie aus. Am Mittelbau ein paar
 Trepptäen, das Kellergewölbe des königlichen Stifters und die In-
 schrift „Laeso et invito militi“, das war alles, was an
 Schmuckwert aufgewandt wurde. Drei Kompanien zu je zwei-
 hundert Mann sollten die Bauhöferten aufnehmen. Da aber
 auch Verbetere Unterkunft fanden, schwoß die Zahl häufig
 auf das Doppelte an. Sälle mit Pracht und Prunt gab es nicht.
 Auf den Gängen fanden die „Appells“ statt. Das Preußen von
 1748 lebte in Schlichtheit dahin, so wie es von einem Friedrichs
 Wilhelm I. erzogen worden war. Im Norden des Grundstücks
 wurde eine Regimentskaserne eingetrichtet, an der Ostseite entstand
 ein Park. Kingsum nachs Berlin heran. Quer zum ganzen
 Viertel zog man die Invalidentraße. Eine Seydlitzstraße ge-
 setzte sich hinzu. Der Scharnhorststraße trat späterhin die Doyen-
 straße an die Seite. Der „Grüngarten“, ein Lazarettplatz, lebte
 sich an den Invalidentrakt an. Auf ihm verpflanzten die Reuten
 der „Mittäter“ Säbarnus Säbarn ihren Schwast im langsamem
 Schritt, beim Gewehrrezerieren und in der Kompaniepfule.

Während die Kasernen der Garde-Füsiliere den „Grüzmacher“ abschlossen, wuchsen jenseits vom Gebäude des Lehrter Bahnhofs die Kasernen des IV. Garde-Regiments zu Fuß und des I. Garde-Feldartillerieregiments empor. Und als letztes nahm der Invalidenpark zwischen den Wipfeln und Ästen seiner alten und jungen Bäume den gedrungenen Bau der Gnadenkirche in sich auf, von Kaiser Wilhelm II. dem Gedächtnis seiner Großmutter, der Kaiserin Augusta, gewidmet.

Soll ich Dir noch mehr berichten von Preußens Geschichte, die sich rings um das Invalidenhaus mit hohen Werten der Erinnerung kundtut? Dort siehst Du eine Säule inmitten des Parks. Einen Adler trägt sie. Unter ihr schlummern die Toten, die im Jahre 1848 als wackere Soldaten im Kampfe gegen Dänemark geblieben sind. Ein Obelisk fällt Dir auf. Du trittst näher und entnimmst aus der Inschrift, daß „trauernde Eltern“ ihn zum Gedächtnis ihrer „geliebten Kinder“ errichtet haben; Kriegsschiffsseeleute, fünf Offiziere, ein Arzt, neunzehn junge Kadetten und hundertundzwanzig Mann, die am 14. November 1861 beim Untergang S. M. Korvette „Amazone“ an der holländischen Küste ihr Seemannsgrab gefunden hatten. Von einem wüsten Orkan war das Schiff verschlungen worden. Nur wenige Wrackstücke trieben an Land, der Großmast, ein hölzerner Kaskumm und — seltsamerweise: die Königsstandarte!

Preußens und Deutschlands Wehr zu Lande und zu Wasser, sie haben seit den Tagen Friedrichs des Großen in Trauer und Stolz immer wieder ihren Weg zum Invalidenpark und Invalidenfriedhof gefunden. Längst ist eine Heldengedächtnisstätte aus beiden geworden. Stolze Namen sprechen aus Gedenksteinen zu uns, Namen, die ein jeder kennt, und heute — — —

Es ist der 26. Juli 1933. Hunderte, Aberhunderte, Tausende von Menschen finden sich seit der Mittagsstunde in der Invaliden- und Scharnhorststraße zusammen, wanken und weichen nicht von ihrem Platz. Gewiß, bei vielen ist es Schaulust, Neugier, man will dabeigewesen sein. Wer jedoch die Gesichter der Menge durchforscht, der wird dessen bald gewahr, daß immer wieder eine Anteilnahme aus den Augen spricht, die von tiefer Ergriffenheit zeugt und herzgeboren ist.

Offiziere aller Waffengattungen und Dienstgrade in Friedens- und Kriegsuniformen strömen herbei, die Marine herrscht vor, aber auch das Heer ist auffallend stark vertreten. Infanterie rückt geschlossen an, Polizei, SA. und SS., der Stahlhelm und Marinevereine, eine Abteilung der einst in vielen Städten Deutschlands umjubelten Brigade Ehrhardt in Feldgrau mit den Abzeichen des alten Garde-Kavallerie-Schützenkorps, Feldpost im Kriegsgewande, eine Fahnenabordnung der Luft-Hansa, nationale Jugendverbände, Fahnen über Fahnen, Kränze nicht zu zählen, seidene Schleifen — zu einem bunten Strom von Menschen, von leuchtenden und schlichten Uniformen, von schwerem bestickten Tuch und Kunstwoll gewundenen Blumen fügt sich zusammen, was vom Portal der Gnadenkirche aufgenommen wird. Langsam schiebt der Strom sich vor. Es sind ihrer zu viele, die Einlaß begehren, weil weite Kreise aus tiefstem Herzensgrunde verbunden sind mit der bevorstehenden Trauerfeier; weil man in der Stunde der Beisetzung einen Verstorbenen ehren will, dem man Dank schuldet, bis dereinst das eigene Sterbeglöcklein läutet.

Und im Innern des Gotteshauses? Dort steht ein schlichter Sarg. Die Kriegsflagge des alten Reiches, die Skagerrakflagge, deckt ihn. Darauf als einzige Zier ein kleiner Strauß von Eichenlaub. Daneben der Admiralshut des Verstorbenen und sein mit Rosen geschmückter Säbel. Vier Kissen aus Sammet tragen die Kriegs- und Friedensorden. Ein Wald von Fahnen fügt sich hinter dem Sarge zusammen. Ihre seidene Last überragt die Säupter der Ehrenwache: acht Offiziere von Marine und Heer! Ein Saum von Altarkerzen spendet Licht. Der Sonntag läßt die bunten Kirchenfenster erglühen. Das Mosaik des Christusbildes lebt vor Glanz, und zu Füßen von Sarg und Altar wächst ein Wall von Kränzen empor.

Verbunden mit seinem himmlischen Herrn ist Admiral Ludwig von Schröder im Alter von 79 Jahren entschlafen. Nun gilt es, ihm die letzte Ehre zu erweisen.

Die Orgel beginnt mit einem Präludium von Bach. Klar und fest aneinandergesfügt perlen die Töne als ein beseelter Aus-

druck deutschen Geistes dahin. Ist es nicht, als ob der Verstorbene spräche?

Die Trauergemeinde lauscht in stummer Bewegtheit. Daß der Reichskanzler erschienen ist, Adolf Hitler in brauner Uniform, es hat die Herzen höher schlagen lassen. Man dankt dem Führer aufrichtig für diese Ehrung eines Mannes, der nicht um Saarebreite von jener Bahn abgewichen war, die er sein Leben lang beschritten hatte als ein treuer Diener seines kaiserlichen Herrn.

Erinnerungen steigen empor. Ein Kecke, dem in Kriegszeiten der Ehrenname des „Löwen von Flandern“ anflag, wacht mit seinen leuchtenden Augen über den Tod hinaus. Leibhaftig erscheint er allen, die ihm nahestanden. Und seine Worte, auf dem Krankenbette gesprochen: „Ich muß nun bald zu meinem Gott, mein Haus ist bestellt, ich bin bereit und habe keine Furcht“, geben allem Nachsinnen den Grundton.

Bis der Geistliche das Wort ergreift. Pfarrer D. Priebe von der Grunewaldgemeinde. Er beginnt mit den Eingangsworten des 91. Psalms, die dem Verstorbenen seit dem Tage der Einsegnung teuer waren: „Wer unter dem Schirm des Höchsten sitzt und unter dem Schatten des Allmächtigen bleibt, der spricht zu dem Herrn: Meine Zuversicht und meine Burg, mein Gott, auf den ich hoffe!“ Hell und klar, so führt der Pfarrer aus, sei das Leben des Entschlafenen ausgebreitet wie ein offenes Buch. Der Marine habe er in jungen und alten Jahren, im Frieden und Kriege, als Leutnant wie als Admiral mit der ganzen Kraft seiner selbst gedient, mit einem heißen, ewig jungen Herzen, stets mit der gleichen Begeisterung. „Als Führer und Erzieher“, schallt es vom Altar herab, hinweg über den Sarg und das Blumenmeer, zündend in tausend andächtigen Herzen, „hat Ludwig von Schröder von sich selbst stets das Höchste gefordert. Er hielt seinem Kaiser die Treue, bis zum letzten Blutstropfen stand sein Leben im Dienst von Volk und Vaterland. Kastlos war er tätig, um dem deutschen Willen und dem deutschen Gedanken nach dem Zusammenbruch zum Siege zu verhelfen. Der Name des ‚Löwen von Flandern‘ gehört der Geschichte an. Dem deutschen Volke wird der Entschlafene, den

nur der Tod niederringen konnte, unvergessen bleiben, dem Vaterlande ist er unerseßlich!“

Ein zweites Mal füllt die Stimme der Orgel den Raum, wiederum mit Tönen des deutschen Meisters Johann Sebastian Bach. Der Pfarrer spricht das Schlußgebet. Und dann singt die Gemeinde das Trutzlied Martin Luthers: „Ein feste Burg ist unser Gott.“

Da wird das Bild des Verstorbenen mit stürmischer Gewalt wach. Trutzig und treu, so war ja auch er! In Trutz und Treue hat er sein Leben verbracht, hat er gestrebt, geschafft, geführt, war er Knabe, Mann und Greis, hat er gehorcht und befohlen, war er Kamerad und Vorgesetzter, Kind und Vater — hat er mit dem Tode gerungen . . .

Langsam heben sich die gesenkten Fahnen. Matrosen und Soldaten bahnen durch den Wall der Kränze eine Bahn, nehmen die Pracht behutsam hoch, als sei es ein Gewirr von Kleinodien. Unbewegt wachen noch immer mit gezogenem Degen die Offiziere des Ehrendienstes, um späterhin die Ordensfischen im Trauergeleit zu tragen. Acht Feldweibel der Reichswehr bringen den Sarg ins Freie. Dort hebt man ihn auf eine Lafette. Mit vier von Kanonieren geführten Pferden ist sie bespannt. Zur Seite ordnen sich Kranzträger. Eine Ehrenkompanie präsentiert das Gewehr; hart und kernig kracht der Griff. Der alte Soldat, dem das Präsentieren gilt, hätte sicherlich seine helle Freude daran gehabt. Stumm stehen die Tausende am Rande der Straße, zusammengesfügt zu einer Mauer. Zum deutschen Grusse recken sie entblößten Hauptes den Arm. Und in manchem Auge blinken Tränen — viele haben den „Löwen von Slandern“ gekannt und unter ihm gefochten —, als unter feierlichem Geläut der Glocken und verhaltenem, dumpfen Trommelschlag der Trauerzug vorüberwallt.

Sinter dem Sarge schreiten die nächsten Anverwandten. Dann folgt Adolf Hitler, zu seiner Rechten als Vertreter des Kaisers Vizeadmiral von Trotha, zur Linken der Chef der Marineleitung, Admiral Dr. h. e. Raeder.

Nach dem Segen des Geistlichen am offenen Grabe für Sekunden ehrfürchtige Stille. Gleich darauf ein scharfes

zackiges Kommando, übergellt vom Seemannspfeiff „Offizier geht von Bord!“ Dann rollen die Ehrensälven der Infanterie. Für den, der jetzt in der Erde ruht, angetan mit voller Admiralsuniform, eingehüllt in die Vizeadmiralsflagge, die er als Geschwaderchef an Bord S. M. S. „Preußen“ führte, ein Abschiedsgruß von höchster Würde.

Der Sohn tritt vor, selbst Seeoffizier, die Töchter. Ihr Blick schweift zum Nachbargrab. Dort ruht ein Bruder, im Kriege aktiver Offizier des Füsilierregiments 35 „Prinz Heinrich von Preußen“, am 19. Dezember 1929 als Flieger in Wustrau bei Neuruppin tödlich verunglückt. Sohn, Töchter und Enkelkinder, sie wissen sich in ihrem Schmerz mit vielen, vielen verbunden, die die Grabstätte umsäumen. Sie dürfen in treue Augen blicken, spüren den Druck mitfühlender Hände und stellen doch über alles das Bewußtsein, daß sie dem Vater und Großvater in allem und jedem ein Maß von Dank schuldig sind, das den Schmerz überwiegt.

Der Reichskanzler tritt an das offene Grab — wie aus Himmelsferne ertönt das Lied „Ich hatt' einen Kameraden“ — und streut Erde über den Sarg. Andere folgen, ein endloser Zug. Und wieder wird es klar, daß hier ein Mann seinen letzten Gang antrat, der weit über die Grenzen seines Berufs und seines Wirkens hinaus höchste Achtung und größtes Ansehen genoß.

Es währt lange, bis sich die Teilnehmer am Trauergelait verlieren. Gewiß, der alte Invalidenfriedhof, eingebettet zwischen Erinnerungswerten der stolzen Geschichte Preußens, selbst ein Stück eben jener Geschichte, er hat seit seinem Bestehen, das sich der Zweihundert-Jahresgrenze nähert, manche große Stunde ernster Feier erlebt. Heute jedoch ist es ein besonderer Tag. Und als die Nacht herabsinkt, da rauscht es zwischen den Wipfeln der Bäume, raunt es von Grab zu Grab; Geisterstimmen der Befriedigung, Stimmen der Freude und des Frohlockens. „Wenn Deutschland stets so einig ist wie am Grabe des ‚Löwen von Slandern‘“, so wisperst und murmelt es in der nächtlichen Stille, „dann wird ein großes Glück geboren werden. Und der, der jetzt zu uns gehört, dessen letzte Heimat auf Erden diese Stätte

ist, er wird unter uns alten Kämpfern in Ruhe und Zuversicht seinen Ewigkeitsschlaf verbringen, bis der Herr über Leben und Tod zur Auferstehung ruft."

Aber auch unter denen, die noch dem Leben mit seinen Freuden, Pflichten und Lasten ins Antlitz schauen und sich nach beendeter Trauerfeier heimwärts begeben, klingt das Lied des Verewigten lange nach. Und es ist mehr als das Lied vom braven Manne, weit, weit mehr. Es ist ein Hoch- und Helden- gesang, ein Anerkennen und Rühmen ohne Neid und Miß- gunst, ein Treuespruch über das Grab hinaus, von lauterster Ehrlichkeit getragen.

Der eine berichtet von einem Telegramm des Kaisers, das also gelautet hat: „Der Name des Admirals von Schröder ge- hört unter dem Ruhmestitel des ‚Löwen von Flandern‘ der deutschen Geschichte an. Furchtlos und treu ist er bis zu seinem letzten Atemzuge mit dem ganzen Gewicht seiner Person ein- getreten für Kaiser und Reich, Ehr und Wehr. Mögen die Mitglieder des Nationalverbandes deutscher Offiziere und alle Kameraden des Heeres und der Marine und ihr Nachwuchs dem verewigten Führer nacheifern. Ehre seinem Andenken!“

Ein anderer weist mit Recht darauf hin, daß es der starke Angriffswille des Verstorbenen gewesen sei, der im Marine- corps in Flandern, zu Wasser und zu Lande, jenen Geist er- zeugte, der stets darauf aus war, so nahe an den Feind heran- zugehen, bis man „das Weiße in seinem Auge sah“. Ein ganzer Mann, dabei nie fertig mit sich selber, stets um die eigene Ver- vollkommnung bemüht. Kein ausgeflügeltes Buch, sondern ein Mensch von Blut und Leben. Ein Held voll Uneigennützig- keit, ein Offizier alt-preussisch straffer Dienstauffassung.

Ein dritter hinwieder hat einen Nachdruck des Telegramms bei der Hand, das Adolf Hitler dem Sohn des Dahingegangenen sandte, kaum daß er die Todesnachricht erhalten hatte. „In tiefster Ergriffenheit“, so hatte der Reichskanzler bekannt, „er- halte ich soeben die Mitteilung über den Tod Ihres von mir hochverehrten Vaters, unseres unvergeßlichen Flandernkorps- führers im Weltkriege. Nehmen Sie das herzlichste Beileid ent-

gegen, nicht nur von mir, sondern auch von den Millionen meiner Bewegung, die mit mir eins sind in einem dankbaren Erinnern an diesen harten deutschen Führer und besten deutschen Mann."

Auch Hindenburgs Depesche ist zur Stelle. „Tief bewegt“, so lautet sie, „sende ich zum Ableben Ihres Vaters herzlichste Anteilnahme. Dem um das Vaterland hochverdienten Manne werde ich ein treues Gedenken bewahren.“

Und ein Offizier der Marineleitung verliest den amtlichen Nachruf Admiral Raeders:

„Am 23. Juli 1933 verstarb im 80. Lebensjahr der Kaiserliche Admiral à la suite des Seeoffizierkorps Ludwig von Schröder, zuletzt kommandierender Admiral des Marinekorps, Ritter des Ordens Pour le mérite mit Eichenlaub und anderer hoher Auszeichnungen. Schmerzerfüllt grüßt die Reichsmarine in ehrfurchtsvoller Trauer zum letzten Male den geliebten und hochgeehrten Führer, dessen einzigartiges Wirken ihr bis zum letzten Schlage seines treuen Herzens gegolten hat. Nach glanzvoller Laufbahn wurde Admiral von Schröder zu Beginn des Weltkrieges als Kommandierender Admiral des Marinekorps in Flandern auf verantwortungsvollen Posten berufen. In vierjährigem Ringen bot er als Befehlshaber des rechten Flügels der Westfront mit den ihm unterstellten Land- und Seestreitkräften dem vielfach überlegenen Feinde Trutz; ein Führer zu Wasser und zu Lande, ein Mann mit heißem Herzen in rauher Schale, dessen aufrechte Wesensart und unbeugsamer Angriffswille ihm die Herzen und das rückhaltlose Vertrauen seiner Untergebenen sicherten. Als ‚Löwe von Flandern‘ wird er in seinem ruhmreichen Wirken unvergessen bleiben und in die Geschichte eingehen. Ein Ritter ohne Furcht und Tadel, eine der markantesten Persönlichkeiten des Weltkrieges ist uns genommen worden. Die Kraft seines Wollens gehörte bis zum letzten Augenblick dem deutschen Volke, der deutschen Marine und dem Ringen um deutsche Freiheit. Ihm nachzustreben ist das Gelöbnis der Reichsmarine, wenn sie heute von ihm Abschied nimmt.“

Und wieder ein anderer, der ihm in verschiedenen Dienststellungen im Auslande, in der Heimat und während des Krieges als treuer Berater und Untergebener, als Flaggleutnant und Admiralstabsoffizier besonders nahe getreten war, so daß der Verstorbene ihn wie einen Sohn geliebt hatte, er saß nach der Trauerfeier still in sich gekehrt zu Hause und sann und grübelte nach, wie er Worte finden könne, wert und würdig eines Menschen, der ganz ein Eigener gewesen war und ein Großer überdies. Hundertfältig stürmten die Erinnerungen auf den einsamen Grübler ein. War es nicht ein unbegreiflich schweres Schicksal gewesen, die Bahn seines Berufslebens zwischen die Äpfel der Jahre 1871 und 1918 gestellt zu sehen? Durch die Pforten des neu gegründeten Kaiserreichs war Admiral von Schröder geschritten, als er in die Marine eintrat, und beim letzten Scheiden aus des Kaisers Diensten — brach die Kaiserherrlichkeit zusammen! War es ein Wunder, daß der Verstorbene immer wieder zum verkörperten Ingrimme geworden war, ja, daß aus seinen verwitterten Zügen wahre Flammen des Jornes geschlagen hatten, sobald er auf die Not und Schmach des Vaterlandes zu sprechen gekommen war? Gewißlich nicht! Das Bitterste, was einen Mann wie ihn treffen konnte, es war ihm nicht erspart geblieben. Seinen Stolz hatte der Unflat der Revolution aber nicht berührt. Vier Jahre hatte er an Slanderns Küste in vorderster Linie wider die Feinde des Weltkrieges gestanden; dann machte er kehrt und bekämpfte mit nicht zu überbietender Schärfe und grundehrlichem Haß die Verderber in den Reihen seiner eigenen Volksgenossen.

Bis der Tag der nationalen Erhebung kam, bis Potsdam wieder zum Symbol wurde, bis das Vaterland seine Wiedergeburt erlebte, die alten Farben mit Jubel begrüßte und für Ehre und Zucht eintrat.

An jenem Tage zogen Ruhe und Frieden in ein altes Herz, das vom starken Schlagen der Jugend nicht lassen wollte.

Nun war das Sterben nicht mehr schwer, war das Haus bestellt, war Deutschland wieder sauber geworden, war es die alte Heimat, die man lieben konnte — — —

26. Juli 1933



Der Trauerzug



Der Führer und Reichkanzler Adolf Hitler mit Admiral Dr. h. c. Raeder (rechts) und Vizeadmiral v. Trotha (links) im Trauerzuge

Auch um den einsamen Grübler wurde es licht. Er wußte jetzt, was er zu schreiben hatte. Herbei mit Tinte, Feder und Papier. Und so formten sich die Sätze:

„Ludwig von Schröder, unser kommandierender Admiral ist tot! Die Flagge, die er einst in Ehren daheim und über das freie Weltmeer geführt, weht halbstocks.

Tief greift der alten und der jungen Marine diese Nachricht ans Herz, ganz besonders uns allen, die an Flanderns Küste und an Bord der flandrischen Seestreitkräfte unter seinem Befehl kämpfen durften.

Uner schöp flich an Herzensgüte, den Seinen der treueste Freund und Kamerad, glühend in seinem Zorn, dem Feinde ein grimmiger Feind, im Glück und Unglück festen Herzens und klaren Sinnes, in keiner Stunde wankend, Verantwortung fühlend nur vor sich selbst, seinem obersten Kriegsherrn und vor Gott, so ist er uns in schicksalschweren Zeiten ein wahrer Führer gewesen. So wird er uns und dem Nachwuchs der Marine Vorbild bleiben eines deutschen Seemannes und Soldaten.

Wir Nachlebenden alle von der Marine sind ihm Dank schuldig. Wer ihm im engsten menschlichen Sinne nahestand, ihm tief aus eigenem Erleben und dem Zusammenleben heraus zu danken hat, daher in dieser Abschiedsstunde schweres persönliches Leid empfindet, muß das mit sich in seinem Kämmerlein abmachen. Sonst würde der Alte noch im Jenseits grollen.

An dem Grabe dieses Mannes, der vom Jammern und Schönreden nichts hielt, ziemen sich nicht Wehklagen und tönende Worte.

Er hat seinen Lauf vollendet und sein Werk getan, nun tut Ihr Eure Pflicht.

— — — Trommelwirbel, Ehrensalven, Präsentiergriff, das ‚Lied vom guten Kameraden‘, und dann unter den ehernen Klängen des Preußenmarsches hinaus ins Leben zu neuem Kampf für Deutschland, wie er es uns allezeit befaht.

Denn er war unser. Mag dies stolze Wort den lauten Schmerz gewaltig übertönen.“

*

Wir haben einen Toten kennengelernt, von dem wir wissen, daß er unter uns weiterleben wird.

Wie er war und wurde, wie sein Lebenslauf sich gestaltete, das soll uns nunmehr beschäftigen. Es wird eine lange Kette von bunten Ereignissen sein, die wir aneinander zu reihen haben. Sie sind jedoch nicht das Maßgebende. Richtschnur bleibt der Versuch, dem Wesenskern einer kraftvollen Führernatur nahe zu kommen, um selbst an Kraft zu gewinnen. Denn darüber sei sich der Mensch bewußt — er lernt nur aus der Vergangenheit!

Und so mag uns bei unserem Werk ein Wort uralter Weisheit begleiten, wie es die Edda in nordischer Härte verkündet:

„Besitz stirbt, Sippen sterben,

„Du selbst stirbst wie sie.

„Eines weiß ich, das ewig lebt:

„Der Toten Taten und Erfolge!“

Jugend und Sippe

1854 — 71

„Fragt nicht lang' woher? und wann?
„'s ist genug, wenn's nur ein Mann,
„Und dazu ein ganzer!“

(J. V. Vogl, Deutsche Lieder, 1845.)

Der Personalbogen des Admirals August Ludwig von Schröder gibt nüchtern und sachlich, wie es bei einem Dienstpapier das Gegebene ist, nachstehende Auskunft über die Familienverhältnisse des Verstorbenen: Er wurde am 17. Juli 1854 zu Hingenkamp bei Ueckermünde in Pommern geboren und im evangelischen Glauben erzogen. Sein Vater Karl lebte als Gutsbesitzer am Geburtsort, er starb am 24. Dezember 1891 in Eggesin. Die Mutter Albertine, geborene Gaude, überlebte den Vater um mehr als acht Jahre. Auch sie schloß die Augen in Eggesin. Der spätere Admiral heiratete am 25. Oktober 1881 Fräulein Anna Lemcke, die Tochter eines Rentiers. Die Hochzeit fand in Stettin, dem Wohnort der Schwiegereltern, statt. Der Ehe entsprossen zwei Söhne und drei Töchter, von denen die älteste, die zugleich das erstgeborene Kind war, nur wenige Wochen alt wurde. Frau von Schröder verschied am 3. November 1924 in Berlin. Ihre Beisetzung fand in Kiel statt, wohin der Gatte ihr zu folgen gedachte. In einem seiner Briefe, geschrieben am 20. Dezember 1929, heißt es in der charakteristischen Ausdrucksweise des Admirals: „Ich habe meine Frau in Kiel, der Stätte unseres vieljährigen Eheglücks, bestattet und beabsichtige, möglichst bald auch nach Kiel zu ziehen und dort meinen letzten Ankerplatz zur ewigen Ruhe aufzusuchen.“ Wir wissen, es ist anders gekommen. Der bis zum Tod nicht erlöschende Tatendrang hielt Schröder in der Hauptstadt des Reiches zurück. Seiner Natur widersprach es, sich selbst aufs tote Gleis zu schieben. Als dann ein herber Unglücksfall dem Leben des zweiten Sohnes Joachim ein Ende setzte, da ließ der Vater dem geliebten Kinde das Grab in Berlin schaufeln und bestimmte, an der Seite des im Dienst Gebliebenen beigesetzt zu werden, wenn die Reihe an ihn käme.

Die Kinder haben lange betteln müssen, ehe der Vater sich entschloß, Aufzeichnungen über sein Leben zu machen. Erst

als der Sohn Ludwig zum Weihnachtsfeste 1923 ein gebundenes Buch überreichte, das auf der Titelseite die Inschrift trug:

Mein Lebenslauf. Personal-Buch des

so daß nur noch der Name auszufüllen war, da griff der Vater zur Feder.

In dem Buche gab es vorgedruckt viele Unterabteilungen: „Meine erste Jugend, meine Schulerinnerungen, mein Dienstantritt, meine Leutnantszeit, Anerkennungen und Auszeichnungen, Erinnerungen an Vorgesetzte, Freunde und Kameraden, an treue Burschen, Nachrichten über Eltern und Vorfahren, besondere Ereignisse aus dem Familienleben, Zeittafel der wichtigsten Begebenheiten“ und andere mehr. Von all' diesen Kapiteln — 26 sind es im ganzen — hat der alte Herr nur einzelne bearbeitet, und zwar die Abschnitte über die erste Jugend und die Schulerinnerungen, über den Dienstantritt, über Anerkennungen und Auszeichnungen, Orden und Ehrenzeichen, über Erinnerungen an Pferde und treue Hunde und schließlich die Nachrichten über Eltern und Vorfahren. Den Kopf der „Zeittafel“ ziert ein vorgedrucker Spruch aus der Selbstbiographie des Feldmarschalls Graf Moltke: „Ich darf mich glücklich schätzen, meine Laufbahn zu schließen, reich belohnt durch die Gnade des Königs und das Vertrauen meiner Kameraden.“ Mit fester und sorgfältiger Federführung hat Admiral von Schröder eine Klammer rechts neben dieses Wort gesetzt und seinen Namen hinzugefügt; ein Bekenntnis von schlichter Größe.

Woran lag es nun, daß die Aufzeichnungen so spärlich ausgefallen sind, wo doch soviel zu sagen gewesen wäre? Die Antwort ist nicht schwer zu finden. Nicht etwa daran — um allen Mißverständnissen vorzubeugen, sei es vorangestellt —, weil Schröder kein Mann der Feder und der Bücher gewesen wäre. Wer die Höhepunkte seines Lebens aufspüren will, darf an seiner Tätigkeit als Lehrer und Förderer wissenschaftlicher Gebiete, insbesondere der Navigation und Artillerie, nicht vorübergehen; wir werden darauf noch zurückkommen. Ganz etwas

anderes gab vielmehr den Hinderungsgrund ab: in erster Linie jener ungezügelter Tatendrang, der selbst den Greis immer wieder in die vorderste Reihe tätiger Kämpfer trieb, und dann — beileibe kein Gegensatz — des alten Herrn große Bescheidenheit, die ihn bis an sein Lebensende nur für die Sache, nie für die Person arbeiten ließ. Immerhin sind die Aufzeichnungen derart wertvoll, daß wir uns voller Anteilnahme mit ihnen auseinandersetzen haben.

Aus einem mit Bleistift geschriebenen Zettelvermerk, der in den begonnenen Aufzeichnungen an der Stelle liegt, wo der Abschnitt „Nachrichten über meine Geschwister“ beginnt, geht hervor, daß die Eltern des Admirals am 8. September 1843 in Eggesin, einem bescheidenen Ort südlich von Ueckermünde, nahe dem Kleinen Haff, geheiratet haben. Fünf Kinder entsprossen der Ehe. Ludwig von Schröder stand an vierter Stelle. Über seine Jugendzeit bis zum Besuch der Schule wollen wir ihn selbst hören. „Ich verbrachte meine Kinderjahre“, so hat er als alter gereifter Mann niedergeschrieben, „auf dem väterlichen Gute Hingenkamp in völliger Freiheit und Ungebundenheit. Mein Bruder Karl befand sich zu der Zeit auf der Friedrich-Wilhelm-Schule in Stettin. Meine beiden Schwestern waren entweder im Hause, gingen zur Schule nach Eggesin oder hatten auch Privatunterricht. Eine jüngere Schwester starb jung, 1857; ich kann mich ihrer nur dunkel erinnern. Außer meinem Elternhause lernte ich durch unsere Verwandten Gaude, Brüder meiner Mutter, nur noch Neumühl und Gaudenhof kennen. Das Fernbleiben von Fremden brachte vielleicht eine gewisse Menschenscheu mit sich, welche sich in gewissem Grade sehr lange bei mir gehalten hat. Körperlich kräftig und gesund, geistig frisch und aufnahmefähig, mit gesunder Beobachtungsgabe für alle Vorgänge des Landlebens, klein von Gestalt, so stellt sich meine Kindererscheinung mir selbst dar. Vater und Mutter waren ziemlich streng, aber doch herzlich gütig zu mir; an Bruder und Schwestern war ich sehr anhänglich, wie es wohl bei kleinen Kindern die Regel sein mag. Mit dem sechsten Jahre hörten die Ungebundenheit und Freiheit auf; es begann die Schulzeit. Die ungünstigen Erfahrungen, welche meine Ver-

wandten in Neumühl mit Hauslehrern machten, ließen meine Eltern mich für den regelrechten Schulbesuch in Eggesin bestimmen.“

Wer den alten Herrn näher gekannt hat, wird schon aus diesen kurzen Sätzen einen Schlüssel zu seinem Wesen gefunden haben. Wir wollen nicht von seiner körperlichen und geistigen Frische reden, die ihn bis über das biblische Alter hinaus auszeichnete, uns interessiert zunächst nur die knappe Bemerkung über seine Menschenscheu. Nicht als ob sie einem von uns, die wir die Ehre gehabt haben, unter ihm zu dienen, je zum Bewußtsein gekommen wäre. Im Gegenteil, der „Löwe von Flandern“ konnte zwar sehr grimmig und sehr barsch sein, trotzdem war und blieb er eine Persönlichkeit, die Umgang suchte und brauchte und sich besonders wohl fühlte am Tisch mit Kameraden. Die stark betonte Straffheit in seinem Wesen, die sich gelegentlich bis zu einer feinen Widerspruch duldenden Härte auswachsen konnte, sie führte sich jedoch nicht nur darauf zurück, daß Schröder die Regungen seines goldenen, grundgütigen Herzens im Dienste zu bekämpfen trachtete, sie verriet vielmehr das kämpferische Bestreben, sich anderen gegenüber — stets nur um der Sache willen — unter allen Umständen maßgeblich behaupten zu wollen. Wenn er selber davon spricht, seine Eltern hätten ihn ziemlich streng, aber doch mit Herzengüte behandelt, so ergibt sich auch hieraus, daß nicht nur die Einsamkeit des Lebens auf Singenkamp eine gewisse innere Unsicherheit in ihm erzeugt hat, sondern daß sie ihm angeboren war. Wir dürfen mit größter Wahrscheinlichkeit annehmen, daß der Kampf gegen diese Unsicherheit, den der junge Schröder ganz sicher mit vollem Bewußtsein führte, ein starker Charakterbildner gewesen ist. Länger, als der heranreifende Mann es selbst gewahr geworden sein mag, wird der Kampf ihn beschäftigt haben.

Solche Betrachtungen führen uns auf die Bahn von Schröders Vorfahren. Wo stammten sie her? Auf welcher wirtschaftlichen und erbmäßigen Grundlage war seine Sippe herangewachsen? Der Stammbaum, vom alten Herrn selber aufgestellt, reicht bis zum Jahre 1720 zurück. Und als Erläuterung zu dem Stammbaum hat er nachstehende hochlesens-

werte Angaben zu Papier gebracht: „Die Kriege zwischen Brandenburg und Schweden fanden durch den Frieden von St. Germain (1679) ihren Abschluß dahin, daß der Große Kurfürst das von ihm besetzte Vorpommern wieder an die Schweden herausgeben mußte. Das Land hatte sehr schwer gelitten. Bei der Verödung der Dörfer begann die schwedische Regierung damit, Bauernkolonien zu gründen, auch sogenannte Holländereien. So wurde um 1700 an der Uecker die Holländerei Bauerort gegründet, wahrscheinlich unter Heranziehung und mit Versorgung ehemaliger schwedischer Soldaten. Der Name Schröder weist auf schwedischen oder dänischen Ursprung hin. Es ist daher mit Sicherheit anzunehmen, daß ein verdienter invalider schwedischer Soldat, wahrscheinlich Korporal, um 1700 auf dem Bauerort ansiedelte. Sein Sohn war der 1720 geborene, als Besitzer von Bauerort im Torgelower Kirchenbuch bezeichnete Friedrich Schröder. Das Soldatenblut der Familie kennzeichnet sich auch dadurch, daß ein anderer Sohn, Johann Friedrich Christian, in schwedischen Kriegsdiensten stand (Regiment des Grafen Post, Kompanie Putbus), und daß später ein Enkel Christian im berühmten Dragonerregiment Ansbach-Bayreuth, damals schon in Pasewalk garnisonierend, bei Hohenfriedberg mittritt, den Siebenjährigen Krieg mitmachte und 70 Jahre alt, 1806, starb. Mündliche Überlieferung erzählt, die Schröders auf Bauerort seien ungemein kräftige Männer gewesen; so habe z. B. ein Johann Schröder eine Tonne Seringe in Ueckermünde gekauft und mangels eines Wagens diese Tonne auf den Schultern von Ueckermünde bis Bauerort getragen (21 km). Es waren jedenfalls einfache Leute, welche hart zu arbeiten hatten, um sich und ihre Familie auf dem kleinen und wohl nicht sehr einträglichem Bauerort zu ernähren.“

In breiterer Ausmalung schildert alsdann der alte Herr, wie seine Vorfahren sich durchs Leben schlugen, wie ihre Familien sich stets einer großen Kinderschar erfreuten, die jedoch immer wieder zusammenschrumpfte, da der Tod seine Opfer forderte. Die Hygiene machte in jener Zeit noch nicht viel von sich reden, und der nächste erreichbare Arzt war der Feldscheer des Regi-

ments Ansbach-Bayreuth in Pasewalk, der jedoch bei dem wegelosen Lande alles andere, nur nicht leicht zu erreichen war.

Zwischen 1790 und 1800 siedelte sich ein Joachim Christian Schröder auf Hingenkamp als Erbpächter der Kirche Eggesin an. Dieser Joachim Christian, der Großvater des Admirals, war Holzhändler gewesen, bis er sich auf Hingenkamp sesshaft machte. Er brachte es zu ansehnlichem Wohlstand. Der unglückliche Krieg gegen Napoleon ruinierte ihn jedoch. Der Überlieferung nach soll er sein ganzes Vermögen, 40 000 Taler, binnen weniger Tage an die Franzosen verloren haben. Voller Befriedigung stellt der „Löwe von Glandern“ in seiner Chronik fest, daß sein Großvater ein gottesfürchtiger Mann gewesen sei, ein Freund des Gesanges und ein Philosoph. Nach dem Verlust seines Vermögens habe er gelassen erklärt: „Solt's der Teufel — bringt Gott es wieder!“ Laut singend habe sich der Großvater alsdann an sein wirtschaftliches Tagewerk begeben. So rasch, wie man es sich erhoffte, ließ sich jedoch der Verlust nicht wieder einbringen. Der Großvater starb 1831. Die Witwe blieb mit dem siebzehnjährigen Karl Ludwig, dem Vater des Admirals, auf Hingenkamp zurück. Von neuem galt es hart zu arbeiten. Ein Ziegelwerk wurde angelegt, dessen Erzeugnisse nach Stettin verkauft wurden. Die Einzelheiten des Emporarbeitens interessieren uns nicht, wohl aber, was der Sohn als Chronist über seinen Vater zu sagen hat. Wenn wir diese Worte mit Aufmerksamkeit lesen, dann werden wir bald genug gewahr, von wem der „Löwe von Glandern“ seinen Trost und seine Treue, aber auch seine Kraft und Tüchtigkeit ererbt hatte.

„Treu und fleißig in seinem Beruf“, so heißt es in straffer Kürze in den Aufzeichnungen, „ein tüchtiger, erfahrener Landwirt, ein musterhafter Ehemann und fürsorgliches Familienoberhaupt, von festem, energischem Charakter, berühmt und vorbildlich im ganzen Kreise wegen seiner unbedingten Rechtlichkeit und Vornehmheit in allen Dingen, fromm und gottesfürchtig, von scharfem Verstande in politischen wie Gemeinde-Angelegenheiten, mäßig in allen Genüssen, sparsam, gastfreundlich, von fester, ferniger Gesundheit, gewandt in Wort und Schrift, ein warmer Patriot von freikonservativer Rich-

tung, körperlich sehr rüstig bis in sein spätes Alter, ein sehr guter Schütze, jedoch kein leidenschaftlicher Jäger, weil dieses mit dem Beruf eines Landmannes nicht vereinbar sei — kurz, ein ganzer Mann, das sind die Eigenschaften, die sich in Karl Schröder auf Singenkamp verkörperten!“

Soll man hierzu etwas sagen? Fast scheint es überflüssig, Die Worte sprechen für sich selber. Selten war ein Sohn dem Vater so treu aus dem Gesicht geschnitten wie hier. Bemerkenswert ist nur das eine, weil es die Eigenart des Admirals wiederum scharf charakterisiert: er behauptet nicht, sein Vater sei ein ganzer Mann gewesen, sondern Karl Schröder auf Singenkamp!

Nun aber zurück zum jungen Ludwig, um zu hören, wie es ihm in der Schule erging. In Eggesin wurde er bis zum Jahre 1864 unterrichtet. Zum Pensum des Dorfschulmeisters fügte der sorgliche Vater Privatunterricht durch ausgebildete Lehrkräfte hinzu. Es ehrt den Admiral, wenn er als Greis in seinen Aufzeichnungen vermerkt hat, der Unterricht könne nicht schlecht gewesen sein, denn bei seiner Übersiedelung in die Stettiner Friedrich-Wilhelm-Schule habe er über reichliche und gründliche Kenntnisse verfügt. Und es klingt besonders warmherzig, wenn er schreibt: „Dankbar erinnere ich mich der braven Eggesiner Lehrer; von ihren guten Grundlagen habe ich lange gezehrt, und den Schatz an formellen Religionskenntnissen und Liedern bewahre ich noch heute als alter Mann als mein festes Eigentum; von diesem Schatz habe ich mein ganzes Leben gezehrt.“

Die Friedrich-Wilhelm-Schule war eine Realschule erster Ordnung. Heute gilt hierfür die Bezeichnung Realgymnasium. Anfänglich bereitete dem jungen Ludwig das Latein Schwierigkeiten, da er hierin so gut wie alles nachholen mußte. Zu Weihnachten konnte er jedoch schon seinen Klassenplatz vom 63., dem vorletzten, auf den 14. verbessern. Er wohnte in Stettin in von Lehrern geleiteten Pensionaten. Schulsorgen hat er seinen Eltern nicht gemacht. Er wurde stets glatt, meist mit guten Zeugnissen versetzt. Die Schule hatte unter ihrem vorzüglichen Direktor Dr. Kleinsorge einen anerkannten Ruf, das Lehrerkollegium bestand aus pflichttreuen, tüchtigen Männern.

Die lateinische Sprache wurde nach Schröders Aufzeichnungen „in Konkurrenz mit dem Gymnasium vielleicht zu stark bevorzugt, der freie Gebrauch der neuen Sprachen hätte besser sein können.“ Andererseits räumt er aber ein, daß Mathematik und Naturwissenschaften besonders gut vorgetragen wurden.

Über das Stettin jener Zeit mag er uns wieder selbst belehren. Er schreibt: „Stettin war damals noch Festung alter Art, mit Kernumwallung und breiten, trockenen Gräben. Das Glacis mit hübschen Baumanlagen bildete die bevorzugte Promenade. Eine starke Garnison regte den militärischen Geist der Schüler an, insbesondere auch die Kriegsperiode 1866 und 1870/71, wo starke Gefangenenerlager eingerichtet waren. Ich entsinne mich noch gut der Österreicher in schmucken weißen Waffenröcken mit farbigen Kragen und Aufschlägen, sowie der Franzosen, Suaven und Turkos in ihrer malerischen Tracht. Soweit ich beurteilen kann, wurden den Gefangenen weitgehende Freiheiten in der Stadt gestattet. Mein älterer Bruder Karl machte den Krieg 1866 als I. Garde-Dräger mit; ein Sturz mit dem Pferde als Ordonanzreiter bei Königgrätz brachte ihm eine Gehirnerschütterung ein, von welcher der frische junge Mann sich nie wieder erholte. Schon 1870/71 war er nicht mehr felddienstfähig, er starb sich im Jahre 1889 auf Singenkamp.“

Was war es nun, was den jungen Schröder zur Marine trieb? Es ist kaum überraschend, auch aus seinem Munde zu hören, daß das Buch des Admirals Werner „Von der Norddeutschen Flotte“ — es hat viele erweiterte Auflagen erlebt — auch bei ihm im starken Maße mitgewirkt hat; kaum überraschend insofern, als es tatsächlich nur wenige Seeoffiziere gibt, jedenfalls unter den älteren und ältesten, die von diesem Buche nicht in stärkster Weise bei ihrer Berufswahl angezogen worden wären. Mehr als vieles andere hat Werners Werk dazu beigetragen, der damals noch unbekannt, ja nicht einmal besonders angesehenen Marine einen Stamm tüchtiger Nachwuchskräfte zuzuführen; nicht nur für die Offizierkorps aller Gattungen, sondern auch bei den unteren Chargen. Andererseits trifft aber auch der Vizeadmiral von Trotha den Nagel auf den Kopf, wenn er in einer kurzen Denkschrift über den Admiral

von Schröder, die er für die „Historische Kommission der Provinz Pommern“ verfaßt hat, schreibt: „Die Tradition des elterlichen, zu einem kleinen Gut heraufgearbeiteten Bauernhofes und die Verbundenheit mit den ernstesten und stolzesten Zeiten preussischer Geschichte, in denen Schröders Altvordern bei Hohensriedberg und jüngst in den Reiterkämpfen von Königgrätz ihr Leben für König und Vaterland einsetzten, hatten in dem heranwachsenden Jüngling preussische Gradheit und schlichte Lebensauffassung, einfache und nüchterne Entschlußkraft und selbstlose Pflichttreue zum festen Fundament seines Lebens gemacht. Und doch folgte er nicht den ruhmreichen Sahren der siegreichen preussischen Armee, sondern seine sich formende Willenskraft trieb ihn, sein Leben der neu gegründeten Kaiserlichen Marine in Eid zu geben. Es ist nach meiner Ansicht kein Zufall, daß damals verschiedentlich charakterstark veranlagte Persönlichkeiten preussischer Prägung den für viele unverständlichen Entschluß faßten, sich mit ihrer Zukunft der noch sehr unbekanntem und fast verächtlich angesehenen Marine zu verschreiben. Es war das Ahnen einer neuen Zeit und der Ausfluß geschichtlicher Bestimmung, die das so nüchterne und eckige Preussentum von seinem tiefen Pflichtempfinden her wie von selbst immer wieder dazu führte, seine gestaltende Kraft für das Wachsen eines großen Deutschtums einzusetzen.“

Hören wir, was Schröder selber zu dieser Frage über sich berichtet hat: „Zu Ostern 1871 war ich nach Prima versetzt worden, und es war ernstlich an eine Berufswahl zu denken. Da mein ältester Bruder Karl als Landwirt der fest bestimmte Nachfolger auf Hingenkamp war, so war ich davon überzeugt, daß ich meinen Beruf nur auf dem in der Schule Erlernten aufbauen könne. Meine Neigung war lange dem Forstfach zugetan. Oberförster zu werden war das Ziel meiner Wünsche. Erst der Krieg 1870/71 brachte einen Umschwung. Die Schule schmeckte nicht mehr, ich wollte Soldat werden und verfiel, beeinflusst durch Lektüre, besonders durch Werners Buch von der Norddeutschen Flotte, auch durch das See- und Hafenleben in Stettin, auf die Marine. Meine Eltern, besonders meine Mutter, waren entsetzt, gaben jedoch meinem Drängen nach. So wurde ich im

Frühjahr 1871 bei dem damaligen Oberkommando der Marine mit den nötigen Papieren zum Eintritt als Kadett angemeldet. Die Meldung hatte Erfolg, ich sollte zu dem im Mai 1871 anberaumten Konkurrenzexamen in Kiel zugelassen werden. Die Prüfungsvorschriften zum Eintrittsexamen enthielten ziemlich hohe Anforderungen. Daher nahm ich noch einige Repetitionsstunden und sah dann der Prüfung mit Zuversicht entgegen. Der Einberufungsbefehl zum Examen in Kiel kam im Mai. Ich nahm Abschied von meiner guten Schule und reiste in Begleitung meines fürsorglichen Vaters nach Kiel. Die Prüfung wurde glatt bestanden — von rund 80 Prüflingen machte ich Nummer 3 — und fuhr dann mit meinem Vater vertrauensvoll nach Sizingen kamp zurück, nachdem die Uniform usw. bedingt bestellt war.“

Der Einberufungsbefehl erfolgte am 31. Mai 1871. Für unser Ohr klingt es seltsam, daß dieser Befehl die Ausnutzung eines Urlaubs bis zum 15. Juni anheimstellte. Heute geht alles Schlag auf Schlag. Von einem längeren Abschiednehmen vom Elternhause hält man nicht mehr viel.

Das tat aber auch der junge Ludwig Schröder nicht. Da seine neue Uniform inzwischen angekommen war, machte er sich bereits am 6. Juni auf den Weg, um über Lübeck und Hamburg nach Kiel zu fahren. Eine Bahnverbindung zwischen Lübeck und Kiel bestand damals noch nicht. Am 7. Juni traf er an seinem Bestimmungsort ein. Er meldete sich an Bord des alten Kasernenschiffes „Barbarossa“, das an der Wasserallee lag. Hier wurde er sofort für seine Person durch den Leutnant zur See von Buchholz ordnungsmäßig vereidigt — in dieser Hinsicht verfuhr man also eiliger als heute —, um noch am gleichen Nachmittage mit Sack und Pack, wie er selber berichtet, an Bord der Segelfregatte „Niobe“ gebracht zu werden. Das Schiff lag dienstbereit an einer Boje gegenüber der Wasserallee.

Kadettenzeit

1871

„Arbeit steht jedermann wohl an,
„Damit erweist sich der Mann.“

(J. V. Andrea, Christenburg, 1626.)

Die alte „Niobe“!

Im Jahre 1862 wurde das Schiff von der preussischen Marine für die Ausbildung von Kadetten angekauft, und zwar als Ersatz für die seit dem November 1861 verschollene Korvette „Amazone“. Und diesen Dienst hat die „Niobe“ bis zum Jahre 1890 getreulich durchgehalten. 29 Jahrgänge von Kadetten sind über ihre Wanten hoch geentert, um zum erstenmal nicht ohne Unbehagen die Püttings zu nehmen, haben über die Keeling des Schiffes oder auch in seine Deckwaschbalken dem Meer Gott ihren unfreiwilligen Tribut gezollt, sind in seiner Takelage nach allen Regeln altseemännischer Kunst geschliffen worden und haben auf seinen Decks ihre Seebeine ausgebildet. Ein treues altes Schiff, fest verwachsen mit dem Aufblühen einer Flotte, deren Aufschwung in der seefahrenden Welt ohne Beispiel war.

Die „Niobe“ wurde im Jahre 1849 für die englische Marine gebaut. Als Schnellsegler war sie zum Kampf gegen den Sklavenhandel an der westafrikanischen Küste bestimmt. Ihre guten Segeleigenschaften hat sie auch unter der preussischen und deutschen Flagge bewiesen. Sie war ein handliches Fahrzeug von 1052 Tonnen bei einer Länge von 42, einer Breite von 12,8 und einem Tiefgang von 5,4 Metern. Ihre Bestückung hat dem Zug der Zeit folgend mehrfach gewechselt. Im Jahre 1871 war sie mit 18 glatten 36-Pfündern und 4 gezogenen 12-cm-Marine-Eisenkanonen bewehrt. Auch in artilleristischer Hinsicht war also hinreichend Vorsorge getroffen, um die Glieder der jungen Kadetten im Geschützdienst, der zu jener Zeit eine vorwiegend körperliche Angelegenheit war, geschmeidig zu machen. An Handwaffen gab es ebenfalls ein reiches Arsenal: Zündnadelgewehre, Revolver, Enterpieken, Enterbeile, Enterfäbel. Bis an die Zähne bewaffnet rauschte somit also die alte „Niobe“ unterm Press ihres hochragenden Segelbaues durch das Wasser. Bis zu 12,7 Knoten hatte sie es raumschots gebracht, beim Winde bis auf 9. Ihre Besatzung zählte 240 Köpfe.



Elfjåhrig
1865



Seefabett
1872



Leutnant zur See
1881



Stabsoffizier
1899

Als Ludwig Schröder an Bord der „Niobe“ eintraf, fand er erst vier seiner künftigen Crewkameraden vor. Es hatten sich also längst nicht alle so schnell wie er von Mutters Ruckschößen trennen können. Man ließ diesem „Stamm der Crew 71“ volle Muße, um sich an Bord der alten Fregatte zurechtzufinden, die Grundlagen des Seemannslebens zu erfassen, die Takelage kennenzulernen, in der Jolle zu rudern und — das Letzte nicht das Schlechteste — „forsch an Land zu gehen, um die Ausrüstung zu vollenden“. Als am 15. Juli, nicht einen Tag früher, der Rest der Crew an Bord kam — insgesamt zählte sie 41 Köpfe —, da fühlten sich die bewußten Sünf, zu denen Truppel, der spätere Gouverneur von Tsingtau, gehörte, schon als alte Seeleute. Und sie hatten in der Tat auch einen Vorsprung gewonnen, denn man bestellte vier von ihnen, darunter Schröder, zu Quartierältesten; ein dornenvolles Amt nach Schröders eigenem Eingeständnis, da man lediglich „das Recht hatte, für alle Unregelmäßigkeiten der anderen verantwortlich gemacht zu werden“.

Die Unterbringung war auf dem kleinen Schiff naturgemäß sehr beschränkt. Eine gemeinsame Messe gab es nicht, die Kadetten wurden vielmehr in Gruppen unterteilt. Die erste Ausbildung erfolgte im Hafen. Praktisch spielte sie sich in der Takelage, an den Geschützen, im Dienst mit Gewehr und Entermesser, sowie in den Booten ab. Von Maschinenkunde war natürlich keine Rede, an Bord eines reinen Segelschiffes verachtete man sie. Trotzdem hielt der Geist der Technik seinen Einzug, wenn auch nur in bescheidenem Maße und in seltsamer Form. Aus den dienstlichen Akten der Indiensthaltung der „Niobe“ vom Jahre 1871/72 ergibt sich, daß ein gewisser Herr Wynecken, offenbar ein früherer deutscher Offizier, dem Kommandanten rein privat ein Angebot auf Ankauf einer Dampfbarkeß in England gemacht hatte. Dieser Ankauf wurde seitens des Marineministeriums genehmigt. Ja, man ging sogar noch weiter, indem man der „Niobe“ für die Heimreise im Frühjahr 1872 die Mitnahme eines Dampfputters aus England auftrug. Der Kauf der Dampfbarkeß hatte zur Folge, daß auf das Segelschiff ein Maschinenmaat und zwei Heizer überetatmäßig

überwiesen wurden, wofür ein „Schmiedsmaat“ in Fortfall kam. Die ganze Angelegenheit war ein derart ungewöhnliches Ereignis, daß beim Marineministerium in Berlin ein Antrag des Kommandanten der „Niobe“ einging, worin er für sich, für den Maschinistenmaaten und die beiden Seizer die Genehmigung zu einer Dienstreise von einer der anzulaufenden englischen Häfen aus nach London erbat, um die Barkass „probieren und übernehmen zu können.“

Man hüte sich, hierüber zu spotten. Ganz abgesehen davon, daß England zu jener Zeit in allen technischen Dingen führend war, ist bei Beurteilung des Dampfbarakasskaufs noch etwas anderes zu beachten. Der Kommandant der „Niobe“ war Korvettenkapitän Weichmann; jener schneidige Kreuzerführer, der sich am 22. August 1870 als Kommandant der „Nymphe“ durch einen kurzen nächtlichen Kampf mit französischen Panzerschiffen in der Höhe von Orhoest, vor allem aber durch seine erfolgreiche Kaperfahrt mit der Glattdeckskorvette „Augusta“ bis hinein in die Gironde-Mündung einen Namen gemacht hatte. Weichmann war aus der Handelsmarine übernommen. Er war nicht das, was man unter einem voll durchgebildeten Kriegsschiffsoffizier versteht. In seinem Tagebuch hat der alte Schröder wie folgt zu dieser Frage Stellung genommen: „Weichmann war etwas rauh in der Form, aber ein hochachtbarer Charakter. Er strebte das Beste an, seine Aufgabe als Erzieher künftiger Offiziere erkannte er aber wohl kaum. Das kleine Seeoffizierkorps der preussischen Marine bot überhaupt wenig Auswahl. Trotzdem muß man anerkennen, daß jene Männer, auf deren Schultern letzten Endes das spätere ausgezeichnete Seeoffizierkorps gestanden hat, bei mancher Unvollkommenheit der eigenen Ausbildung einen brauchbaren Grund gelegt haben. Dieses Verdienst gebührt in vollem Maße auch unserem Kadettenoffizier, dem Kapitänleutnant Stempel, der gleichfalls aus der Handelsmarine stammte und 1864 als Hilfsoffizier übernommen worden war. Er war ein braver Mann, der nach bestem Wissen und Können seiner Aufgabe gerecht zu werden suchte. Er avancierte bis zum Kontreadmiral. Ich bin ihm stets in guter Kameradschaft verbunden gewesen“.

Im Kieler Hafen regte sich während der vier Wochen, die die „Niobe“ dort zur ersten Ausbildung ihrer Kadetten verbrachte, ein reges Leben. Der alte Zweidecker „Renown“, 1870 von England angekauft und als Artillerieschulschiff hergerichtet, machte auf die jungen Offizieranwärter einen stattlichen Eindruck. Die gedeckten Korvetten „Vineta“ und „Gazelle“ rüsteten zur Auslandsreise. Die Schiffsjungenbriggs „Kover“ und „Musquito“ traten Übungsfahrten an. Die Panzerfregatte „Kronprinz“ schleppte ein Schwimmdock von Swinemünde nach Kiel ein. Den Höhepunkt aller Ereignisse bedeutete es aber, als das Kanonenboot „Meteor“, bekannt durch sein bei Havana mit größtem Schneid durchgeführtes Gefecht gegen den französischen Aviso „Bouvet“ unter dem Kommando seines tapferen Kommandanten, des Korvettenkapitäns von Knorr, am 25. Juni aus Westindien in den Kieler Hafen zurückkehrte. Da enterten die Kadetten, wie von einem Zauberstab berührt, in die Wanten, um drei Surrahs auszubringen, und manchem rannen dabei Tränen der Ergriffenheit über die Wangen. Man gehörte ja jetzt dazu, war ein echter Kriegsschiffsseemann. Und wenn man erst soweit sein würde, selbst ein Kanonenboot oder gar ein Panzerschiff zu führen, dann sollte der Feind sich in acht nehmen, dann tat man es dem „Meteor“ unter allen Umständen gleich, oder noch besser — man überbot ihn!

Am 18. Juli, einen Tag nach dem 17. Geburtstag des Kadetten Schröder, verließ S. M. S. „Niobe“ unter vollen Segeln den Kieler Hafen, um die zum Besuch von Westindien befohlene Übungsreise anzutreten. Eine Vorschrift, wie solche Fahrten auszuführen seien, gab es damals noch nicht. Man kannte bloß eine Allerhöchsten Ortes vollzogene Verfügung über die Ergänzung des Offizierkorps der königlichen Flotte, wonach „das Kadettenschulschiff während des Sommers in der Ost- und Nordsee kreuzen und sich gegen Ende des Sommers nach südlicheren Gegenden begeben sollte, wo es den Winter über zu verbleiben habe, um Anfang Mai des nächsten Jahres nach der Station zurückzukehren“. Demgemäß wurde von Fall zu Fall eine besondere Segelorder erlassen, die jedoch, da ja ein

Segelschiff völlig vom Winde abhängig ist, mehr oder minder allgemein gehaltene Anweisungen enthielt. Der Reiseweg war jedenfalls nicht bis zum letzten festgelegt. Es mutet uns seltsam an, daß man es beim Marineministerium noch im Jahre 1871 für nötig hielt, den Kommandanten der „Niobe“ besonders darauf hinzuweisen, „er habe auf die Gesundheit der Kadetten und der Besatzung sorglichste Rücksicht zu nehmen. Zu diesem Zwecke würde ihm empfohlen, vor dem Besuch der verschiedenen Häfen Erkundigungen über den Gesundheitszustand einzuziehen und solche Plätze zu vermeiden, wo gelbes Fieber epidemisch sei“. Nicht ohne Betonung fügte man jedoch hinzu, um beileibe nicht schwächlich zu erscheinen, es sei „selbstverständlich der Hauptzweck der Reise, den Kadetten für ihren Beruf eine sachgemäße Instruktion und Ausbildung zu geben und die Schaffung und Erhaltung einer guten Grundlage der Disziplin unausgesetzt im Auge zu behalten“.

Bereits drei Wochen vor der Ausreise hatte die heute noch übliche „Seeklarbesichtigung“ stattgefunden, die auf Befehl des Stationskommandos, das damals noch „königlich“ war, denn die „Kaiserliche Admiralität“ wurde erst durch Kabinettsorder vom 1. Januar 1872 geschaffen, der Kapitän zur See Klatt vornahm. Die Besatzung machte auf ihn einen „kräftigen und gesunden Eindruck“. Die Bekleidung erkannte er als „von gutem Aussehen“ an. Da es zwei Tage lang und auch noch kurz vor der Besichtigung stark geregnet hatte, verzichtete Klatt auf die Abhaltung von „Segelmanövern, da dieselben des Wetters wegen einen Maßstab für die Tüchtigkeit der Mannschaft nicht geboten haben würden“. Der Kommandant der „Niobe“ hatte überdies seinen Vorgesetzten in dieser Hinsicht auch beruhigt, indem er versicherte, „er könne sich über die Besatzung, sowohl was deren Brauchbarkeit, wie guten Willen und Disziplin angehe, nur sehr lobend aussprechen“.

Wenn man derartige Berichte liest, ist man geneigt, von der „Behaglichkeit der guten alten Zeit“ zu sprechen. In gewisser Hinsicht hat sie auch bestanden. Nur soll man sich davor hüten, eine Schwäche oder gar Laskheit in ihr zu erblicken. Was damals als üblich galt und für gut und richtig befunden wurde, ist

heute zum Teil abgetan. Andererseits würde ein Kritiker des Jahres 1871 manches mißbilligen, was wir heute für gegeben erachten.

Für die Beltdurchsteuerung hatte die „Niobe“, wie üblich, einen Beltlotsen an Bord genommen. Auf diese Lotsen war jedoch bei der Seltenheit des Beltverkehrs kein großer Verlaß, so daß die heranwachsende deutsche Marine sehr bald dazu überging, die Ausbildung ihres Seeoffizierkorps in der Beltnavigation planmäßig zu fördern und unabhängig von jeder Lotsenhilfe zu machen. Nach mehrfachem Ankern im Belt wurde am 23. Juli Kap Skagen passiert, es gab die ersten Opfer der Seekrankheit. Vor Arendal traf die „Niobe“ auf Windstille. Zwei Kutter schleppten das Schiff in den Hafen, wo sich alle diejenigen, wie der Kadett Schröder in seinem Loggbuch berichtet, an Lachs und Summer ergötzten, die „über einen besonderen Vatergroschen verfügten“. Er selbst scheint sich mit Erdbeeren und Kirschen begnügt zu haben, die ersten, die er in diesem Jahre genoß.

Die Kadetten wurden zu jener Zeit mit ihren Geldmitteln knapp gehalten. Die von den Eltern für das ganze Jahr im voraus zu entrichtende Zulage sollte zehn Taler für den Monat nicht überschreiten. Der Kadettenoffizier verwaltete das Geld. Alle Ausgaben für Wäsche, Aufwärter, Taschengeld und Ausflüge mußten davon bestritten werden. Der „vortreffliche Kapitänleutnant Stempel hat mit dem Gelde“, wie der alte Schröder in seinen hinterlassenen Aufzeichnungen berichtet, „gut gewirtschaftet“. Als das Schiff vor Gravesend an der unteren Themse lag, da griff er im Interesse seiner Zöglinge tiefer als sonst in den Beutel. Die Kadetten durften für einen vollen Tag nach London fahren und wurden hierfür mit zehn Schillingen ausgestattet!

Das Loggbuch Schröders — es hat genau dieselbe Ausstattung, wie sie heute noch üblich ist — läßt sich über die Besichtigung Londons sehr eingehend aus; wie sich überhaupt der junge Kadett, auch bei dem vorangegangenen Besuch von Edinburgh, in der Regel eine gute Rechenchaft über alles Erlebte und Erschaute gab. Seine Aufzeichnungen wahrten jedoch einen

streng nüchternen Charakter. Ihm kam es nicht in den Sinn, in dem dienstlich zu führenden Buch irgendwelche Aufzeichnungen privater oder gemütvoller Art zu machen. Seine kantige, streng auf sachlichen Fährten wandernde Art trat vielmehr schon bei dem siebzehnjährigen jungen Menschen deutlich in Erscheinung. Unter anderem ist es ihm damals bereits aufgefallen — die Kadetten hatten an Exercitien englischer Küstenartillerie teilnehmen dürfen —, daß die Briten zwar gut ausgebildet seien, nebenbei aber ein „Schauexercieren für Laien“ liebten.

In Gravesend ward die Übernahme der Dampfbarkas zum Ereignis. Man hielt es für angezeigt, zur Verewigung dieses Vorganges das Boot mit der „Niobe“ im Hintergrunde photographisch aufzunehmen. Um für die Unterbringung an Deck Platz zu schaffen, wurde eine Ruderbarkas an Land gegeben. Einer alten Teerjacke, wie dem Korvettenkapitän Weichmann ließ es jedoch mit dieser Regelung keine Ruhe; er mißtraute dem neumodischen Fahrzeug und ordnete an, daß es neben seiner Dampfkraft zur Fortbewegung durch zehn Riemen eingerichtet werden solle. Was mit dem Ergebnis geschah, daß man der englischen Barkas nunmehr eine besondere Schleppertüchtigkeit zusprach: die Kadetten mußten mit ihr — selbst ein harter Mann wie der alte Schröder hat sich in seinen Aufzeichnungen hierüber beschwert — nicht nur unter Dampf, sondern auch mit Riemen den gesamten Bootsstropp schleppen. „Über allzu sanfte Behandlung hatten wir Kadetten uns überhaupt nicht zu beklagen“, schreibt der Admiral mit grimmigem Humor in seinen Aufzeichnungen. „Es war vielfach offene Schinderei nach dem Grundsatz: wenn ein Kadett dieses Leben mit gutem Mut aushält, dann ist seine Liebe zur Seefahrt so groß, daß er gewiß ein guter Seeoffizier wird!“

Über den Aufenthalt der „Niobe“ in Gravesend hat der Generalkonsul zu London wie folgt berichtet: „Die Anwesenheit des Schiffes, des ersten deutschen Kriegsschiffes, welches nach dem glorreichen Kriege in die Themse eingelaufen ist, hat hier eine gewisse Sensation erregt, wozu auch der Name des Commandeurs, Corvetten-Capitän Weichmann, das Seinige beigetragen haben mag. Ich habe Letzteren sowie die ersten Officiere

der Fregatte dem Lordmayor vorgestellt, und derselbe hat mit der Ladymayor und seinen Töchtern am 28. August den Besuch an Bord des Schiffes erwidert. Bei dem Luncheon, welches auf dem Schiffe serviert war, brachte der Lordmayor die Gesundheit Sr. Majestät des Kaisers und Königs und der Corvetten-Capitän Weichmann diejenige der Königin von Großbritannien und Irland aus. Es ist dies, soviel mir bekannt, das erste Mal, daß ein Lordmayor von London ein deutsches oder preussisches Schiff besucht hat". Die Zeiten haben sich seitdem erheblich gewandelt. Längst vor dem Weltkriege war die deutsche Kriegsmarine in allen Ländern bekannt und heimisch. Wer sich dessen jedoch erinnert, wie behutsam wir beim Wiederaufbau der Reichsmarine nach 1919 unsere Auslandsfühler ausstrecken mußten, der wird von der Unbeständigkeit des Lebens aufs neue überzeugt sein.

In Plymouth, dem nächsten Auslandshafen, bekamen die Kadetten der „Niobe“ viel zu sehen. Man traf mit Kameraden zusammen, mit den deutschen Schiffen „Vineta“ und „Delphin“, mit verschiedenen englischen Kriegsschiffen und einer amerikanischen Dampfkorvette. Das größte Ereignis war jedoch eine Besichtigung des britischen Artillerieschulschiffes „Cambridge“, eines alten Dreideckers, woselbst eine große Klarschiffübung durchgeführt wurde. Das Schiff war im untersten Deck mit schweren Woolwich-Vorderladern bestückt. In der mittleren Batterie standen leichte Kaliber. Die obere Batterie war zum Wohndeck hergerichtet. Die Sauberkeit an Bord und das Aussehen der Besatzung waren ausgezeichnet. Das Geschützerperzieren, im wesentlichen durch Hornsignale geleitet, vollzog sich mit einer bemerkenswerten Sicherheit und Ruhe, so daß man sich nur ein Beispiel daran nehmen konnte. Immerhin vermochten sich der junge Schröder und mit ihm seine Kameraden auch diesmal des Eindrucks nicht zu erwehren, daß man ihnen im Grunde genommen nur ein schönes Schauspiel geboten, mit anderen Worten ein Theater vorgemacht habe. In gleicher Weise wurde eine scharfe Übung mit Schlepptorpedos durchgeführt. Es hat sich aller Wahrscheinlichkeit nach um den damals zur Frontreife gebrachten Harvey-Torpedo gehandelt, von dessen Wirksamkeit

man sich im Flottenkampf einen Abwehrschutz gegen die Kamme versprach. Auch hier klappte alles wie am Schnürchen, die Torpedos zündeten, sobald sie das Ziel berührten. Man wird bloß Zweifel darüber hegen dürfen, ob sich auch nur einer der Anwesenden, einschließlicly der Engländer, restlos darüber klar war, wie die geschleppte Waffe angesichts von Forderungen der Wirklichkeit an den Feind herangebracht werden sollte.

Aus den Akten ergibt sich, daß das „Consulate of the North German Confederation“ am 16. September dem „Königlichen Marine-Ministerium“ in Berlin berichtete, Seiner Majestät Fregatte „Niobe“ sei bei starkem Ostwind von Plymouth aus in See gegangen. Die bedeutsame Umstellung der politischen Verhältnisse in Deutschland faßte demnach im Auslande nur langsam Fuß. Interessant ist ferner, daß das Konsulat und nicht das Schiffskommando diese Meldung erstattete.

Von Vigo, dem nächsten Hafen, war der Kadett Schröder in verschiedener Hinsicht enttäuscht; einmal, weil das Schiff für drei volle Tage in Quarantaine liegen mußte — zwei spanische Matrosen, für die Gepflogenheiten von heute eine unmögliche Zumutung, blieben zur Überwachung der Vorschriften an Bord —; zum andern, weil die Straßen des Ortes bergig waren und die Häuser klein und niedrig; und als letztes, weil überall in der Stadt ein unangenehmer Geruch herrschte. Die Umgebung Vigos hat hingegen Gnade vor den Augen des jungen Menschen gefunden. Am breitesten fließt kennzeichnenderweise aber der Strom seiner Loggbuch-Auslassungen, wenn er auf die seekriegsgeschichtliche Vergangenheit und auf den Wert des Platzes als Seefestung zu sprechen kommt.

Von Cadix aus wurde eine Fahrt nach Sevilla unternommen. Diese Stadt muß auf Schröder mit der Fülle ihrer Sehenswürdigkeiten einen tiefen Eindruck gemacht haben. Die Ausführlichkeit und Anschaulichkeit seines Berichts spricht deutlich hierfür. Man spürt heute noch aus seinen Worten, mit welcher Macht sich fremdländische Pracht und stärkste künstlerische Eigenart des Gemüths des Siebzehnjährigen bemächtigten. Mit Liebe und geschichtlicher Gewissenhaftigkeit hat er über alle Stätten berichtet, die er besuchte. Von Er-

lebnissen persönlicher Art findet sich jedoch auch dieses Mal in seinem Loggbuch nichts verzeichnet. Diese Linie hat er nur selten verlassen. Man darf annehmen, daß er sie als dienstlich notwendig empfand.

Kurz nach Verlassen des Hafens von Cadix brach unter der Besatzung schwerer Brechdurchfall aus. Der Kommandant erblickte die Ursache in allzu reichlichem Obstgenuß und im Klimawechsel. Andererseits mag aber auch das in Cadix übergenommene Wasser die Schuld getragen haben. Es war bereits nach drei Tagen derart verdorben, daß es über Bord gepumpt werden mußte. Auch dieses Vorkommnis beweist hinlänglich, mit welchen Schwierigkeiten die Seefahrt vor sechzig Jahren noch zu kämpfen hatte.

Madeira begrüßte die jungen Seefahrer mit allen seinen Tücken und Reizen. Heftige Böen zwangen die „Niobe“, ihren Ankerplatz zu verlassen und Schutz in freier See zu suchen. Als das Wetter sich wieder beruhigte, so daß der Verkehr mit Land aufgenommen werden konnte, goß es in Strömen. Wer Urlaub genommen hatte, fehrte bis auf die Haut durchnäßt an Bord zurück. Eines der damals noch im Gebrauch befindlichen, von Eingeborenen bedienten Brandungsboote schlug mit zehn Kadetten um; kurz und gut, der Aufenthalt vor Madeira war anfänglich ein feuchtes Vergnügen. Dann aber, dann folgte der in allen Crewen berühmte Ausflug hoch zu Ross, diesmal nach dem Wasserfall des Ribairo Frio. Der letzte steile Abstieg nach der Stadt wurde wie üblich in Korbschlitten bewältigt.

Weiter ging die Fahrt nach Porto Grande (St. Vincent), wo man nach langem Warten, ausgerechnet beim Ankerlichten, den ersten Hai fing. Nicht ohne Schmunzeln liest man im Loggbuch des jungen Schröder, „das Fell des Tieres und die großen Rückenflossen seien so rauh wie Smirgelpapier und würden auch häufig als solches benutzt“.

Auf der Überfahrt über das Atlantische Weltmeer behob man die Achterlastigkeit des Schiffes, indem man die zwölfpfündigen Heckgeschütze an den Bug brachte. Während einer Nacht gab es ein völlig überraschendes „Klar Schiff zur Übung“. Der Gottesdienst mußte am Sonntag ausfallen, da das Schiff derart

schlingerte, daß Wasser in die Batterie kam. Nach dreizehntägiger Fahrt wurde vor Bridgetown auf der Insel Barbados geankert. Das Weihnachtsfest verbrachte die „Niobe“ auf der Rhede von Kingstown, die zur Nachbarinsel St. Vincent gehört. Hier erledigte das Schiff auch seine Geschützschießübungen; wie, das soll uns der Ursprünglichkeit der Darstellung halber der Kadett Schröder selber berichten. In seinem Loggbuch heißt es: „27. Dezember 1871. Am Nachmittag wurden an den gegenüberliegenden Felsen mit Kalk große weiße Scheiben zu Zielpunkten der Geschütze gemalt. 28. Dezember. Wir schossen mit Salut Kartuschen aus den Geschützen, um das Zielen zu lernen; jeder bekam 1 Schuß. 29. Dezember. Um 8 Uhr war ‚Klar Schiff‘. Gleich darauf begannen die Schießübungen nach der Scheibe auf 800 m Entfernung. Wir schossen mit Vollkugeln, Lauffeuer von achtern nach vorn. Ich schoss etwas zu hoch. Um das Schiff besser gegen den Wind zu halten, wurde das Kreuz-Mars-Segel geheißt; die Barkasse, welche weit heraus kreuzte, mußte alle Fahrzeuge von der Scheibe fernhalten. 30. Dezember. Wir hatten wieder Schießübungen mit Vollkugeln auf 800 m nach der Scheibe. Ich schoss abermals etwas zu hoch, wie fast alle, da das genaue Nehmen der Höhenrichtung durch das Schlingern des Schiffes sehr erschwert wurde“.

Als Schröder, 43 Jahre später, seine Probe auf das Exempel des Ernstfalls ablegen mußte, da gebot er an der flandrischen Küste über Batterien neuzeitlichster Bauart, die mit einem einzigen Schuß die Wirkung einer Breitseite der alten „Niobe“ verächtlich machen und die gewaltigsten Kampferfernungen mit fast mathematischer Sicherheit überbrücken konnten. Stürmt das Leben nicht dahin? Wo finden Fortschritte ihre Grenzen? Man soll sich bloß vor einem hüten, dem Wechsel der Dinge anders als mit Bescheidenheit ins Antlitz zu schauen, denn das „Heute“ ist nun einmal stets weiter als das „Gestern“. So will es die Weltenordnung, und der Menschen Verdienst ist nur gering daran.

Auch mit Beginn des neuen Jahres — 1872 — wurden die Schießübungen vor Kingstown fortgesetzt. Der Gouverneur der Insel hatte in zuvorkommendster Weise darauf hingewiesen

daß auch die englischen Schiffe den Aufenthalt vor St. Vincent in der Regel hierfür ausnützten. Es wurde nunmehr aus den gezogenen Geschützen mit Granaten gefeuert auf wechselnden Entfernungen von 500 bis 1000 m. Die Erfolge waren „sehr gut“, man verzeichnete 70 v. S. Treffer.

Gelegentlich des Aufenthaltes vor Dominica wurden Landungsmanöver abgehalten. Schwierigkeiten, diplomatischer Art, wie man sie heute bereiten würde, gab es damals noch nicht. Die Kadetten besetzten die berühmte englische Barkass, die an diesem Tage wiederum ohne Maschine und Schraube arbeiten mußte; erst in Kiellinie, später in Dwarlinie brachen die Boote der „Niobe“ gegen die Küste vor, die Ruderpinass löste einen Schuß, worauf das Landungskorps den Ufersaum stürmte und die Landungsgeschütze sprechen ließ.

Die nächsten Reiseziele waren St. Thomas, damals noch dänischer Besitz, und San Juan auf Puertorico, wo die „Niobe“ trotz günstigem Winde zwei Tage länger als geplant festgehalten wurde; einfach, weil sich kein Lotsen bemüht fühlte, an Bord zu kommen, um das Schiff hinauszubringen. Wie denn überhaupt die Lotsenfrage im Argen gelegen zu haben scheint. Bei der sechs Tage später erfolgenden Ansteuerung von Port Royal auf Jamaica kam das Schiff durch Schuld des Lotsen auf Grund. Die Manöver „Segel bergen, ringsum loten, den Warpanker klarmachen, Geschütze von achtern nach vorn bringen“ folgten Schlag auf Schlag. Es hatten aber auch die im Hafen liegenden englischen Kriegsschiffe aufgepaßt. Sie schickten sofort Boote zur Hilfe. „Niobe“ warpte sich selbständig frei und ging dann im Hafen von Port Royal zu Anker. Dort fand sie den Befehl vor, sich unverzüglich nach Havana zu begeben, um mit S. M. S. „Gazelle“ zusammenzutreffen. Der Grund war, daß ein Teil der Kadetten der „Niobe“ mit den um zwei Jahre älteren Seekadetten der „Gazelle“ ausgetauscht werden sollte. In dem Befehl des Chefs der Admiralität, von Stosch persönlich unterschrieben, hieß es, die 29 bestqualifizierten Kadetten seien von der „Niobe“ an die „Gazelle“ abzugeben, nachdem sie auf der „Niobe“ ihre Prüfung zum Seekadetten abgelegt hätten. Auf den jungen Schröder hat diese Regelung offenbar nicht sehr be-

geisternd eingewirkt. Er spricht in seinem Loggbuch von einer „betäubenden Nachricht“, ja er wird sogar zwischen den Zeilen noch deutlicher, wenn er schreibt, man „solle also noch ein weiteres Jahr zusammenbleiben.“ Der Gedanke, daß nichts anderes wie eine enttäuschte Heimkehrhoffnung ihm diese Worte eingegeben hat, liegt handgreiflich nahe. Die jungen Leute hatten damit gerechnet, in Mai wieder zu Hause zu sein. Nun kam alles anders. Man blieb in dem nicht immer sehr reizvollen Westindien, und die Heimkehrfreuden, von denen sich just der Seekadett vielleicht am meisten verspricht, mußten auf unbestimmte Zeit vertagt werden.

Der Hafen von Havana lag beim Eintreffen der „Niobe“ voll von fremden Kriegsschiffen. Schröders Loggbuch mußte Seiten opfern, um die Eindrücke des jungen Menschen in sich aufzunehmen. Höchst kennzeichnend ist, daß ein Besuch an Bord des amerikanischen Monitors „Terror“ offenbar den stärksten Eindruck auf ihn machte. Was er hierüber zu Papier brachte, ist von einer seltenen Klarheit des Ausdrucks, die um so mehr überrascht, als er doch bislang nur auf einem alten Segelschiff ausgebildet war und von Technik und zeitgemäßer Artillerie streng genommen noch nichts gesehen hatte. Der künftige Artillerist kündigte sich somit hier schon an.

Bei dem Austausch der Seeoffizieranwärter zwischen „Niobe“ und „Gazelle“ handelte es sich um eine Ausbildungsmaßnahme. Die „Niobe“ steuerte mit den „Gazelle“-Seekadetten, die der Crew 1869 angehörten, und dem Rest der eigenen Crew heimwärts, um die Seekadetten auf die Marineschule zu bringen. Die alten „Niobe“-Fahrer blieben hingegen im Ausland; nunmehr aber auf einem neueren Schiff, das Dampf- und Segelkraft gleichermaßen ausnutzen konnte. Von den Seekadetten, die mit Schröder auf die „Gazelle“ überstiegen, haben es die nachstehenden in der Marine zu besonderen Stellungen gebracht: von Müller, von Truppel, von Usedom, von Coerper, von Basse und Ehrlich.

Westindien und Mittelmeer

1871 — 74

„Man lernt den Mann nicht aus in einem Jahr.“

(Shakespeare, Othello.)

Mittelamerika und Westindien sind für längere Zeit Gebiete gewesen, wo unsere auswärtige Politik mit Spannungserrscheinungen zu rechnen hatte. Und es bedeutet eine seltsame Schicksalsfügung, daß Ludwig von Schröder während seiner Marinelaufbahn stets dann in den westindischen Gewässern weilte, wenn solche Spannungen bestanden oder gerade abgeklungen waren; das erstemal im Jahre 1872 an Bord der „Gazelle“, wo Schröders Machtbereich allerdings noch nicht sehr weit langte, war er doch erst Seekadett; das zweitemal als Kommandant S. M. S. „Moltke“ während der Wintermonate 1898/99 und 1899/1900 und das drittemal als Kommodore der Kreuzerdivision in den Jahren 1903—04.

Im Herbst des Jahres 1871 hatten sich die Verhältnisse in Venezuela einer Krise genähert, die von einer Auflösung aller staatlichen Ordnung und Moral bei stärkster Sinnneigung zu maßlosen Gewalt- und Willkürakten nicht mehr weit entfernt war. Der deutsche Geschäftsträger hatte demgemäß S. M. S. „Gazelle“ über die Zeit hinaus vor La Guaira festgehalten. Auch die Berichte des Kommandanten der „Gazelle“, des Korvettenkapitäns Arendt, hatten ernst gelautet, obwohl man ihn persönlich gelegentlich eines Besuches der Hauptstadt Caracas durchaus entgegenkommend behandelte. Allerdings hob er hervor, daß es allein seine Uniform gewesen sei, die ihn gegen Scherereien geschützt habe. Im Januar 1872 hatte man in Berlin daran gedacht, ein Geschwader in den westindischen Gewässern zusammenzuziehen. Hiervon wurde jedoch zunächst Abstand genommen.

Am 9. Dezember schienen die Verhältnisse dann soweit beruhigt, daß die „Gazelle“ die venezuelanischen Gewässer verlassen konnte, um eine Frage zu klären, die meteorhaft aufgetreten war, ebenso schnell aber auch wieder verschwand. Der deutsche Konsul in Sto. Domingo, ein Herr Miguel Pou, hatte wissen lassen, daß die Republik seines Heimatlandes, die Nach-

barin von Saiti, gegebenenfalls geneigt wäre, an Deutschland einen Hafen abzutreten; ja man sprach sogar ganz großartig von einem Bündnis mit dem neugegründeten Kaiserreich. Als der Kommandant der „Gazelle“ Näheres in Erfahrung bringen wollte, verbarg man sich jedoch hinter allerhand Ausflüchten, der Präsident befinde sich auf einer Reise im Innern des Landes, man müsse abwarten, wie sich die Vereinigten Staaten von Amerika zur Frage der Erwerbung von Savana stellten und anderes mehr. Immerhin durfte Korvettenkapitän Arendt berichten, daß ihm die Spitzen der Negerrepublik, der kommandierende General, Bruder des Konsuls Pou, und die Minister mit überraschender Artigkeit und Zuvorkommenheit entgegengetreten seien; ja selbst unter dem Volke habe eine starke Sympathie für Deutschland geherrscht.

Daß es damals schon an Tartarennachrichten nicht gemangelt hat, ergibt sich aus folgendem: In der „Vossischen Zeitung“ vom 19. April 1872 fand sich ein Brief eines Deutschen abgedruckt, der, in Breslau gebürtig, gegenwärtig an Bord der „Niobe“ weile. In diesem Brief wurde der „Gazelle“ angedichtet, sie habe mit geladenen Brandgranaten zur Beschießung der Stadt vor Port au Prince auf Saiti gelegen, um eine Schadenersatzforderung von 35 000 Dollars durchzusetzen. Die Forderung sei entstanden, weil gelegentlich eines Aufstandes sämtliche Häuser der Deutschen niedergebrannt worden wären. Der Kommandant der „Gazelle“, zum Bericht hierüber aufgefordert, meldete, „daß der Inhalt des über die Tätigkeit des Schiffes sprechenden Artikels durchweg eine Erfindung sei“. Tatsächlich hatte das Schiff zwar vor Port au Prince geankert, um den berechtigten Ansprüchen eines Deutschen an die haitianische Regierung Nachdruck zu verleihen. Zu einem Eingreifen irgendwelcher Art war es jedoch nicht gekommen, da Saiti sich zur Zahlung der angeforderten Summe unverzüglich verpflichtete.

Man rieb sich zu jener Zeit aber auch von Behörde zu Kommando und umgekehrt; und zwar mit erfrischender Lebhaftigkeit, wie die Akten der „Gazelle“ dartun. Unmittelbar nach der Ausreise wurde das Schiff bereits gestaucht, weil es

seinen Aufenthalt in Plymouth zu lange ausgedehnt und außerdem in bezug auf die Anwendung des Dampfes nicht sparsam genug verfahren habe. Dem Kommando wurde die Belehrung erteilt, daß sich auch gegen "contrairen Wind aufkreuzen ließe". Des weiteren hielt man ihm vor, „es befremde, daß die schriftlichen Eingaben noch immer an die Kommando-Abteilung des Marine-Ministeriums gingen, obwohl S. M. S. ‚Gazelle‘ von der Allerhöchsten Kabinettsordre vom 15. Juni cr. betreffend die anderweitige Reorganisation der oberen Marinebehörden noch vor dem Ausgange Kenntnis erhalten haben müsse“. Diese letzte Ermahnung hat, wie leider festzustellen ist, erst sehr spät Frucht getragen. Noch am 25. November 1871 berichtete Korvettenkapitän Arendt im alten Stil. So leicht, wie man es sich dachte, ließ er sich, fern der Heimat, überhaupt nicht klein kriegen. Hierfür geben die Akten mehr als einen Beleg, wobei es sich um Fragen handelte, die uns heute zum Teil humorvoll anmuten.

Wohl als Quittung für die oben aufgeführten Tadel meldete Arendt unterm 5. Februar 1872, daß die Rundhölzer S. M. S. „Gazelle“ im allgemeinen von mangelhafter Beschaffenheit seien, unter anderem wären die Unterrahmen „nach seiner unmaßgeblichen Ansicht“ aus zu schwachem Holz gefertigt. Wenn sie sich auch bei einer demnächst stattfindenden gründlichen Revision als „gesund“ erweisen sollten, so sehe er sich doch genötigt, eiserne Schienen anbringen zu lassen. Noch deutlicher wurde er aber bei Klagen über die Bewachung des Schiffsbodens. Bei näherer Besichtigung habe sich ergeben, daß der Boden mit einer dicken Lage von „ungemein feststehenden, corallenartigen Muscheln bedeckt sei.“ Eine Reinigung sei mit „an langen Stielen befestigten Schrapern“ versucht worden. Man habe aber auch eine „Vertäufette“ unter dem Schiff hin- und hergeholt. Gleichzeitig wurde gemeldet, die zwei an Bord vorhandenen Taucheranzüge seien derart schadhast, daß Taucher in ihnen nicht mehr arbeiten könnten. Der Endzweck dieser sicherlich nicht unberechtigten Klagen war, die Erlaubnis einzuholen, ein amerikanisches Dock aufsuchen zu dürfen. In Berlin rang man darob die Hände, um dann mit spitzer Feder zu

Kadettenzeit



S. M. S. „Niobe“ 1871



S. M. S. „Gazelle“ 1872

schreiben, das Bearbeiten des Schiffsbodens mit Schrapern und Vertäufetten könne dem Kupferbelag unmöglich zum Vorteil gereichen. Worauf Korvettenkapitän Arendt berichtete, die „Procedur mit der Vertäufette“ sei viel harmloser gewesen, als es offenbar den Anschein erweckt habe. Ebenso hätte auch die Schrapperreinigung in Wirklichkeit ein reines Idyll an Sorgfalt und Schonung der Außenhaut dargestellt. Mit den Taucheranzügen wäre aber in der Tat kein Staat mehr zu machen. Das mitgenommene Glickmaterial sei längst verbraucht, eine Ergänzung habe sich bisher in keinem der angelaufenen Häfen bewerkstelligen lassen; auch in Havana und Kingston nicht, wo die größten Sachverständigen in Taucheranzugsfragen erklärt hätten, für Übernahme solcher Instandsetzungsarbeiten ließe sich überhaupt keine Persönlichkeit finden.

In Berlin entschied nunmehr der Chef der Admiralität, daß der Kommandant der „Vineta“, Kapitän zur See Batsch, der älteste Seeoffizier auf der westindischen Station, die Berechtigung der Klagen der „Gazelle“ nachprüfen solle, was mit dem Ergebnis geschah, daß Korvettenkapitän Arendt triumphieren durfte: seine Anträge wurden erfüllt, er konnte docken und erhielt neue Taucheranzüge! Um reinen Tisch zu machen, sorgte das Schicksal dafür, daß vor dem Docken noch eine Savarie eintrat. Beim Beiliegen in schwerer See löste sich das Ruderjoch vom Ruderkopf, so daß „die Reserve-Ruderpinne in der Kajüte durch Scheeren des Steuerreeps und Anbringen der Rudertaljen in Activität gesetzt werden mußte“. Dieses letzte Mißgeschick hat scheinbar dazu beigetragen, den Frieden zwischen Berlin und S. N. S. „Gazelle“ endgültig wiederherzustellen.

! Ob sich der junge Schröder an Bord der „Gazelle“ rasch eingelebt hat, wissen wir nicht. Außer dem schon erwähnten Ausbruch seines Kummers über die Umschiffung hat er Gefühlsmäßiges nicht zu Papier gebracht. Das nächste Reiseziel nach Verlassen von Havana war Pensacola. Das Schiff hatte Auftrag erhalten, den deutschen Ministerresidenten und Generalkonsul Grafen von Enzenberg an Bord zu nehmen, um ihn nach Veracruz zu bringen.

In Pensacola verspürte Schröder zum erstenmal in seinem Leben etwas vom Kriegs-Seewind; und zwar bei Besichtigung der Marinewerft, die den Kadetten gestattet wurde. Hier gab es Teile des Panzers zu sehen, den das sogenannte Widder Schiff „Tennessee“ getragen hatte, als es in der Mobilebucht am berühmten 5. August 1864 von den Streitkräften des Admirals Sarragut in den Grund geschossen wurde. Ferner befand sich auf der Werft der Kommandant der Korvette „Cumberland“, die von der gepanzerten Dampffregatte „Merrimac“ am 8. März 1862 durch Kammstoß zum Sinken gebracht worden war. Aber auch in Veracruz drang, wenn auch nur von fern, Waffenlärm an die Ohren der Besatzung S. M. S. „Gazelle“. Der Ministerresident Graf Enzenberg wurde, wie die „Gazelle“ in ihrem Bericht hervorhob, von dem Kommandanten des Platzes, einem General Forster, zwar in entgegenkommender Weise empfangen; man hielt es aber doch für angezeigt, ihm für die Reise nach Mexiko-Stadt ein Bedeckungskommando in Stärke von einem Offizier und zwanzig Soldaten mitzugeben, da die „Passage im Innern des Landes nicht immer ganz sicher sein solle“. Mexiko war, wie so oft in seiner Geschichte, von Unruheherden durchsetzt. Der deutsche Kaufmann stand allerdings, wie Korvettenkapitän Arendt feststellen konnte, in hohem Ansehen. Ihm widerfuhr in der Regel nichts. Immerhin trug die Anwesenheit S. M. S. „Gazelle“ viel dazu bei, auch hier erregte Gemüter zu beruhigen.

Das Veracruz von 1872 hat sich offenbar von dem Veracruz unserer Tage nicht sehr wesentlich unterschieden. Auch der Kadett Schröder konnte nur über verwahrloste Häuser, über Geier, die die Straßentreinigung besorgten, und über das geheimnisvolle Fort Ulloa berichten, das unordentlich und zerfallen war, eine vorsintflutliche Bestückung trug und in seinen weitverzweigten unterirdischen Kasematten Duzenden von Gefangenen jämmerlichsten Aufenthalt bot. Im Gegensatz hierzu hat den jungen Seefahrer die Einrichtung des Leuchtturms belustigt, dessen Verdunkelungsphasen man in sehr einfacher Weise erzielt hatte, nämlich durch Fortnahme eines Teils der Lampen.

Von Veracruz aus ging es nach Havana zurück, wo S. M. S. „Gazelle“ sich mit der „Vineta“ traf. Die Weiterreise wurde tageweise gemeinsam zurückgelegt. Das Ziel war Port au Prince auf Haiti, wo nunmehr doch ein schärferes Eingreifen geboten war, da geschädigte deutsche Kaufleute, in erster Linie ein Herr Diekmann, noch immer auf ihr Geld warteten. Auf der Rhede von Port au Prince lagen die haitianischen Korvetten „Union“ mit zehn, und „Mont Organisé“ mit elf Geschützen. Der deutsche Führer, Kapitän zur See Batsch, schickte den Leutnant zur See von Kyckbusch an Land, um die Begleichung der Forderung durch Abgabe eines Ultimatums zu erzwingen. Haitis Präsident antwortete: „Wir erwarten Ihr Boot um 5 Uhr abends!“ Als zu gegebener Zeit ein deutsches Boot unter Führung des Leutnants zur See Graf Schwerin das Geld in Empfang nehmen wollte, speiste man es mit der nichts sagenden Auskunft ab: „Wir werden uns auf freundschaftlichem Wege einigen.“ Nunmehr schritt Kapitän zur See Batsch zu Zwangsmaßnahmen. „Vineta“ und „Gazelle“ machten „Klar Schiff“ und armierten ihre Boote. Ehe die Neger es sich versahen, waren „Union“ und „Mont Organisé“ geentert. Auf beiden Schiffen stieg die deutsche Kriegsflagge hoch, die farbigen Besatzungen wurden mit Sack und Pack an Land befördert, wo sie mit wüstem Geheul ihre unangetastete Kriegerehre zu beweisen suchten. Gegen Abend schickte Kapitän zur See Batsch den Leutnant zur See Barandon mit einem bewaffneten Boot an Land, um ein Schreiben an den Konsul zu überbringen. Beim Präsidenten der Republik fand zu dieser Stunde eine stürmisch verlaufende Sitzung statt, an der auswärtige Vertreter und Konsuln teilnahmen. Die Masse an Land war aufs äußerste fanatisiert. Man wußte, daß der französische Geschäftsträger Widerstand anempfohlen hatte. Um elf Uhr nachts wurde Barandons Boot angegriffen. Es kam zu einem heftigen Feuerkampf. Bevor jedoch die sofort entsandten Landungskorps der „Vineta“ und „Gazelle“ zur Stelle waren, hatte Leutnant zur See Barandon den Angriff abgewiesen und sein Boot in Sicherheit gebracht. Um 2 Uhr nachts wurde die Schadenersatzforderung mit guten Wechselln beglichen. Kapitän Batsch

stellte daraufhin die Feindseligkeiten ein. Haiti erhielt seine Kriegsschiffe zurück, sein Admiral schiffte sich wieder auf der „Union“ ein, und die haitianische Flagge wurde von den deutschen Schiffen, zwischenstaatlichem Gebrauch gemäß, mit 21 Schuß salutiert. Nachdem der Salut erwidert war, gingen S. M. S. „Vineta“ und „Gazelle“ in See. „Gazelle“ gab in Kingston auf Jamaica eine Depesche über die Erledigung des Zwischenfalls an Seine Majestät auf, während „Vineta“ eine ähnliche Angelegenheit in Kap Haitien auf gütlichem Wege regelte.

„Vineta“ und „Gazelle“ segelten späterhin gemeinsam nach Norfolk, Halifax und Boston, wo die „Gazelle“ endlich ihre heißersehnte Schiffsbodenreinigung im Dock vornehmen und die sonst noch vorliegenden Schäden beseitigen konnte. Achtzig Mann der „Gazelle“-Besatzung hatten 8½ Tage zu tun, um die „Corallenschicht“, wie es im Schiffsbericht heißt, zu entfernen. Auf diplomatischem Wege, also über das Auswärtige Amt, wurde der Regierung in Washington „der Dank der Kaiserlichen Regierung für das beim Docken von S. M. S. „Gazelle“ betätigte Entgegenkommen ausgesprochen“. Eine Form der Höflichkeit, die wir heute, wo der Scheck die Welt regiert, nur noch in abgeschwächtem Maße kennen.

Leider brachte es das längere Liegen in Boston, wo die verführerische Stimme des Wunderlandes „Neue Welt“ lockte, zuwege, daß mehrere Fälle von Fahnenflucht an Bord der deutschen Schiffe vorkamen. Die Gefahr wurde dadurch gebannt, daß Zivilpersonen nur noch an Bord kommen durften, wenn sie sich genügend ausweisen konnten. Abends wurden alle Boote geheißt und die Backspieren beigeclappt. Wenn noch ein Boot an Land fahren mußte, so wurde es stets von einem Offizier gesteuert. Der „Posten Back“ wurde grundsätzlich von einem Seesoldaten besetzt. Außerdem zogen die Kadetten neben einem Matrosen als „Ausguckposten Kommandobrücke“ auf.

Die Reise der beiden Schiffe führte weiter nach Newport und Annapolis, wo man, ohne besondere Eindrücke zu gewinnen, die Naval Academy besuchte, nach Norfolk und nach Barbados. In Norfolk traf am 11. Oktober die Nachricht ein, daß die

Kadetten unterm 19. September 1872 zu Seekadetten ernannt seien. Für viele von uns ist diese erste Beförderung wohl die schönste und eindruckvollste gewesen, die wir je erlebt haben. Der Seekadett Schröder hat sie in denkbar knappster Form in seinem Loggbuch vermerkt, ohne ein Wort der Genugtuung zu äußern. Was hierbei mitgespielt hat, wissen wir nicht. Auch auf der „Gazelle“ scheinen demnach die Verhältnisse nicht allzu rosig gewesen zu sein.

Barbados bescherte eine zweite Umkommandierung. Unter dem Befehl des Kapitäns zur See Werner, der den Kommodorestand führte, liefen S. M. S. „Friedrich Carl“, „Elisabeth“ und „Albatros“ in den Hafen ein. Werner übernahm als Geschwaderchef das Kommando über die gesamte deutsche Streitmacht, deren Zusammenziehung wegen der Unruheherde in Westindien und Mittelamerika aus politischen Gründen erfolgt war. Die Seekadetten der „Gazelle“ wurden auf die Schiffe „Friedrich Carl“ und „Elisabeth“ verteilt. „Gazelle“ wurde zwei Monate später heimbeordert.

Die Kommandierung auf den „Friedrich Carl“ brachte für Ludwig Schröder sein erstes dienstliches Zusammensein mit Tirpitz, der sich als „Lieutenant zur See und IV. Wachoffizier“ an Bord des Schiffes befand. Das Schicksal hat es gewollt, daß sich damals schon besondere Säden des Vertrauens zwischen Tirpitz und Schröder anspinnen. Anlaß gab eine Bestrafung Schröders. Er erhielt „wegen Unaufmerksamkeit als Toppskadett einen Tag gelinden Arrestes“. Der „Löwe von Flandern“ hat uns in seinen Aufzeichnungen hierüber berichtet; und aus seinen Worten, Jahrzehnte nach dem Vorfall niedergeschrieben, flingt ungebrochener Groll. „Es war eine ungerechte Strafe“, hat er vermerkt. „Ungerecht, weil nachweislich eine falsche Meldung erstattet worden war. Die Strafe wurde trotz des nachdrücklichen Einsages von Leutnant zur See Tirpitz vom Kommandanten nicht aufgehoben. Sie blieb die einzige Strafe in meiner fast fünfzigjährigen Dienstzeit.“

Das erste Reiseziel des neugebildeten westindischen Geschwaders waren venezuelanische Häfen. Dem Kommodore Werner muß sehr viel daran gelegen haben, die ihm unter-

stellten Schiffe möglichst rasch zusammenschweißen. Kaum war man in See, als auch schon ein gelindes Evolutionieren begann. In der Folgezeit mußten selbst die Weihnachtsfeiertage in ihrem Glanze vor diesem Diensteifer verblaffen. Am 25. Dezember nachmittags ging Werner in See, nachdem der Weihnachtsabend, wie Schröder sehr offenherzig in seinem Loggbuch vermerkt, „ziemlich öde“ verlaufen war. Am 26. Dezember, also am zweiten Feiertag, bestimmten die Schiffe ihre Drehkreisdurchmesser, auch gerade keine festtägliche Beschäftigung. Am Nachmittag wurde dann allerdings in den Häfen von Curacao eingelaufen. Den Aufenthalt benutzte man zu Landungsmanövern größeren Stils, die entsprechenden Bootsmanöver waren vor den venezuelanischen Häfen geübt worden.

Auch der 1. Januar 1873 war dem Kommodore Werner nicht heilig; im Gegenteil, er galt ihm als voller Arbeitstag. Der Verband suchte die hohe See auf. Es wurde evolutioniert, man stellte auch Versuche mit dem Harveyschen Schlepptorpedo an. Auf der Rhede von Sabanilla (Columbien) wurden späterhin Schießübungen abgehalten. Die Seekadetten erhielten Gelegenheit, Ausflüge ins Urwaldgebiet zu unternehmen. Bis an die Zähne bewaffnet zog man los. Es stellte sich jedoch kein wildes Getier zum Schuß. Über Port au Prince, wo sich das Geschwader nur einen Tag aufhielt, ging es zur Kohlenergänzung nach Kingston auf Jamaica, dann wieder nach Havana, wo das Geschwader überraschenderweise der Heimreisebefehl traf. Es hatte seinen Demonstrationszwecken genügt, andere dringend zu lösende Aufgaben standen bevor. Nur der „Albatros“ blieb auf der westindischen Station zurück.

Die heimatlichen Gewässer grüßten mit Kälte, Brise und Schneegestöber. Nachdem man in Spithead noch einmal Kohlen ergänzt hatte, kamen die Schiffe nur mit Mühe gegen Wind und See an; so zwar, daß „Vineta“ leere Bunker meldete und in der Höhe von Helgoland vom „Friedrich Carl“ in Schlepptaken genommen werden mußte.

Am 25. April ankerte das Geschwader auf der Rhede von Wilhelmshaven, um am Tage darauf von Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen Adalbert von Preußen und dem Chef der

Admiralität, dem Generalleutnant von Stosch, besichtigt zu werden.

Und dann — dann folgte für die Seekadetten ein Heimatsurlaub von längerer Dauer, der für zehn Tage unterbrochen wurde, hinterher aber eine Fortsetzung von zwei Wochen erfuhr.

Was hatte den Anlaß zu der Unterbrechung gegeben? Der Reichstag, an der Spitze Generalfeldmarschall Graf Moltke, kam nach Wilhelmshaven, um die Schiffe zu besuchen. Die Abgeordneten waren auf dem Bremer Dampfer „Mosel“ eingeschifft. S. M. S. „Gertha“, „Ariadne“ und „Loreley“ holten die „Mosel“ ein. Bei der Ankunft salutierte der „Xenown“, die Mannschaften paradierten auf den Rahen. Man sieht, daß sich auch schon ein Mann wie der General von Stosch auf die Behandlung einer hohen parlamentarischen Körperschaft verstand, worin es späterhin sein größter Nachfolger, der Großadmiral von Tirpitz, der ja als Leutnant zur See Zeuge dieser Vorgänge war, zur Meisterschaft brachte. Andererseits erkennt man aber auch, wie tief der Abstieg war, den das Parlament des Deutschen Reiches im Verlaufe seines Bestehens nahm: einen Reichstag, in dem der Marxismus vorherrschte, hätte niemand mehr durch Paradiere und Salutieren ehren mögen!

Am 9. Juni 1873 traten S. M. S. „Friedrich Carl“, „Elisabeth“ und „Delphin“ unter Beschleunigung aller Ausrüstungsmaßnahmen eine Fahrt ins Mittelmeer an. In Spanien war die Throngewalt des durch die Cortes zum König gewählten Herzogs Amadeo von Aosta zusammengebrochen. Die Republik war ausgerufen. In den Städten des Südens blähte sich jedoch die rote Fahne. Voller Erwartung, was die kommenden Wochen bringen würden, gingen die deutschen Schiffe in See. Für die Seekadetten begann jedoch zunächst in aller Ruhe der Unterricht zur Vorbereitung auf die Offizierprüfung.

Die Reise führte über Plymouth nach Lissabon. Im Kanal begegnete man einem Geschwader von zehn englischen Linienschiffen, das in zwei Kolonnen fuhr und nach Schröders Urteil „eine wunderschöne Ordnung und genaue Distanzen hielt“.

Offenbar, dieser Anblick hatte ihn gepackt! In Lissabon wurde „Friedrich Carl“ von Portugals König besichtigt. Weiter ging es über Cadix, Gibraltar nach Malaga, wo fremdenfeindliche Unruhen ausgebrochen sein sollten, so daß sich Kriegsschiffe mehrerer Staaten versammelten. Da jedoch ein Anlaß zum Eingreifen nicht vorlag, setzte das deutsche Geschwader seine Reise nach zehntägigem Aufenthalt fort. Barcelona und Tarragona wurden abgegrast. An beiden Plätzen herrschte Ruhe. In Valencia aber, da traf eine Nachricht ein, die die Gemüter stark erregte. Der Seekadett Schröder mag uns hierüber selbst berichten. Seine nur unwesentlich gekürzten Ausführungen sind derart kernig und echt, daß sie für sich selber sprechen und dazu noch einen wertvollen Beitrag zur Charakteristik ihres Verfassers liefern.

„Am 21. Juli morgens ankerten wir auf der Rhede von Valencia. Am Nachmittag kamen der Kommandant eines englischen Kanonenbootes und der englische Konsul an Bord und berichteten, die kommunistische Panzerfregatte ‚Victoria‘ habe der Stadt Alicante eine bedeutende Kontribution auferlegt und im Weigerungsfalle mit Bombardement gedroht. Infolgedessen wurden die Beurlaubten sofort an Bord signalisiert. Um 4 Uhr lichtete ‚Friedrich Carl‘ Anker. Am nächsten Morgen in der Frühe trafen wir vor Alicante ein. Die ‚Victoria‘ begegnete uns in See und grüßte sehr höflich mit der Flagge, heißte dann jedoch unter der spanischen Flagge eine rote. Ohne nähere Anweisung vermochten wir vorläufig nichts gegen sie zu unternehmen. Erst in Alicante erfuhren wir, daß das Schiff bei der Nachricht von unserem Eintreffen von dem geplanten Bombardement Abstand genommen und den Hafen verlassen habe. Ferner wurde uns mitgeteilt, daß die ‚Victoria‘ und verschiedene andere Schiffe, die sich der Kommune angeschlossen hätten, von der Regierung in Madrid zu Piraten erklärt seien, so daß sie von jedem Kriegsschiff nach internationalem Recht aufgebracht werden könnten. Auf unsere telegraphische Anfrage bestätigte die deutsche Gesandtschaft in Madrid den Sachverhalt. Hierauf lichteten wir Anker, um die ‚Victoria‘ aufzusuchen. Wir vermuteten sie in Cartagena, wo

wir nachts 3 Uhr eintrafen, jedoch nicht einliefen, da von den Sorts einige Schüsse fielen. Bei Sellwerden ließen sich im Hafen verschiedene Schiffe erkennen, darunter die ‚Victoria‘ und die Fregatte ‚Almansa‘. Wir wollten eben ein Parlamentärboot abschicken, als ein spanischer Raddampfer vor dem Hafen erschien, der die rote Flagge führte. Anfangs schien er keine Lust zu verspüren, den Anweisungen unseres Bootes zu folgen, er solle bei uns längsseit kommen, um sich zu legitimieren. Erst als wir einen blinden Schuß abfeuerten, kam er näher heran. Beim zweiten Schuß strich er die Flagge, um alsdann von einem armierten Kutter in Besitz genommen zu werden. Das Schiff war der Aviso ‚Vigilante‘, er hatte Deputierte von Murcia an Bord. Bald darauf traf das englische Kanonenboot ‚Pigeon‘ ein, das sich bereit erklärte, mit uns gemeinsam seine Maßregeln zu treffen. Die Leute des ‚Vigilante‘ wurden bis auf drei Seizer an Bord genommen. Das Schiff selbst wurde unter Befehl des Unterlieutenants zur See Geiseler nach Almeria gesandt, um die ‚Elisabeth‘ herzubeeordern. Unter den Gefangenen befand sich auch ein gewisser Galvez Arce, der vorgab, Oberbefehlshaber der Streitkräfte der Republik Murcia zu Lande und zur See zu sein. Gegen Mittag machten wir gefechtsklar, da man glaubte, die spanischen Schiffe würden einen Angriff wagen. Doch unterblieb dieser leider. Nachdem Deputierte von Land gekommen waren, kam ein Vertrag zustande; des Inhalts, daß die ‚Vigilante‘ rechtmäßig aufgebracht sei, daß die spanischen Schiffe bis zum nächsten Tage in Cartagena verbleiben müßten, daß alle Gefangenen an Land auszuliefern wären. Am 28. Juli holten die spanischen Schiffe ‚Victoria‘ und ‚Almansa‘ Erlaubnis ein, den Hafen zu verlassen. Wir lichteten sofort Anker, dampften zwischen beiden durch und behielten sie bis zur Nacht achteraus in Sicht.“

Am 29. Juli traf „Friedrich Carl“ in Malaga ein. Hier ankerten auch die englischen Schiffe „Swiftsure“ und „Lynx“, sowie die französische Panzerfregatte „Jean d’Arc“. Am 30. abends wurde bekannt, daß „Victoria“ und „Almansa“ die Stadt Almeria bombardiert hätten. Kommodore Werner traf daraufhin mit den englischen Schiffen die Übereinkunft, die Auf-

rührer aufzusuchen und unschädlich zu machen. „Jeanne d'Arc“ schloß sich nicht an. So gingen „Friedrich Carl“ und die Panzerfregatte „Swiftsure“, die sich Kommodore Werner unterstellt hatte, allein in See. Es glückte ihnen sowohl die „Almansa“ wie die „Victoria“ in „sicheren Verwahrsam“ zu nehmen. Auf Anordnung des englischen Geschwaderchefs wurden die spanischen Schiffe nach Cartagena eingebracht. Die Mannschaften erhielten eine zwölfstündige Frist, um sich zum Vonbordgehen fertigzumachen. Anfänglich bereiteten sie Schwierigkeiten. Man entwaffnete sie jedoch unter den Geschützen der eigenen Festungswerke und brachte sie an Land. „Als die kommunistische Panzerfregatte ‚Méndez Nuñez‘ Dampf aufmachte“, so heißt es wörtlich in Schröders Loggbuch, „und die ‚Numancia‘ aus dem Dock verholte, holten wir Feuer vor und dampften aus dem Safen. Doch ging die ‚Méndez Nuñez‘ nur weiter in den Safen hinein, und wir kehrten auf unseren Ankerplatz zurück.“ Abermals also eine enttäuschte Hoffnung!

Die genommenen Schiffe wurden später den Engländern übergeben, die sie nach Gibraltar brachten, um sie der spanischen Regierung, der rechtmäßigen Eigentümerin, auszuliefern.

Das tatkräftige Vorgehen des Kommodore Werner fand leider nicht die Billigung der hohen Politik. Man war der Ansicht, der sich im übrigen auch England anschloß, die Spanier sollten selber auslöffeln, was sie sich eingebrockt hatten. Um so größer war im Augenblick die Zufriedenheit der in Südspanien ansässigen Deutschen. Die Stadt Malaga fühlte sich bemüßigt, durch ein in sehr schmeichelhaften Ausdrücken abgefaßtes Schreiben ihren besonderen Dank für den Schutz auszusprechen, den der deutsche Kommodore ihrem Gemeinwesen habe angedeihen lassen. Trotzdem wurde Kapitän zur See Werner, obwohl sich Männer wie Stosch und Moltke für ihn einsetzten, seines Postens enthoben, um Oberwerftdirektor in Wilhelmshaven zu werden. An seine Stelle trat der Kapitän zur See Przewisinski. Die Ereignisse zwangen aber auch ihn, eine harte Saust zu zeigen, so daß das Vorgehen Werners hinterher voll gerechtfertigt dastand. Als die Insurgenten das Eigentum der Deutschen in Cartagena antasteten, entschloß man sich in Berlin

zu entscheidendem Vorgehen. Kommodore Przewisinski erhielt Befehl, sein Geschwader vor Cartagena zusammenzuziehen und mit einer Beschießung der Stadt zu drohen. Der Überbringer des Ultimatus, Kapitänleutnant von Pawelsz, löste seine Aufgabe mit großem Geschick. 15 000 Duros wurden als Schadenersatz gezahlt. Damit war auch dieser Zwischenfall erledigt.

Es würde zu weit führen und unseren Betrachtungen unnützen Ballast auspacken, wenn wir alle Einzelheiten verfolgen wollten, die sich aus den Kämpfen der spanischen Insurrektion der Jahre 1873/74 ergaben. Es genügt vielmehr der Hinweis, daß der junge Schröder in mehreren Fällen Zeuge von Kämpfen gewesen ist, die sich zwischen den See- und Küstenstreitkräften der rechtmäßigen Regierung und den meuternden Schiffen abspielten. Es war eine Zeit, die an das deutsche Geschwader sehr hohe Anforderungen stellte. Man lag ständig in Bereitschaft, wechselte die Häfen, wurde bald hier, bald dort gebraucht, sah und erlebte aber auch viel, schulte seinen Blick am Verhalten der Schiffe zahlreich vertretener fremder Staaten und sammelte seemannische, völkerrechtliche und kriegerische Erfahrungen, die einem Manne wie Schröder späterhin sicherlich von größtem Nutzen gewesen sind. Aus allen seinen Aufzeichnungen klingt ein starker Haß gegen die Aufrührer und Störer der öffentlichen Ordnung hervor. Mit Vorliebe spricht er von „Kommunisten“ und „kommunistischen Schiffen“. Erst gegen Ende seiner Loggbuchschilderungen gewöhnt er sich die Bezeichnung „Intransigentes“ an, die als die übliche galt. Man gewinnt durchaus den Eindruck, als ob diese Umstellung auf dienstlichen Befehl erfolgt sei.

Erst gegen Ende Januar 1874 kamen „Friedrich Carl“ und mit ihm die Schiffe des deutschen Geschwaders von der spanischen Küste los, um marokkanische und tunesische Häfen anzulaufen. Die Eindrücke, die Schröder gewann, sind hier verständlicherweise besonders stark gewesen. Die Schilderungen, die sein Loggbuch enthält, gewinnen an Frische und Leuchtkraft; wobei aber nicht übersehen werden darf, daß aus dem siebzehnjährigen jungen Menschen mittlerweile ein bald zwanzigjähriger geworden war.

Mit der Hofpost traf am 22. Februar der Rückberufungsbefehl ein. Da die „Elisabeth“ nach Ostasien geschickt wurde, stiegen ihre Seekadetten auf „Friedrich Carl“ über. Wie üblich machte die Heimat — vom März kann man in der Nordsee nicht viel verlangen — ihr griesgrämigstes Gesicht. Fünf Tage mußte „Friedrich Carl“ auf Wilhelmshaven-Rhede vertrauern, ehe er des ungünstigen Wasserstandes wegen in die Werft einlaufen konnte.

Am 22. März wurde Kaisers Geburtstag gefeiert. Am Tage darauf packten die Seekadetten ihr Bündel, um nach fast dreijähriger, ununterbrochener Borddienstzeit an Land überzusiedeln. Zunächst brachte man sie bei der II. Matrosendivision unter. In den Tagen vom 13. zum 18. April legten sie die Seeoffizierprüfung in der Marineschule zu Kiel ab. Dann folgten vier Wochen Heimaturlaub — wahrlich eine wohlverdiente Ausspanne!

Der Abschluß der Seekadettenzeit brachte als erstes eine Kommandierung an Bord des Artillerieschulschiffes „Xenown“, dessen Kommandant der Kapitän zur See Graf von Monts war, von dem wir später noch hören werden. Von den als Offizierschüler an Bord kommandierten Unterleutnants zur See seien um der Bedeutung ihrer dienstlichen Laufbahn willen genannt: von Arnim, Kirchhoff, Graf von Baudissin, von Lickstedt, von Holzendorff. Zu den Seekadettenschülern, also zu Schröders engeren Kameraden, gehörten unter anderen von Müller, von Usedom, von Truppel.

Über die „Xenown“-Zeit, die sich im wesentlichen auf Schillig-Rhede abspielte, sei das Wichtigste in wenigen Sätzen zusammengestellt. Man schoß in der Regel gegen eine Scheibe, die auf 1000 m Entfernung auf einem Watt aufgebaut war. Siel das Watt bei Ebbe trocken, dann schickte das Schiff Leute an Land, um die verfeuerten Granaten einzusammeln. Man fand bis zu 60 von 100. Bei gefechtsmäßigen Schießübungen leitete der Kommandant das Manöver des Schiffes von der Hütte aus, wo an jeder Seite ein Konzentrationsdiopter aufgestellt war. Das Kommando für „Sertig“ wurde durch ein Hornsignal, das Kommando „Feuern“ durch einen einzelnen

lauten Glockenschlag erteilt. Als der Chef der Admiralität das Schiff besichtigte, wurde in freier See gegen eine schwimmende Scheibe gefeuert. Man tastete sich also damals schon, wenn auch nur behutsam bis zur Grenze größerer Waffenwirkung vor. Als Tender des „Xenown“ wurde das Kanonenboot „Tiger“ verwandt. Auch von ihm aus wurde gelegentlich geschossen. Um die Wirkung der Konzentration zu erhöhen, stellte man Versuche mit elektrisch gespeisten Drahtleitungen und Platinzündern an. Die Ergebnisse befriedigten jedoch nicht, da nur ein einziges galvanisches Element vorhanden war. Um diesem Mißstand abzuhelfen, verlangte man stürmisch die Anbordgabe stärkerer Batterien von mehreren Elementen (Zink-Kohle in einer Lösung von rotem chromsauren Kali).

Am 4. September 1874 fand der Kursus auf dem „Xenown“ sein Ende. Die Seekadetten legten ihre Prüfung in Artillerie ab, erhielten Heimaturlaub und wurden alsdann zum Offizier-Kursus auf die Marineschule in Kiel kommandiert. Am 19. Dezember 1874 wurden sie zu „Unterlieutenants zur See“ befördert. Der Offizier-Kursus dauerte bis zum September 1875. Er fand seinen Abschluß durch die Seeoffizier-Berufsprüfung, die Schröder, wie alle vorangegangenen Prüfungen, mit „gut“ bestand.

Mit dem Panzergeschwader
im Mittelmeer

1876 — 77

„Ein feiger Muth hebt an zu zagen,
„Beständig seyn, das thut ein Mann.“

(Paul Fleming, Teutsche Poemata, 1642.)

Während des Jahres 1876 wurde die deutsche Flotte in einer Weise angespannt, wie selten oder nie zuvor. Nahezu alle Schiffe waren im Dienst, die meisten zeigten die Flagge im Ausland. In Hongkong war ein Geschwader zusammengezogen, um im Verein mit anderen Mächten die chinesische Regierung zu schärferem Eingreifen gegen das Piratenunwesen zu zwingen. In Saiti loderte wieder einmal die Fackel des Aufstandes. Am ernstesten sah es jedoch im Mittelmeer aus, wo durch die Ermordung des deutschen Konsuls in Saloniki — den französischen Konsul hatte das gleiche Schicksal ereilt — aller Anlaß gegeben war, zum Schutze der Deutschen im Orient mit stärkeren Streitkräften aufzutreten. England, Frankreich, Italien, Oesterreich, Rußland und Griechenland erschienen auf dem Plan. Die islamitische Welt war von einer gewaltigen Gärung erfaßt. Deutschland mußte mit Nachdruck Sühne fordern.

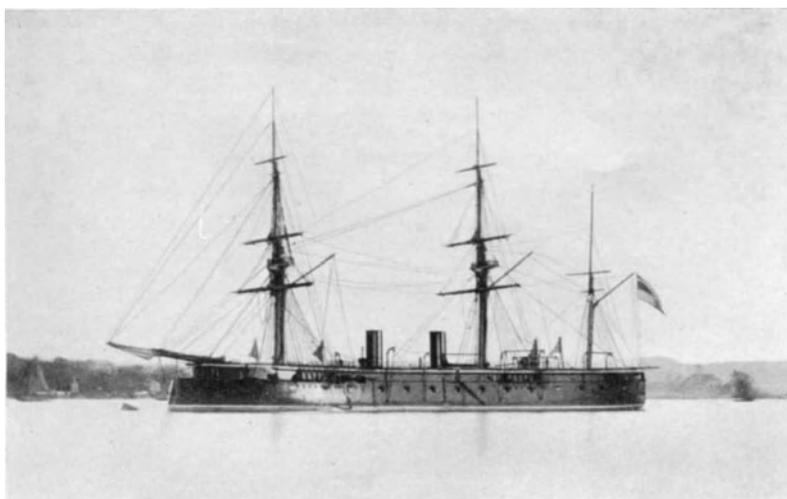
In der Heimat war, wie alljährlich am 1. Mai, ein Teil der Panzerflotte zu Übungszwecken in Dienst gestellt. Als die türkische Regierung sich wenig geneigt zeigte, dem Drucke diplomatischer Noten nachzugeben, befahl der Kaiser, von Bismarck dazu angeregt, das Auslaufen des Panzergeschwaders nach dem Mittelmeer. Am 22. Mai setzte Kontreadmiral Batsch seine Flagge auf der Panzerfregatte „Kaiser“, um noch am Nachmittag desselben Tages mit dem Geschwader in See zu gehen. Dem Flaggsschiff folgten die Panzerfregatten „Deutschland“, „Friedrich Carl“ und „Kronprinz“, sowie der Aviso „Pommerania“.

Unterleutnant zur See Schröder hatte sich nach einem Landkommando bei der II. Matrosendivision in Wilhelmshaven am 1. Mai 1876 an Bord S. M. S. „Deutschland“ zum Dienst gemeldet. Die „Deutschland“ war ein in England auf der Samuda-Werft gebautes Schiff, erst am 7. August 1875 von der Abnahmekommission in Greenhithe (Gravesend) übernommen. Die Indienststellung nach der Überführung unterblieb zunächst,

Seefadett — Unterleutnant zur See



S. M. S. „Friedrich Carl“
1872—1874



S. M. S. „Kronprinz“
1876—1877

da die bei Krupp bestellten schweren Geschütze noch nicht ablieferbar waren. Es handelte sich hierbei um Fragen des Lafettenbaues (hydraulische Bremsen und konische Vorgelege des Schwenkwerks), die an Bord S. M. S. „König Wilhelm“ praktisch gelöst und zum Abschluß gebracht werden sollten. Als die Spannung im Mittelmeer zunahm, war die Indienstellung und Anbordgabe der schweren Geschütze beschleunigt worden. Kommandant des Schiffes wurde Kapitän zur See Mac Lean. Aus dem Stabe seien an bekannt gewordenen Namen genannt: Kapitänleutnant von Arnim, Unterleutnants zur See Graf Moltke und von Basse, Maschinen-Unteringenieur Ballerstädt. Interessant ist, daß sich zur Indienstellung zwei englische „Zivil-Garantie-Maschinisten“ an Bord einfanden. Und das war nur gerechtfertigt; es kamen allerhand Störungen vor, unter anderem an der Umsteuerungsmaschine und durch Ausbrennen von Packungen an den Trunks. Admiral Batsch schleifte das Geschwader allerdings auch tüchtig durchs Wasser. Er betrieb Evolutionieren „mit größter Energie“, wie Schröder uns berichtet hat. Die Savarien an Bord der „Deutschland“ waren derart ernst, daß das Schiff im Atlantischen Meer vom „Kaiser“ in Schlepp genommen werden mußte. Als die Schlepptrösch brach, setzte die „Deutschland“ Segel, um sich allein weiterzuhelfen. Während dieser Zeit — man hatte günstigen Wind — wurden in zweitätiger Arbeit die Grundbuchsen der Trunks ausgefeilt und neu bepackt, so daß die Störung „mit Bordmitteln“ beseitigt war.

Die Fahrt führte über Plymouth, Gibraltar nach Malta. Unterwegs wurde vor der Insel Galita, die zu Tunesten gehört und nach Schröders Angaben damals noch unbewohnt war, geankert, um Landungsmanöver abzuhalten. Später folgten Schießübungen.

In Malta wurden die deutschen Schiffe von den Engländern sehr herzlich aufgenommen und bewirtet; was nicht ausschloß, daß man von einer schweren politischen Krise sprach, die zu einem Kriege zwischen England auf der einen und Deutschland und Rußland auf der anderen Seite führen könne. Es war die Zeit, wo Rußlands Bestreben dahin ging, die Macht

der Pforte zu zerschlagen. Österreich versprach man Bosnien und die Herzegowina, Serbien wurde gegen den Sultan aufgepeitscht. In der Türkei selber ging es drunter und drüber. Der Sultan Abdul Asis war gestürzt. Am 4. Juni fand man ihn im Tscheregan-Palast mit durchschnittenen Pulsadern vor. Zwölf Tage später ermordete der Tscherkesse Hassan aus Rache die Paschas Hussein Awni und Mehemet Kuschdi, die kaum zu Unrecht in Verbindung mit dem Tod des Sultans gebracht wurden. Die Gefahr einer gewaltsamen Explosion politischer Gegensätze stand vor der Tür. Damals wie heute wäre es Pflicht aller europäischen Mächte gewesen, den Weg zur Einigkeit zu finden. England warf sich jedoch Deutschland mit kaum mißzuverstehender Abwehrgeste in den Weg. Bismarck antwortete ihm, indem er als „ehrllicher Makler“ sein Bestes hergab, um das Feuer der orientalischen Frage, dessen Brennpunkt seit alters der Besitz von Konstantinopel ist, zu dämpfen und zu löschen; allerdings um den Preis einer starken Einbuße an russischer Freundschaft.

Die Entsendung des deutschen Panzergeschwaders nach Saloniki hatte unter allen Umständen nichts mit Englandfeindschaft zu tun. Ebenso wenig wie der Bau der Tirpitzflotte Großbritannien das Wasser abgraben wollte, sondern letzten Endes als ein starker Friedenshort die britische Freundschaft suchte. Die Welt will solche Wahrheiten zwar nicht verstehen, sie wird dies Verständnis aber gewinnen müssen, wenn Europa je zur Ruhe kommen soll. Deutschland ist kein von Eroberungswillen beseelter Staat, es ist ein Staat der Mäßigung und politischer Vernunft. Dem deutschen Volke gebricht es an jeder Leidenschaft, die um des eigenen Ruhmes willen nach Machterweiterung drängt. Das Herz des deutschen Volkes schlägt im Takt der Besonnenheit. So war es von jeher, so wird es für immer bleiben. Wir sind Grübler, Werteschaffer und Wegebereiter, fleißige Arbeiter hinterm Gelehrtentisch und Schraubstock, nie und nimmer aber Menschen, die einem Phantom nachjagen, das seinen trügerischen Glanz dem Götzen Machtkügel entleiht. Was wir jedoch fordern und über alles stellen, das ist Freiheit, Ehre, Arbeitsmöglichkeit! Und wenn es eine vom Wahn-

sinn wüßten Siegesrausches und vom Geiste einer durch Jahre geübten Lügenpropaganda vergiftete Gruppe von Menschen fertiggebracht hat, das Schmachwerk von Versailles auszubecken, um Deutschland inmitten Europas mit Sklavenketten festzuschmieden, bis es eines Tages abstürbe und den Nachbarn an der Grenze zum Opfer fiele, dann hat man hiermit nichts anderes erreicht, als die Weckung deutscher Kraft. Und wir sind stolz darauf, es zu bekennen — zum Heile Europas!

Auf der Rhede von Saloniki traf das deutsche Geschwader am 25. Juni 1876 eine beträchtliche Zahl fremder Kriegsschiffe an. Österreichs, Englands, Frankreichs, Rußlands und Italiens Flaggen wehten neben dem türkischen Halbmond. Es wurden die üblichen Salute gewechselt, die türkischen Schiffe nahm man unter den obwaltenden Umständen hiervon aus. Die Entsendung des Verbandes war von der Kaiserlichen Admiralität in Berlin großzügig aufgezo-gen worden, man hatte hinzuge-lernt. Kohlendampfer lagen bereit, auf lange Sicht war das Gespenst des Kohlenmangels nicht zu fürchten, obwohl außer den fünf von der Heimat ausgelaufenen Schiffen noch S. M. S. „Medusa“ und „Comet“ zur Stelle waren. Wenn Admiral Batsch mit den großen Schiffen in See ging, meist vor die Mündung des Tempe-Flusses, um die Kampfbereitschaft zu heben, dann blieb die „Medusa“ vor Saloniki zurück. „Comet“ und „Pommerania“ bildeten „Zwischenstationen“, so daß, wie Schröder uns hinterlassen hat, „die Möglichkeit gegeben war, vom Geschwader aus nach der ‚Medusa‘ (45 Seemeilen) zu communicieren, und zwar mittels eines Nachtsignalapparates, von dem jedes Schiff des Geschwaders einen in Wilhelmshaven erhalten hatte“. Schröder war in solchen Fällen als Signal-offizier an Bord der „Medusa“ kommandiert; ein Zeichen dafür, daß man damals schon seine Zuverlässigkeit und seine Kenntnisse gebührend hoch einschätzte.

Auf der Rhede von Saloniki herrschte ein Kommen und Gehen von Schiffen. Insonderheit liefen zahlreiche türkische Transportdampfer ein, da inzwischen der längst erwartete Krieg zwischen der Pforte und ihrem Vasallenstaat Serbien ausge-

brochen war. Die Truppentransporte an Land, die von Saloniki aus nach Mitrowiza gingen, wurden von einer Bahnlinie bewältigt, die einer deutschen Gesellschaft gehörte. Trotzdem herrschte auf seiten der türkischen Truppen auch gegen die Deutschen eine starke Erbitterung, so daß Landurlaub nur beschränkt bewilligt wurde, um jeden Zusammenstoß zu vermeiden.

Wie mißtrauisch England in jener Zeit war, ergibt sich aus der Tatsache, daß es sein stärkstes Geschwader, einen Verband von sechzehn Panzerschiffen, in der völlig öden Besikabucht, nördlich von Tenedos an der Kleinasiatischen Küste, stationiert hielt. Zweifellos hatte der englische Geschwaderchef, Admiral Drummond, Befehl, jeder Annäherung fremder Schiffe Waffengewalt entgegenzusetzen. Er lag für Monate wie ein Kettenbund vor den Dardanellen. Alles, was seine Schiffe an Zufuhr brauchten, mußte ihnen aus Malta nachgeschickt werden.

England hätte sich diese Sorgenlast ersparen können. Unsere Politik ging ganz andere Wege. Wir dachten nicht daran, durch gewaltsame Öffnung der Dardanellen und des Bosphorus Rußland die Bruderhand zu reichen. Uns lag vielmehr lediglich daran, der Welt den Nachweis zu erbringen, daß Deutschland auch über See mündig geworden war und seine Ehre als Staat nicht antasten ließ. In enger Zusammenarbeit mit dem deutschen Botschafter in Konstantinopel, dem General von Werther, glückte es Admiral Batsch nach verhältnismäßig kurzer Zeit, die Sühneverhandlungen mit der Türkei zu einem befriedigenden Ende zu bringen. Die an der Ermordung des deutschen Konsuls Schuldigen wurden bestraft. Bereits am 19. August unterzeichnete Kaiser Wilhelm I. die Heimkehrorder für die Schiffe „Kaiser“ und „Deutschland“, so daß nur noch zwei der Panzerschiffe, „Kronprinz“ und „Friedrich Carl“, im Mittelmeer zurückblieben. Wiederum war es Bismarck gewesen, der darauf gedrungen hatte, daß die deutsche Flagge noch für längere Zeit in achtungsgebietender Stärke in der Levante gezeigt werden müsse. Der Admiralität in Berlin hätte es schon aus Gründen sparsamer Verwendung der Haushaltsmittel besser gepasst, wenn das gesamte Panzergeschwader zurückgezogen worden wäre.

Den Oberbefehl über die im Mittelmeer verbleibenden Schiffe erhielt der Kommandant des „Friedrich Carl“, Kapitän zur See Przewisinsky. Schröder wurde umkommandiert. Er kam auf den „Kronprinz“, wo er sich am 23. August meldete. Der Kommandant, Kapitän zur See Livonius, wählte ihn sich zu seinem Adjutanten und Signaloffizier aus; ein Beweis, daß sich der junge Offizier auf der „Deutschland“ ausgezeichnet haben muß. Auf dem „Kronprinz“ traf er wiederum mit Graf Baudissin und seinem Crewkameraden Coerper zusammen. Außerdem befand sich der Unterleutnant zur See Harms an Bord, der sich später als hoher Verwaltungsbeamter und treuer Berater des Großadmirals von Tirpitz einen besonderen Namen in der Kaiserlichen Marine gemacht hat.

Über den weiteren Verlauf der Ereignisse im östlichen Mittelmeer verlohnt sich keine Berichterstattung. Die Schiffe suchten gelegentlich Smyrna auf, um dann wieder nach Saloniki zurückzukehren. Am 17. Dezember 1876 wurde „Kronprinz“ nach der Heimat zurückbeordert. „Friedrich Carl“ folgte erst einen Monat später.

Unterm 25. Dezember — „Kronprinz“ befand sich damals auf der Fahrt nach Malta, wo man im übrigen von den englischen Offizieren wieder aufs herzlichste aufgenommen wurde — findet sich in Schröders Loggbuch nachstehende bemerkenswerte Feststellung: „Während der ganzen Reise See und Wind gegenan. Das Schiff arbeitet ziemlich heftig. Unter Segeln zeigt es sich völlig steuerlos; es hat, wenn es einmal außer Stand gesetzt wäre, die Maschine zu gebrauchen, keine Möglichkeit zu segeln.“ In der Nordsee sollte es sich erweisen, daß hiermit nicht zu viel gesagt war.

Der Chef der Admiralität von Stosch hatte die Absicht gehabt, das Schiff bei seiner Rückkehr persönlich zu besichtigen. Eine beim Reiten zugezogene Fußverletzung hinderte ihn jedoch daran. Mit der Vertretung wurde der Stationschef in Wilhelmshaven, Kontreadmiral Klatt, beauftragt. Klatt hat jedoch, von der Besichtigung Abstand nehmen zu dürfen, da das Schiff eine derart schwere Reise hinter sich habe, daß „von einer

Inspizierung nicht viel zu erwarten sei“. Als Beweis fügte er ein Schreiben des Kommandanten vom „Kronprinz“ bei, das — im Auszuge — also lautete :

Rhede Wilhelmshaven, den 1. Februar 1877.

Sehr verehrter Herr Admiral!

Glücklich eingekommen: Gott sei Dank! Wir haben schlimmes Wetter durchgemacht. Gestern Nacht waren wir in Gefahr, von Sturzseen überwältigt zu werden. Noch eine See mehr, und das Schiff wäre niedergedrückt und versunken, ohne daß man vielleicht je erfahren, was aus uns geworden. Das Schiff ist fußhoch voll Wasser, sogar in die Pulverkammern ist es gedrungen. Die Mannschaft hat kein Stück Zeug trocken. Wir bitten um Platz, alles zu trocknen, auch die Segel. Klüverbaum verloren, ebenso Leefutter. Bootsmann Fuß gebrochen. Der Erste Offizier ist so zerschlagen, daß er noch keinen Dienst tun kann. Wenn möglich bitten wir, Pulver und Munition im Vorhafen abgeben zu können. In Eile

Ihr ganz gehorsamster
gez. Livonius.

Die Einzelheiten über die drohende Gefahr, in der sich das große Schiff befunden hatte, gehen aus einem umfangreichen Bericht hervor, den das Kommando hat vorlegen müssen. Wir wollen uns aber lieber an Schröders Loggbuch halten. Eindringlicher wie er den Vorfall geschildert hat, kann es nicht geschehen :

28. Januar. 11^h 15^{min} a. m. Passierten die Linie Dover—Calais. Lotse, der an Bord kam, wurde sogleich wieder abgesetzt. Trübes kaltes Wetter, ziemlich viel Wind und Seegang.

29. Januar. Wind aus NW ziemlich stark geworden. Liefen über St. B. Bug noch 8,5 Seemeilen, doch mußte das Ruder 24—28° aufliegen, um das Schiff auf dem Kurs zu halten.

Das Schiff gehorchte dem Ruder nicht mehr. Wir drehten unter Segel über St. B. Bug bei; trieben NO. Maschine abgestellt.

30. Januar. Zielten wieder unter Dampf auf Kurs, mußten aber um 11^h a. m. bei zunehmendem Winde (8—10) wieder über St. B. Bug beidrehen. p. m. flauer, liefen mit der Maschine 5—6 Seemeilen.

Gegen Abend nahm der Wind (N) bedeutend zu. Anfangs gleichmäßig, wurde er in der Nacht sehr böig, wobei zugleich starker Seegang aufkam. Das Schiff arbeitete schwer und heftig, so daß für die Maschinen bei dem zu langsamen Gang zu fürchten war; ein schnellerer Gang ließ jedoch das Schiff viel Wasser übernehmen und noch stärker arbeiten. Maschinen daher abgestellt und beigelegt über B. B. Bug. Blinde Rahen und Klüverbaum waren schon vorher weggeschlagen.

31. Januar. Der Sturm hatte sich inzwischen zum Orkan gesteigert; Böen von rasender Heftigkeit setzten in rascher Reihenfolge ein und brachten eine See hervor, die man hier nicht für möglich gehalten hätte: eine dieser Seen warf gegen 5^h a. m. das Schiff dwars. Das Arbeiten des Schiffes in diesem Moment war furchtbar, zu beiden Seiten Wasser schöpfend, stand dasselbe bald in allen Decks fußhoch, der II. Kutter wurde zerschlagen und weggerissen. Der Moment war kritisch; gelang es nicht, das Schiff wieder an den Wind zu bringen, so wäre sein Schicksal besiegelt gewesen. Die Maschine erhielt Befehl, mit Ausbietung aller Kräfte so schnell wie möglich Dampf zu halten und voraus zu gehen. Obwohl auch die Maschine durch die überkommenen Sturzseen für den Moment gebrauchsunfähig war (es waren z. B. alle Lampen erloschen und die Sturplatten emporgeschleudert worden), so gelang es doch der Umsicht und Energie des Masch. Ob.-Ingenieurs Kapitzky in kurzer Zeit die Maschine zum Angehen zu bringen. Gleichzeitig waren dann auch an Deck Sturm Besahn und dicht gereeftes Groß Topsegel gesetzt; die Segel hielten und das Schiff ging wieder an den Wind. Mit ganz langsam arbeitender Maschine lagen wir dann über B. B. Bug weiter bei; zwar arbeiteten wir noch sehr heftig,

das Schiff nahm auch häufig noch Sturzseen über, jedoch war die wirkliche Gefahr nunmehr beseitigt."

Man wird zugeben müssen, daß die Seefahrt von früher doch noch rauher und ernster war als heute. Schiffe wie der „Kronprinz“ waren ein Zwitter, Maschine schwach, Segeleigenschaften schlecht. Zum andern erkennt man aber auch, daß sowohl durch die Maschinenleistungen wie durch die Schiffbaukunst von heute selbst schwerstem Wetter Kräfte entgegengestellt sind, die die Elemente zu meistern vermögen.

Kein menschlich betrachtet wissen wir Schröder besonderen Dank dafür, daß er es nicht vergaß, das Eingreifen des Leitenden Ingenieurs gebührend zu würdigen. Wobei nicht übersehen werden soll, daß „Alle Mann“, sowohl an Deck, wie in der Maschine und in den Heizräumen, ihr Äußerstes an Leistung und Willenskraft hergegeben haben müssen, um dem Kommandanten die Führung seines Schiffes unter schwierigsten Verhältnissen überhaupt noch zu ermöglichen.

Im wohlthuenden Gegensatz zu diesen ernsten Schilderungen steht ein kleiner Streitfall, der sich aus den Akten des „Kronprinz“ jener Zeit ergibt und abermals ein Beweisstück dafür liefert, wie langsam die Dinge herangereift sind, die uns heute selbstverständlich dünken. Admiral von Stosch hatte sich doch noch nach Wilhelmshaven auf den Weg gemacht, um den „Kronprinz“ zu besichtigen; vielleicht gerade deshalb, weil der Stationschef, Kontreadmiral Klatt, die Besichtigung als unzweckmäßig bezeichnet hatte. Solche Erklärungen waren nichts für Stosch, der nach Tirpitz eine Persönlichkeit war, „scharf wie gehacktes Eisen“. Gelegentlich dieser Besichtigung war nun vom Chef der Admiralität festgestellt worden, daß sich im Loggbuch S. M. S. „Kronprinz“ der Ausdruck „Vollampf“ verzeichnet gefunden habe. Das Stationskommando in Wilhelmshaven erhielt den Auftrag, Erhebungen darüber anzustellen, in welchem Sinne dieses Kommando, das nicht bestimmt genug sei, um allein als Befehl an die Maschine gegeben zu werden, an Bord S. M. S. „Kronprinz“ erläutert worden wäre. Die Folge dieser Verfügung war ein erheblicher Papierverbrauch. Der Kommandant des „Kronprinz“ konnte sich darauf berufen,

daß die Ausdrücke „Vollampf“ und „full speed“ sowohl in der Kriegsmarine wie auch in der Handelsmarine üblich seien und die zur Zeit höchstmögliche Leistung von der Maschine forderten; außerdem stünde die Bezeichnung „Vollampf“ auf den an Bord befindlichen Maschinentelegraphen. Da dem Kommando aber eine besondere Vorschrift nicht bekannt sei, die auf den Maschinentelegraphen angebrachten Ausdrücke nicht zu gebrauchen, so hätten sie demgemäß auch im Loggbuch Aufnahme gefunden. Diese Antwort war vielleicht etwas spitz, immerhin aber klar und eindeutig. Aus der Stellungnahme des Stationschefs ergibt sich aber, daß die Sache trotzdem im Argen lag. Kontreadmiral Klatt schrieb: „Es ist ein militärisches Bedürfnis, daß die Befehle an die Maschine jede Unzweideutigkeit und jede Unsicherheit ausschließen, dadurch daß sie die Aufgabe des Maschinisten präzise zum Ausdruck bringen. Dazu gehört eine Einheitlichkeit im Sprachgebrauch, sowie eine einheitliche Bezeichnung der betreffenden Communicationsmittel für alle Schiffe. Am besten wäre es, wenn der Offizier die Maschine stets unter Augen haben könnte. Wo dies aber nicht zu erzielen ist, da sollte die Anbringung eines Subzählers nicht fehlen, um den Offizier in den Stand zu setzen, die Leistung augenblicklich, ohne jedesmaliges Anfragen, zu controlieren und seinen Einfluß auf den Gang der Maschinen in der Weise geltend zu machen, wie es militärisch gefordert werden muß.“

In Berlin traf man zunächst keine Entscheidung. Man setzte vielmehr einen Termin zur Wiedervorlage fest, der im Zusammenhang stand mit „Ausarbeitungen über das Manövrieren unter Dampf“, mit denen die Kapitäne zur See Livonius und von der Goltz beauftragt waren. Woraus man die Lehre ziehen darf, daß sich das Auge der hohen Admiralität lezthm doch bewährt hatte, als es im Loggbuch S. N. S. „Kronprinz“ an dem Ausdruck „Vollampf“ Anstoß nahm.

Tätigkeit als Erzieher

„Ein beredter Mann redet, was zur Sache dient.“

(Christoph Lehmann, Politischer Blumengarten, 1662.)

Es ist nichts Außergewöhnliches, daß bedeutende Männer zu ihren Lebzeiten insofern verkannt wurden, als es sich viele aus ihrer Umgebung an der Beurteilung der hervorstechendsten Eigenschaften genug sein ließen, ohne bis zur Tiefe von Charakter und Leistung vorzudringen. Auch Ludwig von Schröder ist es nicht anders ergangen. Seine straffe, kurz angebundene Art, die zur gegebenen Zeit keinen Widerspruch duldet, das immer wieder zutage tretende Bestreben, hart mit sich selbst, aber auch hart in allen dienstlichen Anforderungen zu sein, vor allem aber seine ungemein treffende Ausdrucksform, die die Dinge in einer Weise beim Namen nannte, wie es knapper und treffender kaum vorstellbar ist, sie sind es in erster Linie gewesen, die Schröder seinen Namen machten und noch heute als das Wesentliche von ihm gelten. Sehr zu Unrecht, in diesem Manne steckte mehr, unendlich viel mehr! Er war vor allen Dingen der geborene Erzieher; eine Anlage, die seine militärische Laufbahn — darüber sind sich die wenigsten klar — sehr stark beeinflusst hat und ihn zu wiederholten Malen dienstlich voll beschäftigte. Wenn wir dieser Frage nunmehr im einzelnen nachgehen, so unterbrechen wir zwar die Betrachtungen über den Verlauf von Schröders aktiver Dienstzeit, indem wir die Bahn streng geschichtlicher Aneinanderreihung seiner Kommandos verlassen; trotzdem scheint es geboten, so und nicht anders zu verfahren, um ein Lebensbild zu geben, das so frisch und lebendig sein soll wie der alte Herr es bis an sein Ende war.

Die letzte schriftliche Auslassung, die der junge Schröder in seinem noch aus der Kadettenzeit stammenden Loggbuch zu Papier gebracht hat, bezieht sich auf sein Kommando an Bord S. M. S. „Preußen“, das der „Kronprinz“-Zeit folgte. Die sogenannte „Panzerturmfrigate“ befand sich während des Sommers 1877 im Probefahrtsverhältnis. Schröder be-

fleidete zum erstenmal die Stellung eines Wachoffiziers. Seine Aufzeichnungen sind sehr dürftig. Man darf es ihm nicht übelnehmen. Auf den Tag genau befand er sich nur für die Dauer eines Monats an Bord, um am 4. April 1877 als Adjutant und „2. Kadetteninstrukteur“ an Bord der alten „Niobe“ kommandiert zu werden. In diesem Kommando lag insofern eine Auszeichnung nicht gewöhnlicher Art, als die „Niobe“ den Jahrgang Kadetten an Bord nahm, zu dem Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen gehörte. Kommandant des Schiffes war der ob seiner seemannischen Kenntnisse alter Art besonders anerkannte Kapitän zur See Ulffers. Ihm stand als Erster Offizier Korvettenkapitän Koesler zur Seite, der späterhin als „Erzzermeister“ der mächtigen deutschen Flotte Weltansehen gewinnen sollte. Den Posten des Navigationsoffiziers bekleidete Kapitänleutnant Bendemann, als Kadettenoffizier und militärischer Gouverneur des jungen Prinzen war Kapitänleutnant Freiherr von Seckendorff ausersehen.

Prinz Heinrich hatte es sich von Jugend auf mit großer Beharrlichkeit und Begeisterung erbeten, zur Marine gehen zu dürfen. Auf Wunsch seiner Eltern genehmigte es der Kaiser durch eine besondere Kabinettsorder. Nachdem der Prinz die Kadetteneintrittsprüfung in Kiel abgelegt hatte, fand am 23. April seine Einschiffung an Bord der „Niobe“ statt. Seine Eltern und der Bruder Prinz Wilhelm waren zugegen. Admiral von Stosch führte den Prinzen persönlich ein. Das Schiff hatte über die Toppen geslaggt, es wurde paradiert und salutiert. Am Abend folgte eine Festlichkeit mit Illumination der Stadt Kiel.

Die Ausbildung der Kadetten begann mit Infanteriedienst an Land. Schröder führte den I. Zug, dessen rechter Flügelunteroffizier Prinz Heinrich war. In der Takelage war Schröders Posten der Kreuzmars, mitten im Tätigkeitsgebiet der Kadetten gelegen.

Beim Durchlesen der Schiffsakten aus jener Zeit fällt es angenehm auf, daß des Prinzen Heinrich in keiner Weise Erwähnung getan wurde, obwohl sich der Kommandant in zahl-

reichen Berichten gerade über die an Bord befindlichen Offizieranwärter häufig eingehender ausließ. Der Prinz war Kadett wie die anderen, eine bevorzugte Stellung wurde ihm nicht eingeräumt. Daß die Reise, die die Ostseehäfen berührte und nach Schottland und England führte, eine Fülle des Interessanten bot, ist selbstverständlich. Vornehmlich waren es die Schweden und die Dänen, die in Carlskrona und Kopenhagen ein großes Entgegenkommen bewiesen.

Auf Wunsch des Kronprinzen, des späteren Kaisers Friedrich, ging „Niobe“ am 27. Juli 1877 auf der Rhede von Ostende zu Anker. Es mag für Ludwig von Schröder ein seltsames Gefühl gewesen sein, als er viele Jahre später im Herbst 1914 als gereifter Mann die Stadt in seine Hand bekam und sie während der ganzen Kriegszeit betreuen mußte. Der Kronprinz und die Frau Kronprinzessin kamen am 28. Juli mit einem Dampfer auf Rhede, um ihren Sohn zu sehen. In ihrer Begleitung befand sich abermals Prinz Wilhelm, der spätere Kaiser Wilhelm II., der auch schon die Pfingsttage an Bord der „Niobe“ verbracht hatte. Jede Gelegenheit nahm er wahr, um aufs Wasser zu kommen. Leider verhinderte es stärkerer Seegang, daß sich die Frau Kronprinzessin dem Rutter der „Niobe“ anvertraute. Der Kronprinz besichtigte hingegen mit seinem ältesten Sohn das Schiff. Es wurde ein feierlicher Akt.

Auf Spithead-Rhede wurde später ein größeres höfisches Zeremoniell entfaltet. Die Königin von England entbot ihren Enkel zu sich. Sie ließ sich aber auch das Offizierkorps und die Kadetten der „Niobe“ im Schloß Osborne vorstellen. Auch auf Spithead-Rhede war Prinz Wilhelm zur Stelle. Auf seinen Wunsch führte ihm der Kommandant Segel- und Geschützperzitäten vor.

Den Geburtstag des Prinzen Heinrich verlebte das Schiff in Dartmouth. Offiziere und Kadetten veranstalteten eine Bootsfahrt den Dart hinaus. Am Abend fand ein Festessen auf dem festlich geschmückten Achterdeck statt.

Die Rückreise ging über Christiansund. Am 11. September erfolgte die Besichtigung des Schiffes durch den Chef der

Admiralität. Acht Tage später holte es Flagge und Wimpel nieder.

Wir wissen nicht, wie sich Schröder während seiner ersten erzieherischen Tätigkeit bewährt hat; es sei denn, daß wir seinen Loggbuchjubil über die Besichtigung „sehr gut abgeschnitten“ nicht nur auf das Schiff, sondern auch auf ihn beziehen. Und das dürfen wir getrost tun, schon auf Grund späterer Erfahrungen. Auf alle Fälle hat aber seit der „Niobe“-Zeit ein besonderes Vertrauensverhältnis zwischen dem Prinzen Heinrich und Schröder bestanden, das wiederholt beredten Ausdruck fand und keinerlei Trübung erfuhr. An anderer Stelle werden wir Näheres hierüber hören.

Im Winter 1881/82 war Schröder als Lehrer an der Divisionschule der I. Matrosendivision tätig. Die Schule bemühte sich um die Fortbildung der Kapitulanten. Schröders große Lehrgabe, die es verstand, mit schlichten Worten Dinge selbst schwieriger Art auch schwächer begabten Leuten verständlich und eindrucksvoll zu machen, trat bei diesem Kommando zum erstenmal voll in Erscheinung. In den Jahren 1883/85 besuchte er die Marine-Akademie, die Hochschule marine-kriegswissenschaftlichen Geisteslebens. Es spricht für seine Fähigkeiten, aber auch für seine erstaunliche Fähigkeit, mit der er Zielen, die er sich selbst gesteckt hatte, zustrebte, daß er die Vorbereitung für die Akademie als Erster Offizier im Auslande, an Bord des Kanonenbootes „Cyclop“, bewältigte. Dabei hat er es an Bord des „Cyclop“ gewiß nicht leicht gehabt.

Das kleine Fahrzeug war am 1. April 1882 in Dienst gestellt worden. Es hatte bereits in der Nordsee derart schweres Wetter zu überstehen, daß ihm zwei Boote von der See weggeschlagen und die übrigen Boote sowie die Kommandobrücke schwer beschädigt wurden. „Cyclop“ war für das Mittelmeer bestimmt, obwohl der Chef der Admiralität in einer früheren Verfügung angeordnet hatte, das Fahrzeug solle nur noch in der Ost- und Nordsee Verwendung finden. Als Mangel an Schiffen dann doch zu einer Entsendung ins Ausland zwangen, wurde vorher ein Gutachten eingeholt, das also lautete: „Das Kanonenboot

leistet unter Dampf so wenig, daß es bei Windstärke 5 und entsprechendem Seegang von vorn mit 100 Umdrehungen nicht mehr voraus geht. Trotzdem sind sowohl der Schiffskörper wie die Maschine derart, daß das Fahrzeug die Reise nach dem Mittelmeer unbedenklich zurücklegen und dort auf Station verbleiben kann.“ Wenn dann noch hinzugefügt wurde, „Cyclop“ befinde sich in einem „durchaus kriegsbereiten Zustande, seine alte Kanonenbootsmaschine sei zwar nicht mehr angemessen, jedoch von solider und dauerhafter Konstruktion“, so kann man sich leicht ein Bild davon machen, daß just der Erste Offizier und der Leitende Ingenieur an Bord nicht gerade auf Rosen gebettet waren; ebensowenig der Kommandant, Kapitänleutnant Kelch. Es half aber nichts, das Schiff wurde hinausgeschickt. Die politischen Verhältnisse in Ägypten — am 8. Juli 1882 hatte das Bombardement Alexandriens durch die Engländer stattgefunden — zwangen dazu, alle verfügbaren Seestreitkräfte einzusetzen.

Ganz kann man sich des Eindrucks nicht erwehren, als ob man in Berlin bei der Entsendung des „Cyclop“ zumindest ein Auge zukniff und im übrigen sein Vertrauen auf den lieben Gott setzte, der dann ja auch geholfen hat. In der Order der Admiralität für die Ausreise, die der Kommandant wie üblich persönlich erhielt, finden sich Wendungen nicht gewöhnlicher Art. Unter anderem hieß es: „Euer Hochwohlgeboren befehle ich, mit S. M. S. ‚Cyclop‘ nach vollendeter Ausrüstung nach Port Said zu gehen. Ihre Ankunft in Plymouth, Gibraltar und Malta melden Sie mir unter Angabe des Abgangstages mit möglichst wenig Worten telegraphisch, wobei ich darauf hinweise, daß das Telegramm an sich Ihre Ankunft beweist. Im übrigen haben Sie sich der Telegraphie nur in ganz besonderen Fällen zu bedienen.“

In der Nordsee bekam der kleine Kasten Windstärke II zu schmecken. Er lag aber, wie der Kommandant berichtete, „sehr gut“ bei. Und ganz tröstlich lauteten dann die Meldungen über die Fahrt nach Gibraltar: „Die Reise war durchweg von frischen nördlichen Winden begleitet, und gestaltete sich dieselbe

daher für das Fahrzeug — zum ersten Male während seiner diesjährigen Indienstellung — zu einer unerwartet und bemerkenswert günstigen.“

Von besonderem Interesse ist ferner noch der Bericht, den der wackere Kelch am 1. März 1883 aus Alexandrien abgehen ließ. Ihm seien folgende Stellen, zum Teil gekürzt, entnommen: „Am 3. Februar abends, kurz nach seiner Ankunft aus Kairo, schiffte sich in Suez Se. Kgl. Hoheit Prinz Friedrich Karl mit Begleitung ein. Es bestand dieselbe aus: Oberst von Nagmer, Major von Garnier, Hauptmann von Kalkstein, dem Afrika-reisenden Lieutenant Wissmann, 3 Dienern, 10 Beduinen und Arabern. Am 4. II. vor Tagesanbruch ging ich nach Tor in See. Der anfänglich flauw NNW erreichte gegen Abend Stärke 9. Nachts legte ich unter Dampf und Schratsegeln bei. Da das Fahrzeug hierbei jedoch über 30° schlingerte und das zahlreich an Deck befindliche Karawanengepäck mitsamt den Arabern ins Rollen kam, dampfte ich langsam gegen die See an, um 11 Uhr vorm. im Hafen von Tor zu ankern. Derselbe ist nach See zu durch Korallenriffe geschützt, aber nur von flachergehenden Fahrzeugen zu benutzen. Der am Rande der Wüste gelegene Küstenfleck Tor bietet wenig Bemerkenswertes. Die Häuser und Moscheen sind klein, schmutzig und unbedeutend. Während der Anwesenheit des ‚Cyclop‘ waren Ort und Hafen völlig verödet. Zur Zeit der Pilgerfahrten soll es ganz anders aussehen. Se. Kgl. Hoheit schiffte sich mit Begleitung aus. Zum Empfang an der kleinen, neuerbauten Landungsbrücke hatte sich der Bischof des Sinai Klosters mit mehreren Mönchen, der russische und der persische Konsul, die einzigen Konsuln in Tor, auch einige Beduinen-Scheikhs eingefunden. In dem kahlen, weißgetünchten Empfangszimmer des Klosters wurde darauf durch den Dragoman Sr. Kgl. Hoheit über die bevorstehende Sinaitour mit den Scheikhs und den Sinaiten das Nähere verhandelt. Die Karawane konnte erst am 6. morgens aufbrechen. Auf Wunsch Sr. Kgl. Hoheit gab ich drei bewaffnete Matrosen mit. Der Gouverneur von Suez hatte keine Garantie für die Sicherheit der Karawane übernehmen wollen. Am 6ten mittags verließ ich mit der Weisung, zwischen dem 15. und 18. II. in

Suez bereit zu liegen, Tor. Am 17. II. kam die Karawane längsseit und fand die Einschiffung statt. ‚Cyclop‘ dampfte nach Ismailia. Lieutenant Wissmann ging von Bord. Am folgenden Morgen setzte ‚Cyclop‘ die Kanalreise fort und ankerte nachmittags im Hafen von Port Said. Von hier aus ging es mit Sr. Kgl. Hoheit und oben genanntem Gefolge an Bord nach Jaffa in See, wo sich Se. Kgl. Hoheit mit Begleitung allsobald ausschiffte. Zur Begrüßung waren u. a. der Konsul von Jerusalem und zwei türkische Offiziere an Bord gekommen. Letztere überbrachten Sr. Kgl. Hoheit die Bitte ihres Souverains, während der bevorstehenden syrischen Reise Gast des Sultans sein zu wollen. Se. Kgl. Hoheit nahm die Einladung an und fuhr am selbigen Abend nach Jerusalem weiter. Sod- derselbe wird auf seiner Reise u. a. Damascus und Palmyra berühren und sich voraussichtlich am 20. III. in Beyrut an Bord S. M. S. ‚Nymphe‘ einschiffen. ‚Cyclop‘ ging nach Alexandrien zurück, um daselbst seine Station wieder einzunehmen. Ruhe- störungen waren in der Zwischenzeit nicht vorgefallen, ob- wohl immer wieder Gerüchte von geplanten Christen-Massakres auftauchen.“

Wie es im übrigen um Ehre und Anstand der Christen aus- sah, darüber hat sich Kapitänleutnant Kelch in einem seiner späteren Berichte, wo er die Frage der auf Grund der Beschießung Alexandriens angemeldeten Schadenersatzforderungen berührte, recht drastisch ausgelassen. Es heißt dort: „Sehr interessant sind die Reclamationen dadurch, daß sie zur Menschenkenntnis und zur Charakterisierung der verschiedenen Nationalitäten einen wertvollen Beitrag liefern. Die entschieden anständigen Forderungen sind die der Deutschen, Schweizer und Engländer; es folgen dann die der Österreicher (viel Juden und Slaven) und Franzosen; sodann der Reihe nach die der Italiener, Spanier und Portugiesen. Selbige sind schon sehr laß in der Auffassung von ‚Mein und Dein‘. Allem setzen aber die Krone in unverschämtem und betrügerischem Sordern auf: Syrier, Türken und Armenier, vom höchsten Pascha bis zum niedrig- sten Sackträger, und die oberste Spitze dieser Krone zieren schließlich die Griechen und Malteser.“

Man wird zugeben müssen, daß es eine Leistung besonderer Art darstellt, wenn sich der Leutnant zur See Schröder unter den obwaltenden Verhältnissen, die hier nur kurz geschildert werden konnten, wehrwissenschaftlich zu beschäftigen vermochte. Es ist ihm aber geglückt; er wurde auch in der kleinen Welt eines weit über sein Leistungsvermögen hinaus angespannten Kanonenbootes als Erster Offizier aller Schwierigkeiten Herr und verstand es, wenn „die 24 Stunden des Tages nicht ausreichten, die Nachtstunden zu Hilfe zu nehmen, um sich für die Hochschule der Akademie vorzubereiten“.

Eine sehr eingehende und erfolgreiche Tätigkeit hat er späterhin, und zwar in den Jahren 1892—94, als Lehrer in Navigation, Torpedowesen und Minenkunde für Offizierlehrgänge an der Marineschule in Kiel entwickelt. Die Kunst der Navigation war im Laufe der Jahre mehr und mehr zu seinem Steckenpferd geworden. Er meisterte sie in der Vollendung. Kein geringerer als der Großadmiral von Tirpitz, unter dessen Kommando Schröder im Sommer 1885 als Erster Offizier S. M. S. „Blitz“ gefahren war, hat dies anerkannt, indem er wiederholt von einem „ganz seltenen Fingerspitzengefühl Schröders für alle navigatorischen Fragen“ oder auch von einer „Nase für Navigation“ sprach. Allerdings ließ sich Schröder die Erwerbung seiner Kenntnisse auch Zeit und Nachdenken kosten. Stundenlang konnte er als Navigationsoffizier und Kommandant über Karten gebeugt in der Kajüte brüten, wenn es galt, eine schwierige Durchfahrt oder Einsteuerung zu bewältigen. Kam er hinterher auf die Kommandobrücke, dann glich er einem zum Streit gerüsteten Krieger. Jeden Kurs, jede Peilung, jedes Seezeichen hatte er im Kopf. Und wehe dem Lotsen, der nicht ebenso sattelfest war wie er selber! Solche Männer haßte er, sie waren ihm vom Grund seiner Seele aus zuwider; zumal, wenn sie sich noch mit ihrem Scheinwissen brüsteten. Nicht selten, daß er ihnen den Mund verbot, ja in einem Falle hat es sogar dicht davor gestanden, daß ein Nichtskönner freihändig über Bord gesetzt werden sollte, weil seine Unwissenheit und sein Widerspruchsgeist das Schiff in Gefahr brachten.

Während der Zeit, die Schröder als Offizierlehrer an der Marineschule verbrachte, gehörte er auch der Seekadettenprüfungskommission an. Der Ruf, der ihm vorausging, machte manches jugendliche Herz bänglich schlagen. Über keinen aus der Prüfungskommission wurde unter den Kadetten so viel geredet, wie über ihn. Und wie sah nachher die Wirklichkeit aus? Es kam ein junger Korvettenkapitän an Bord, der ganz gewiß der Sache auf den Grund ging, sich von niemandem etwas vormachen ließ, sondern Kenntnisse und keine Schmusereien verlangte; andererseits aber sein Herz für die Prüflinge auf der Hand trug, indem er selbst bei ganz Schwachen immer wieder forschte und schürfte, ob sich nicht irgendwo eine Quelle des Wissens erschließen ließe. Und was noch mehr bedeutete: Wer von Schröder geprüft wurde, lernte etwas hinzu — was sage ich, lernte viel hinzu! Unvergleichlich war seine Art, Theorie und Praxis, Wissenschaft und Anschauung miteinander zu verbinden.

Bei diesen besonders ausgeprägten Anlagen kann es nicht wundernehmen, daß Schröder Schulschiffskommandant wurde. Seine Tätigkeit an Bord der „Moltke“ wird uns später noch näher zu beschäftigen haben. Hier sei nur das hervorgehoben, was mit seinem Wirken als Erzieher unmittelbar in Verbindung steht. Daß ein Mann wie er, der als Kadett, Seekadett und junger Offizier durch eine besonders harte Schule hindurchgegangen war — wir erinnern uns seines Wortes über „offene Schinderet“ —, die ihm anvertrauten Seekadetten nicht gerade mit sanften Händen anpackte, war selbstverständlich, entsprach im übrigen aber auch der Dienstauffassung der Kaiserlichen Marine. Wenn er eines Tages südlich des Äquators sämtliche Segel des Schiffes, da sie nicht mehr zogen, nur von den Seekadetten festmachen ließ, so war dies ein Ausfluß jener Härte, die mit voller Absicht hin und wieder besondere Leistungen verlangte, um den laufenden Dienst als leicht erscheinen zu lassen. Wie liebevoll und väterlich er die Seekadetten im übrigen behandelte, das mögen Auszüge aus verschiedenen Briefen beweisen, die einer seiner Seekadetten, der späterhin als Offizier dem Kommodore und Admiral Schröder besonders nahegetreten

sollte, an seine Eltern geschrieben hat. In diesen Briefen, die um dessentwillen besonders interessant sind, weil sie eine Charakteristik Schröders geben, die in vielen Punkten auch heute noch echt ist, heißt es :

28. September 1899.

„ . . . Nach Beendigung des Klarschiffs wurde mir mitgeteilt, daß ich mit den Kameraden W. und v. V. zum Kommandanten zur Mittagstafel um 12 Uhr 30 befohlen sei. Der erste Gedanke war: ‚Da kann man sich ja wieder einmal satt essen‘. Darauf wurde schnell der Anzug Klargemacht (weißes Tropenzeug), und zur angegebenen Zeit ließen wir uns beim Kommandanten melden. Ich hatte bisher nicht Gelegenheit gehabt, den ‚Alten‘, wie wir ihn nennen, kennenzulernen. Im Dienst ist er außerordentlich straff und genau. Die jüngeren Offiziere läßt er oft hart an. Wendungen wie die: ‚Sie haben es besonders nötig, sich zusammenzunehmen, wenn Sie es zu etwas bringen wollen, Herr Leutnant‘, gehören noch zu den milderer Ausdrücken seines Jornes. Dienstücklich gibt er sich wenig mit uns ab, weil er volles Vertrauen in unseren Seekadettenoffizier setzt, mit dem er sich sehr gut steht. Er verlangt nicht zuviel von uns und ist zufrieden, wenn er sieht, daß wir uns Mühe geben. Ich bin überzeugt, daß er nicht nur ein außerordentlich tüchtiger, sondern auch ein herzensguter und wohlwollender Mann ist. Er sprach in der Kajüte riesig nett und freundlich mit uns, beseitigte bald alle Scheu und nötigte uns förmlich, uns gründlich satt zu essen, indem er scherzhaft sagte: ‚Zeigen Sie mal, was Sie können — alle großen Männer essen viel!‘ Er sprach mit uns über unsere heimatlichen Verhältnisse, über die Reise und kramte mancherlei interessante Sachen aus, so daß wir vergnügter und befriedigter Stimmung von dannen zogen. Er ist wohl noch ein rauher Seebär aus alter Zeit, der sich in die höflicheren Umgangsformen, wie sie jetzt doch auch in der Marine Platz gegriffen haben, nicht hineinfinden kann und dadurch schlimmer erscheint, als er ist.“

I. Januar 1900.

„. . . Das Sylvesterfest gestern Abend verlief in eigenartig hübscher Weise. Wir feierten zuerst bei einer Punschbowl und gebackenen Pfannkuchen mit unseren beiden Bootsmannsmaatzen W. und M. in der Messe. Nach 10 Uhr kamen der Kommandant, der Erste Offizier und der Seekadettenoffizier v. L. zu uns; der Kommandant saß mir gegenüber, knallte Knallbonbons mit mir und war äußerst liebenswürdig. Er tat in unserem Sinne, als er sich erhob und auf das Wohl unserer Angehörigen trank. Um 12 Uhr war alles an Deck, in den Toppen brannten elektrische Glühlampen, und das ganze Schiff mit den stehenden Segeln gewährte in der hellen Tropennacht einen märchenhaften Anblick. Auf den Ruf: ‚Acht Glas!‘ wurden zwei Raketen abgefeuert, die Schiffsjungen hielten unter Musik einen Umzug und wünschten dem Kommandanten ein gutes neues Jahr; überall war großes Vergnügtsein. Heute morgen war Musterung und dann Gottesdienst in Gala. Gegen 12 Uhr wurde ‚Musterung in Divisionen‘ gepfiffen. Der Kommandant hielt eine Ansprache, in der er auf die Bedeutung des verflossenen Jahrhunderts für unser Vaterland hinwies. Er schloß mit einem Hurrah auf den Kaiser. Im selben Augenblick fielen die Salutschüsse mit einem Salut von 21 Schuß für das neue Jahrhundert ein. Die Musik spielte ‚Heil dir im Siegerkranz‘, die Wache präsentierte, Toppflaggen wehten an den Masten — es war eine stimmungsvolle Feier.“

Aus den Briefen unseres Gewährsmannes geht hervor, daß sich sein Kommandant auf den Besuch des Hafens von New Orleans keineswegs gestreut hatte. Schröder lagen großer Trubel und rauschende Feste nicht. Sie widersprachen sowohl seiner Auffassung vom Primat des Dienstes als auch seinen schlichten Lebensgepflogenheiten. Es half aber nichts, Berlin hatte gesprochen, die „Moltke“ suchte New Orleans auf. Und es wurde ein voller Erfolg für die deutsche Sache; so zwar, daß Schröder sich veranlaßt sah, seinen Dank für die Aufnahme beim Verlassen des Hafens der Presse zu übergeben. Seine Worte lauteten:

New Orleans, 19. Januar 1900.

S. M. S. „Moltke“ wird am Sonnabend die Stadt New Orleans verlassen. Es ist mir ein Bedürfnis, nochmals meinen aufrichtigen Dank auszusprechen für das herzliche Willkommen, die großartige Gastfreundschaft und die warme Freundschaft, welche dem Offizierscorps, den Seekadetten und der gesamten Bemannung seitens der Vereine, Körperschaften und Familien der Stadt erwiesen ist. Wir rufen der schönen Hauptstadt des Südens zum Abschied ein herzliches Lebewohl zu!

Schröder

Kapitän zur See und Kommandant.

Für die Seekadetten waren es in der Tat herrliche Tage gewesen, Tage der Erholung, aber auch der Belehrung. Ihr sonst so grimmiger, ganz auf Dienst eingestellter Kommandant erwies sich auch hier als ein Erzieher im besten Sinne des Wortes, indem er Freiheiten und Urlaub in einem Maße gewährte, woran vorher niemand gedacht hatte; alles aus seinem gütigen Herzen heraus, dann aber auch von der Erkenntnis durchdrungen, daß New Orleans in hohem Maße dazu angetan war, den Blick des Seeoffiziersnachwuchses für Fragen der großen Welt, nicht nur in gesellschaftlicher, sondern auch in politischer Hinsicht zu schärfen.

Hören wir, was unser fleißiger Brieffschreiber über die festlichen Tage nach Haus zu berichten hatte:

Golf von Mexiko, den 24. I. 1900.

Ihr Lieben daheim!

Wohltuend ist das ruhige und gleichmäßige Leben auf See nach all dem Trubel der letzten Woche; aber schön war die Zeit im gastfreien New Orleans doch. Neben dem Aufenthalt in Rio gehört sie zu den Glanzpunkten unserer Reise. Wir sind in den letzten zehn Tagen fast mit allen besseren Familien der Stadt bekannt geworden und haben ein Bild von dem gesellschaftlichen Leben und dem Verkehrston be-

kommen, die beide doch ganz anders sind wie daheim. Die meisten von uns sind natürlich ganz begeistert von diesem freien und ungezwungenen Ton, der in den feinsten Kreisen herrscht. Die Damen tun beim ersten Kennenlernen so, als kennten sie einen schon seit Jahren und fangen gleich mit allem möglichen Unsinn an. Für mich steifen Peter ist das sicherlich nur gut gewesen. Überall, wohin wir kamen, gab man uns vom Besten das Beste, aber durchaus nicht etwa in prozenteilhafter Weise. Es ist klar, daß wir uns dabei sehr wohl fühlten. Ganz etwas Eigenartiges ist ja auch das amerikanische Zeitungswesen. Man mußte ganz gehörig aufpassen und auf sich achten, wo man auch war, denn die Presseonkels waren dauernd um uns und erzählten nachher in ihren Zeitungen die nach unseren Begriffen unbedeutendsten Sachen. Ich glaube, wenn einer von uns auf einem Ball schlecht frisiert erschienen wäre, am nächsten Morgen hätte es in der Zeitung gestanden, mit Namen und, wenn angängig, mit Photographie. Gott sei Dank ist alles gut abgelaufen; nicht nur die Seekadetten, sondern auch die Mannschaften haben sich die ganze Zeit über musterhaft gehalten. Der Kommandant hat deswegen vorgestern der Besatzung sein besonderes Lob ausgesprochen.“

Wahrscheinlich war es, wenn eine Firma für Herren-garderobe, die „anerkannte Führerin von niedrigen Preisen“, die Anwesenheit der „Moltke“ in New Orleans durch nachstehende Zeitungsanzeige für sich ausnutzte:

„Capt. Schröder vom ‚Moltke‘ sagt, daß die Beziehungen zwischen Deutschland und den Vereinigten Staaten von der freundlichsten Natur sind; auch ich stehe mit den Deutschen dieser Stadt, mit denen ich seit den letzten 30 Jahren Geschäfte gemacht habe, auf dem freundschaftlichsten Fuße. Meine Spezialität ist: Gute Ware zu niedrigeren Zahlen zu liefern, als sie sonstwo zu haben sind; zum Beispiel . . .“ Und nun folgt Angebote auf Herrengarderobe aller Art.

Wenn Schröder als Kommandant S. M. S. „Moltke“ bei den häufig abgehaltenen Klarschiffübungen die Kommando-

brücke betrat, stets den Säbel an der Seite, dann war und blieb es ein eindrucksvolles Bild. Auch der Einfältigste unter der Besatzung spürte, daß dieser Mann bei allem und jedem, was er tat, voll bei der Sache war. Vornehmlich beim „Klarschiff“. Dann sprangen seine Augen förmlich aus dem Kopf, er sah den Feind, seine Stimme gewann über das übliche Maß hinaus an Schärfe und Klarheit, kantig, wie gemeißelt, fielen die Worte. Und der gesamten Besatzung trat es immer wieder ins Bewußtsein, daß ihr Kommandant nicht für den Augenblick, nicht für irgendeine Besichtigung und schon gar nicht nach dem Schema des Dienstplanes arbeitete, sondern für ernste Stunden, die dereinst einmal kommen könnten. Bei jedem „Klarschiff“ erlebte er den Kampf, seine Vorstellungskraft ging immer neuen Bildern nach. Leidenschaftlich war sein Drang, den Geist des Kampfwillens schon in Friedenszeiten unter der ihm anvertrauten Besatzung bis zum äußersten zu wecken. Es war ihm bitterernst damit; weil er ganz von dem Bewußtsein erfüllt war, daß letzten Endes beim Manne, nicht bei der Materie die Entscheidung steht, und daß kernerchter Mut und Angriffsfrische mehr als den halben Sieg bedeuten.

Dabei muß man sich davor hüten — erneut sei es hervorgehoben —, in Schröder nur den Praktiker und Draufgänger zu erblicken. Schon sein Kommando auf die Marineakademie beweist, daß ihn die Wissenschaft durchaus kein Stiefkind deuchte. Sein Interesse ging sogar über das Studium des Seekrieges hinaus. Landkriegsgeschichte hat ihn von jeher gleichermaßen angezogen. Wie er sich überhaupt viel mit Geschichte beschäftigt hat; ein untrügliches Kennzeichen dafür, daß man es bei ihm mit einem Menschen zu tun hatte, der über dem Durchschnitt stand, der dem Leben, wie es kommt und läuft, nicht nur mit offenen, sondern mit erfahrenen Augen entgegen treten wollte. Es gab kaum eine Lage, kaum ein Ereignis, wo nicht von Schröder eine deutlich fühlbare Kraft ausstrahlte; sei es, daß er mit Strenge Schwäche bannen oder auch durch den Zauber seiner überlegenen Persönlichkeit Vertrauen einflößen wollte. Als die „Moltke“ in der Floridastraße nachts von schwerstem Wetter überfallen wurde, so daß die Seekadetten

stundenlang in der Takelage zu tun hatten, bis die Segel dicht-gereeft waren, da verlor er nicht ein Pröbchen von Ruhe und Geduld. Sobald es das Brüllen und Sauchen des Windes zuließ, vernahm man seine sachlich mahnende Stimme; nicht als ob man die Worte verstand, daran war nicht zu denken. Aber für die Seekadetten, die bis zur Erschöpfung ihrer Kräfte arbeiteten und arbeiten mußten, bedeutete es ein Labsal, hoch oben auf der Rah, in schwarzer, windzerzauster Nacht, umknattert von schlagenden Segeln, unter sich auf der Kommandobrücke ihren „Alten“ sprechen zu hören. Das gab Mut und Kraft. Und wenn auch die Schenkel bebten und die Finger brannten, wenn die Gefahr, von den wütend hämmernden Segeln heruntergeschleudert zu werden, manchem eiskalt an die Brust griff, man fühlte sich stark, fühlte sich gewappnet, weil ein Kommandant das Schiff führte, der das Kleinod des Vertrauens in seinen Händen trug.

Wie vortrefflich Schröder die „Moltke“ gefahren haben muß, und wie hoch man seinen Wert als Erzieher der Jugend einschätzte, das geht daraus hervor, daß er für beide Jahre der „Moltke“-Zeit eine Allerhöchste Anerkennung in Form eines Kabinettschreibens und außerdem eine Ordensauszeichnung erhielt, die mit seinem Dienstalter nicht im Zusammenhang stand. Noch deutlicher traten aber die Verdienste auf dem Gebiete der Erziehung der Offizieranwärter dadurch in Erscheinung, daß sich unmittelbar an die Führung der „Moltke“ das Kommando als Direktor der Marineschule in Kiel angeschlossen; jenes Instituts, wo die Fähnriche zur See gemäß dem neuen Ausbildungsplan ihre wissenschaftliche Vorbereitung für das Seeoffizier-Berufsexamen erhielten. Wenn wir hinzufügen, daß Schröder nach dieser Zeit, die voller Leben und Arbeit war, in den Admiralstab nach Berlin berufen wurde, wo er für 2½ Jahre Tätigkeit fand, so ergibt sich auch aus diesem Kommando mit aller Klarheit, daß er nicht nur ein Mann der härtesten Dienstanforderung im militärischen Leben war, sondern auch ein Mann der Feder, der strategische, taktische und wehrpolitische Fragen zu durchdenken, auf dem Papier zu verarbeiten und für den Nachwuchs des Seeoffizierkorps nutzbringend auszugestalten vermochte.

Es gibt so manchen älteren Kameraden aus der Kaiserlichen Marine, der geneigt ist, Schröders Leistungen als Erzieher als seine besten Leistungen zu werten. Ob hiermit der Nagel auf den Kopf getroffen ist, bleibe dahingestellt. Uns will scheinen, als ob die Führung der Kreuzerdivisionen an der amerikanischen und afrikanischen Küste in den Jahren 1903/05, vor allem aber seine Tätigkeit als Kommandierender Admiral des Marinekorps während des Weltkrieges Schröders Ruf und Ruhm geschaffen hätten. Wie dem auch sei, er war ein ganzer Mann, und was die Marine an Leistungen und Werten ihm zu verdanken hat — und es ist viel, unendlich viel —, es führt sich letzten Endes alles darauf zurück, daß er sich selbst hart geschmiedet hat; mit eiserner Willenskraft und zäher Beharrlichkeit, mochten auch Funken sprühen, die andere behinderten, wenn nicht gar verletzten!

In Ostasien

1877 — 79

„Daß kühn und milde sei der Mann,
„Dazu beständig — das ist sein großes Lob!“

(Walter v. d. Vogelweide, 1170 — 1230).

Weithin ist die Anschauung vertreten, seit dem Erlöschen der Hanse habe Deutschland nie mehr an die See gedacht; bis zu jener Zeit, wo unter dem Druck des kleinen, aber seemächtigen Dänemarks dem deutschen Volk ein Anschauungsunterricht über die Bedeutung von Seemachtfragen erteilt wurde, der sehr nachhaltig wirkte und die Schaffung der Reichsflotte von 1848 auslöste. Die Flottengründung des Großen Kurfürsten wird nur als eine episodenhafte Schöpfung angesehen, die mehr oder minder mißglückte. Daß in Wirklichkeit aber der Seemachtgedanke im deutschen Volk immer wieder auflebte, daß man sich wiederholt seit den Tagen der Hanse mit ihm beschäftigt hat, ohne allerdings eine praktische Lösung zu finden, ist nur den wenigsten bekannt.

Es hieße den Rahmen des Buches sprengen, wollten wir uns hier mit den Reichsflottenplänen des Pfalzgrafen Georg Hans von Veldenz, die den deutschen Reichstag von 1569 bis 1576 beschäftigten und im Schoße einer Kommission untergingen, des Näheren auseinandersetzen. Auch die Versuche Kaiser Rudolfs II. (1579), des sächsischen Edelmannes Kaspar von Schomburg (1583), des Grafen Ludwigs von Schwarzenberg und Wallensteins Vorhaben während des Dreißigjährigen Krieges, eine deutsche Seemacht zu schaffen, damit „das Ansehen des Kaisers und des Reiches auf dem Meere künftig ebenso groß sei wie auf dem Lande“, gehören nicht hierher. Von Friedrich dem Großen sei nur berichtet, daß er in einem seiner politischen Testamente die Seemachtprojekte „seinen Nachfolgern hinterließ, damit sie nicht glaubten, in Preußen wäre schon alles geschehen“. Über die Zeit nach den Befreiungskriegen seien aber kurze Ausführungen gestattet, um es verständlich zu machen, daß Preußens Marine und späterhin die deutsche Flotte nicht einer Augenblickslaune oder einem Machtzettel folgend auf die hohe See hinausstrebten, sondern daß dieses Streben dem

Drange einer Entwicklung entsprang, der immer stärker unterm deutschen Volke um sich griff.

Kein Geringerer als Gneisenau war es, der bald nach dem Friedensschluß von 1815 den Seemachtgedanken zu beleben versuchte. Er wurde zum ersten Lehrmeister des Prinzen Adalbert von Preußen, der seine Vorliebe für das große Wasser von Gneisenau übernahm. Dem Prinzen standen später in seinen Bestrebungen zur Seite der Kriegsminister von Rauch, der Kommandant von Stralsund, General von Engelbrechten, der mit Recht in der Schifffahrt eine Hauptquelle des Nationalreichtums erblickte, der Oberpräsident von Vorpommern Sack und schließlich der Major von Enke, der als Dezernent im Kriegsministerium ein sehr eingehendes Gutachten über den Wert einer „Seeverteidigung“ erstattete. Alle diese amtlichen Bemühungen, die sich praktisch zunächst dahin auswirkten, daß Preußens Überseehandel von Staats wegen durch die Schiffe der „Königlich Preussischen Seehandlung“ gefördert wurde, fanden lebhaften Widerhall im deutschen Volke. Seit dem Jahre 1842 läßt sich eine lebenssprühende Literatur nachweisen, die mit Worten flammender Begeisterung, aber auch mit Sachkenntnis für die Schaffung einer Wehrmacht zur See eintrat. Diese Literatur erschien in Hamburg, Leipzig, Berlin, Breslau, Dresden, Kiel, Frankfurt a. Main und Bonn. Man erkennt, sie war nicht an den Ort gebunden, sie strömte vielmehr aus Quellen, die sich über das ganze Reich verteilten. Mit welcher feurigen Zungen die Vorkämpfer für ein „Deutschland zur See“ für ihre Gedanken warben, soll hier nur ein Beispiel für viele klarmachen. Im Jahre 1845 schrieb ein Herr S. v. O. über die „Notwendigkeit großer deutscher Kolonien und Kriegsflotten“: „Die maritime Wiedergeburt des deutschen Volkes ist eine der wichtigsten Angelegenheiten des Jahrhunderts. Deutschland muß eine See- und Kolonialmacht ersten Ranges werden, es darf sich nicht länger davon dispensieren. Das edle, starke, deutsche Volk, von allen Erdteilen und von dem größten Teil des Meeres ausgeschlossen, hat keine politische und kommerzielle Bedeutung, ist gezwungen, in einem Winkel von Europa zusammengedrückt, ein vegetierendes ärmliches Dasein zu fristen.

Seine Industrie hängt von der Gnade und Gunst der Seemächte ab, das große Deutschland muß vor jedem Pygmäen-Staat zittern, weil es seine Nahrung und sein Leben vom Meer empfängt, und weil sein Handel ganz ungeschützt ist. Der wahre Kitt, das eigentliche Band, welches ein Volk oder einen Staat zusammenhält, besteht weniger in einer gemeinschaftlichen Sprache, Religion und Erinnerung, als in dem Vorhandensein einer leitenden großen Grundidee. Wo sie fehlt, ist ein Volk nur noch ein Leichnam, dessen Bewegung der Säulnis, aber nicht dem Leben angehören. Dem deutschen Volk fehlt ein Schleifstein für seinen verbildeten Charakter und ein Purgatorium für unhaltbare Träume und Hirngespinnste. Das einzige Heilmittel, das wahre Salz des Lebens, besteht für Deutschland darin, daß es ohne Zögern Anstalten trifft, sich zu einer See- und Kolonialmacht zu erheben.“

Mit dem Regierungsantritt Friedrich Wilhelms IV. (1840) kam Fluß in die Seemachtbestrebungen Preußens. Die Entwicklung sollte von Stund ab nicht mehr zur Ruhe kommen. Das Jahr 1848 gab ihr durch Dänemarks die See beherrschendes Auftreten einen besonders starken Anstoß. Wenn auch die damals mit völlig unzulänglichen Mitteln gegründete Reichsflotte bereits nach vier Jahren ein unrühmliches Ende fand, indem sie unter den Hammer kam, so hielt Preußen doch seinen Kurs durch. Aus seiner Marine ging die Marine des Norddeutschen Bundes hervor, die schon im Jahre 1867 jene Flagge setzte, die am Skagerraktage über Scheers stolzer Flotte wehte.

Die preussische Marine hat seit ihrer Gründung dem Grundsatz gelebt, daß es ihre Pflicht sei, die Flagge über die Meere zu tragen. Statistisch läßt es sich nicht erfassen; daß dieses Zeigen der Flagge aber sehr wesentlich dazu beigetragen hat, dem deutschen Überseehandel die Wege ebnen zu helfen, bedarf kaum der Betonung. Die Wünsche, die ein weitschauender Politiker wie Herr v. G. im Jahre 1845 dem deutschen Volke vorgetragen hat, sie gingen in erstaunlicher Blüte in Erfüllung, als der preussische Nar seinen Flug über See antrat. Und das Verständnis für die Bedeutung des Zeigens der Flagge an fremden Küsten, es pflanzte sich fort in der Flotte des kaiserlichen

Deutschlands. Uns mutet es heute fast seltsam an, daß bis zum Beginn des großen Krieges immer wieder, und zwar sowohl in der alten wie in der neuen Welt, Unruherde ausbrachen, die das Eingreifen von Seestreitkräften erforderlich machten. In dieser Hinsicht ist die Welt, wie es scheinen will, ruhiger geworden als ehemals. Andererseits darf man aber nicht übersehen, daß diese Beruhigung nicht zum mindesten dadurch herbeigeführt wurde, daß es schon seit Jahrzehnten nicht mehr das unbestrittene Vorrecht Englands ist, seine Flagge auf dem Meere zu zeigen, daß vielmehr andere Mächte ihm hierin gefolgt sind.

Unsere Betrachtungen über die Dienstzeit des Kadetten, Seekadetten und Unterleutnants zur See von Schröder haben uns vor Augen geführt, in welcher weitgehendem Maße der Auslandsdienst von der Flotte betrieben wurde. Im Jahre 1877 hatte Schröder bereits bei einer Gesamtdienstzeit von sechs Jahren eine Gesamtseefahrtzeit von vier Jahren sieben Monaten; hiervon waren drei Jahre und ein Monat im Auslande verbracht, also mehr als die Hälfte der Gesamtdienstzeit! Trotzdem trat er im November 1877 als Wachoffizier eine Ostasienreise mit S. M. S. „Sreya“ an, die nahezu zwei Jahre währte und der schon erworbenen Auslandsdienstzeit weitere 22 Monate hinzufügte. Um Mißverständnissen vorzubeugen, sei hervorgehoben, daß die bereits geschilderte Mittelmeerfahrt als Erster Offizier des „Cyclop“ nach der „Sreya“-Zeit liegt. Sie dauerte von April 1882 bis zum Oktober 1883 und brachte abermals eine doppelt zu rechnende Seefahrtzeit von zehn Monaten ein.

Auch auf der „Sreya“ wurde Schröder zunächst als Adjutant verwandt. Die Unterbringung der Unterleutnants bezeichnete er „als sehr mangelhaft“, wobei man kaum annehmen darf, daß er in seiner bisher verbrachten Marinedienstzeit in dieser Hinsicht irgendwie verwöhnt worden war. Das Schiff war in Dienst gestellt, um zunächst zum Mittelmeergeschwader zu stoßen, das unter dem Kommando des Kommodore Kinderling aus „Sertha“, „Gazelle“, „Albatros“, „Komet“ und „Pommerania“ bestand. Vor Tanger wurde, wie Schröder in seinem Loggbuch hervorhebt, ausschließlich zu dem Zwecke geankert, um die Flagge zu zeigen. Im übrigen erfahren wir aber, daß der Aufenthalt

vor Tanger „höchst angenehm“ war, wobei eines Balles beim deutschen Ministerresidenten Weber Erwähnung getan wird. Der Landesitte entsprechend wurde dem Kommandanten nach dem Besuch beim 90jährigen Pascha ein lebender Widder als Geschenk überreicht. Sehr kennzeichnend für die politischen Verhältnisse jener Zeit sind Schröders Auslassungen über einen eintägigen Aufenthalt vor Phara. Er schreibt: „Phara ist eine kleine Insel westlich von Chios, türkisch, etwa 2 Quadratmeilen groß, Bewohner 700—800 Griechen, Besatzung zur Zeit 5 türkische Soldaten! Die Insel soll sich früher durch Wohlhabenheit ausgezeichnet, viel Schiffbau betrieben und die besten Seeleute im Archipelagos gestellt haben. Während des Aufstandes der Griechen wurde sie durch die Türken völlig verwüstet und zugrunde gerichtet. Die ganze Insel ist mit Ruinen bedeckt. Es herrscht unter der Bevölkerung eine sehr erbitterte Stimmung gegen die Türken.“

Vor Smyrna nahm die „Sreya“ zweimal längeren Aufenthalt. Sie trat dort in den Geschwaderverband ein und hielt Schießübungen ab; immer noch auf Entfernungen zwischen 200 und 800 Metern, zum Teil vom verankerten Schiff aus. Sinegen scheint ein Signalverkehr auf 15 Seemeilen, der mit einem Nachblicksignalapparat zwischen den deutschen Schiffen durchgeführt wurde, einen bemerkenswerten Fortschritt darzustellen zu haben. Schröder vermerkt ihn jedenfalls als einen Erfolg in dem sonst sehr knapp geschriebenen Loggbuch.

Am 12. August 1877 traf S. M. S. „Sreya“ in Athen der Befehl, „nach Hongkong zu gehen und in den chinesischen Gewässern zum Schutz der deutschen Interessen zu stationieren“. In Südchina, vornehmlich in der Provinz Kwangsi, loderten seit geraumer Zeit Aufstände, deren Niederwerfung nicht abzusehen war. Der Kommandant, Korvettenkapitän von Nostitz, wurde ausdrücklich belehrt, „seine Tätigkeit erstrecke sich nur auf das militärische Gebiet und schliesse jede Politik aus“. Man scheint die Möglichkeit von Zwischenfällen gefürchtet zu haben, denn der Reisebefehl läßt sich sehr eingehend über die „Durchführung von militärischen Aktionen und Requisitionen seitens des Kaiserlichen Gesandten in Peking“ aus. Außerdem trägt

er von Stoschs eigener Hand den Vermerk: „Von Seiner Majestät genehmigt“.

Beim Inseegehen wechselte die „Grya“ Surrabs mit dem Flaggschiff eines französischen Geschwaders unter Kontre-admiral Le Jeune, was insofern bemerkenswert ist, als die Spannung zwischen den deutschen und französischen Schiffen noch immer derart groß war, daß man es in der Regel vermied, die Mannschaften gleichzeitig zu beurlauben.

Über die Durchfahrt durchs Rote Meer mag uns Schröder wieder selbst berichten, zumal da er aus diesem Anlaß in seinem Loggbuch mittheilsamer geworden ist, als es sonst seiner Art entsprach. „Kein Dienst. Sonnen- und Regensegel über Deck ausgeholt. Unhaltende Windstille. Nachts sank das Thermometer so wenig, daß infolge der heißen, feuchten Luft ein Aufenthalt unter Deck unmöglich war. Jeder suchte seine Schlafstelle an Deck, am besten auf der Back. Allgemein machten wir die Erfahrung, daß selbst sehr hohe Temperaturen bei trockener Luft ungleich leichter zu ertragen sind als weniger hohe Temperaturen bei einem starken Feuchtigkeitsgehalt; in letzterem Falle steigert sich die Transpiration des ganzen Körpers geradezu bis zum Unerträglichen, der menschliche Organismus wird überhaupt stärker angegriffen. Die in Port Said an Bord genommenen 15 Seizer (Araber) haben sich im allgemeinen gut bewährt, doch wurde ein bedeutend größerer Kohlenverbrauch nachgewiesen. Unmittelbar nach dem Passieren der Straße Bab el Mandeb zeigte sich sofort eine merkliche Temperaturdifferenz, auch die Wassertemperatur sank um 14°. Seit Verlassen von Port Said trat zum erstenmal ein erträgliches Klima ein.“

Über Ceylon hat Schröder in seinem Loggbuch die Schale des uns allen bekannten und liebgewordenen Jornes — es gab nichts Besseres als ihn — ausgegossen. „Kurzer, aber kostspieliger Aufenthalt“, schreibt er. „Die Eingeborenen (Singalesen) sind von betrügerischem und elendem Charakter; jeder hält es leider nur für allzu sehr geboten, jedem Fremden, dessen er habhaft werden kann, für recht unangemessene Preise irgendwelche Sachen zu verkaufen.“

Im Hafen von Hongkong ritt die „Freya“ einen Taifun mit Windstärke II ab. Vier Tage später traf ein Telegramm des deutschen Konsulats in Amoy ein, wonach bei Breaker Point in der Nähe von Swatow eine deutsche Brigg mit Namen „Peri“ auf Strand gekommen sei. Als die „Freya“ an Ort und Stelle war und zwei „armierte“ Kutter an Land schickte, konnte nur noch festgestellt werden, daß die „Peri“ hoch und trocken saß und als völliges Wrack auseinanderbrach. Ihr Kapitän hatte einen Angriff von beutelüsteren Chinesen, die von ihrem Strandrecht Gebrauch machen wollten, mit Tatkraft zurückgeschlagen, war um Bedeckung durch militärischen Schutz eingekommen, der ihm vom nächsten Mandarin gestellt wurde, und hatte sich dann selbst nach Swatow begeben, um das Wrack nebst Ladung zu verkaufen. Die Mannschaft lehnte daher jede Hilfeleistung durch die „Freya“ dankend ab.

In Shanghai ergab sich aus Gründen, die nicht mehr feststellbar sind, ein derart gespanntes Verhältnis mit dem deutschen Klub, daß der Verkehr mit ihm abgebrochen werden mußte. Um so herzlicher und anregender gestalteten sich die freundschaftlichen Beziehungen zu einzelnen Familien wie Siemssen, Kienaecker, Wirth, Neumann u. a. m. Im allgemeinen haben sich Marine und Auslandsdeutschtum stets trefflich verstanden. Zu den Aufgaben S. M. Schiffe gehörte es ja, diese Beziehungen zu hegen und pflegen. Eine ehrliche Würdigung wird jedoch einräumen müssen, daß es den Schiffen nicht immer leicht gemacht wurde, den Verkehr mit den Auslandsdeutschen in einer Weise zu betreiben, der alle Teile befriedigte. In der Regel lag es nicht daran, daß das Kriegsschiff oder sein Offizierkorps den Störenfried abgab; die Deutschen selber, in Parteien gespalten, waren es vielmehr, die durch ihr Verhalten einen Zustand erzeugten, der die Schiffe zur Zurückhaltung zwang. Der Deutsche im Auslande spielt leider oft genug eine Rolle, die weder seinem Ansehen noch dem Ansehen der Heimat nützt. Er pendelt hin und her zwischen einer falschen dienstbeflissenen Unterwürfigkeit und einem aufgedunsenen Hervortreten, das in seiner rechtshaberischen Art die Grenze der Achtung fremder Sitten und Anschauungen nur zu oft überschreitet. Daß er sich durch seinen

Fleiß Weider schafft, ehrt ihn. Die Zank- und Scheelsucht untereinander, vor allem aber die Hemmungslosigkeit, mit der der Deutsche den Deutschen schlecht macht und auch Kritik übt an Angehörigen anderer Völker, das ist es, was es ihm erschwert, seine eigene Stellung zu festigen; einmal aus rein persönlichen Gründen, dann aber auch, weil dem Auslande auf diese Weise die Achtung vor dem deutschen Volke ganz gewiß nicht anerzogen wird. Wer das Wort wahr machen will, daß am deutschen Wesen die Welt dereinst genesen soll, der wandle auf Bahnen der Bescheidenheit. Als Einzelgeschöpfe hervortreten und zu wirken, dafür sind nur wenige Persönlichkeiten vom Schicksal vorgesehen. Die Masse muß sich damit abfinden, daß man ihre Werte nur an der Leistung des ganzen Volkes bemißt.

Unterm 1. Januar 1879 berichtete der Kommandant S. M. S. „Sreya“, daß sich seit der Ankunft des Schiffes in Singapur eine auffallend große Menge von dienstpflichtigen Leuten zur Ableistung ihrer Militärpflicht an Bord gemeldet habe. Wegen „Mangel an Vacanzen hätten von 35 nur 4 Mann eingestellt werden können“. Korvettenkapitän von Nostitz erblickte den Grund für die zahlreichen Meldungen darin, daß eine große Zahl von jungen Seeleuten mit deutschen Schiffen nach Ostasien gekommen sei; da die Frachten aber schlecht wären, suche jeder Schiffer so billig wie möglich zu fahren und entliesse daher Teile seiner Besatzung. Der geringste Streit zwischen Schiffer und Leuten ende häufig mit Abmusterung. An Stelle der deutschen Mannschaften träten billigere einheimische Arbeitskräfte. Wie lange der Zustand dauern würde, sei nicht abzusehen. Eine „ungeheuer“ große Zahl von deutschen Schiffen liege bereits fest.

Der Nutznießer dieser betrüblichen Verhältnisse war die amerikanische Marine. Sie „engagierte“ nach Nostitz „Mannschaften aller Nationalitäten, um auf diese Weise die Nachsendung von Personal zu vermeiden“. So hätten kürzlich an Bord der „Monocacy“ mindestens sechs wehrpflichtige Deutsche Dienste genommen, die von S. M. S. „Leipzig“ aus Mangel an Platz abgewiesen worden waren. Nostitz hat der Admiralität Vorschläge vorgelegt, wie diesem Übelstand abzuhelpen sei. Sie

gipfelten in der vorzeitigen Heimsendung älterer Mannschaften oder auch in ihrer freiwillig übernommenen Entlassung im Auslande, um auf diese Weise Luft für Einstellungen zu schaffen.

Am letzten Apriltag 1879 wurde die „Freya“ auf der ostasiatischen Station von S. M. S. „Luise“ planmäßig abgelöst. „Freya“ trat am 3. Mai die Heimreise an, die Kapstadt berührte. Es ist kennzeichnend für jene Zeit, die technisch weiter war, als man wahrhaben wollte, daß das Schiff immer wieder erfolglos versuchte, unter Segel zu kreuzen, um Kohlen zu sparen. Die vierflügelige große Schraube ließ das Schiff jedoch derart stark treiben, daß beim Wenden an Raum überhaupt nichts gewonnen wurde. Aber auch mit dem Salsen war es nichts. Das Schiff brauchte hier mit vollen Mars- und Bramsegeln bei Windstärke 4, also unter den günstigsten Verhältnissen, 40—45 Minuten zur Ausführung des Manövers!

In Kapstadt nahm die „Freya“ Kriegstrophäen aus dem Zulukriege an Bord, die vom Gouverneur der Kapkolonie als Geschenk für ihre Kaiserliche Hoheit die Frau Kronprinzessin bestimmt waren. Auf der Weiterfahrt brach an Bord Skorbut aus. Das Schiff verfolgte den für Segelschiffe in der Segelkarte angegebenen Weg über St. Helena, Ascension nach 40° Westlänge und 26° Nordbreite. Da sich „trotz möglichster Pflege der Gesundheit der Mannschaft bereits in der Gegend von St. Helena bei einer nicht unbeträchtlichen Anzahl von Leuten Auflockerungen des Zahnfleisches und Neigung zur Blutung, sowie Flecken in der Haut und Anschwellung einzelner Gelenke, sowie Zeichen großer Blutarmut bemerkbar machten, und diese Krankheitsymptome auch bei veränderter Kost nicht schwanden“, entschloß sich Korvettenkapitän von Nostitz Horta auf Sayal anzulaufen, „um daselbst die Mannschaft durch Bewegung an Land und frische Gemüsekost zu kräftigen, welche Erwartungen auch nicht hinter dem Erfolge zurückblieben.“

Über Plymouth berichtet Schröder in bekannter, dennoch vielsagender Kürze: „Der Aufenthalt war zwar recht kostspielig, aber amüsant. Nachrichten von Hause gut. Ausgezählte Messe-Ersparnisse fanden eine angemessene Verwendung.“

Am 17. September lief das Schiff in die Jade ein, vom Herbst freundlicher als vom Frühjahr begrüßt. Die „Abrüstung“ wurde mit größter Eile betrieben, da S. M. S. „Freya“ sofort wieder ins Ausland gehen sollte. Trotzdem erfolgte am 27. September eine regelrechte Außerdienststellung. Drei Tage später setzte der neue Kommandant Flagge und Wimpel.

Nur will scheinen, als ob diese heute nicht mehr geübte Sitte schön und würdig war. Sie trug den Stempel der Übernahme einer rein persönlichen Verantwortung und Kommandogewalt. Vielleicht empfiehlt es sich, sie wieder einzuführen wo der Führergedanke im deutschen Volke stärker herausgearbeitet wird denn je. Jeder Kommandant soll „seinen“ Wimpel setzen, es ist „sein“ Kommandozeichen. Nicht die In- und Außerdienststellung der toten Materie „Schiff“ ist das wichtige, sondern die Kommandoübernahme durch die Persönlichkeit eines bestimmten Kommandanten. Kommandant, Besatzung und Schiff werden auf diese Weise besonders eng miteinander verbunden. Vor allem ist eines aber bedeutsam: ein persönlich gesetzter Wimpel ist mit der Ehre des Kommandanten stärker verknüpft, als wenn lediglich eine Kommandoübergabe in der Kajüte und auf dem Oberdeck vor der Mannschaft stattgefunden hat!

Mit der neuen Indienststellung S. M. S. „Freya“ hatte Schröder nichts mehr zu tun als er von Bord kam. Trotzdem mag sie uns noch mit wenigen Worten beschäftigen. Das Schiff sollte ursprünglich nach Südamerika und der Südsee gehen. Dagegen nahm der Kommandant S. M. S. „Ariadne“, Korvettenkapitän von Werner, pflichtgemäß Stellung, indem er in einem Bericht darauf hinwies, daß für das Schiff „nach seinem unmaßgeblichen Dafürhalten Verlegenheiten entstehen könnten“. Es sei zu lang, um in Apia, Tongatabu, Savau und Apamama freien und gesicherten Ankergrund zu finden, außerdem würde es „in den engen Corallen-Passagen häufig in die Gefahr der Grundberührung geraten“. Die Kaiserliche Admiralität erkannte die Warnung als gerechtfertigt an. Aus diesem Anlaß hat sich ein langwährender und sehr breit gepflegener Schriftwechsel zwischen ihr und dem Auswärtigen Amt ergeben; ein Schriftwechsel, wo man in den Entwürfen an mehr als einer

Stelle die ganze Seiten verbessernde Hand des Admirals von Stosch nachweisen kann. Der Schriftwechsel hat damals schon in das militärpolitische Gebiet hinübergespielt, indem Stosch die Anschauung vertrat, daß „England seine die Meere beherrschenden Kriegsschiffe über die Erde zerstreuen müsse, während unsere kleine Flotte nur dann Aussicht auf Erfolg verspräche, wenn sie im Falle eines Krieges, gestützt auf unsere Kriegshäfen, in den heimatlichen Gewässern concentriert sei. Wenn daher für unsere europäischen Verhältnisse eine Störung des Friedens auch nur ganz entfernt möglich wäre, dann müsse die Admiralität jede nicht ganz unbedingt notwendige Entsendung von Kriegsschiffen zu unterlassen bestrebt sein.“

Es ist bekannt, daß Stosch in allen dienstlichen Fragen ein genauer Rechner war. Bei aller Großzügigkeit seiner Amtsführung — nach Tirpitz war es seine Energie, die unsere seit Jahrhunderten vernachlässigte Seegeltung vorantrieb — galt ihm sein Marinehaushalt als heilig. Man wird daher der Ansicht Raum geben dürfen, daß ihn bei diesem Urteil auch die Sorge der Etatsüberschreitung bedrückt haben mag. Hier hatte das Auswärtige Amt ein. Es wies darauf hin, daß der Marineetat ja besondere Mittel für den Auslandsdienst der Schiffe vorsehe, und schrieb „nach erneuter ressortmäßiger Erwägung aller in Betracht kommenden Momente der europäischen wie der außereuropäischen Verhältnisse könne es seine bereits zum Ausdruck gebrachten politischen und handelspolitischen Gründe für eine dem Etat tunlichst entsprechende dauernde Besetzung der auswärtigen Stationen durch Kaiserliche Kriegsschiffe nur aufrecht erhalten“. Man spürt auch aus diesen Worten den Willen und das Wollen des Titanen Bismarck. Wenn er nicht gewesen wäre, wenn sein politischer Weitblick nicht darauf gedrungen hätte, daß wieder und immer wieder deutsche Kriegsschiffe ins Ausland gingen, Deutschland hätte jenen Aufschwung an Macht, Ansehen und Warenausfuhr nicht erlebt, der bis zum Jahre 1914 sein treuer Begleiter war.

Kreuz und quer im Kommando

„Der ist ein edler Mann, der seines Tuns sich freuet
„Und vieles tat, und den von allem nichts gereuet.“

(J. W. L. Gleim, 1719 – 1803.)

Auf die „Freya“-Zeit folgte für Schröder ein längeres Landkommando. Er kam auf die Dauer von anderthalb Jahren zur Matrosen-Artillerie-Abteilung nach Friedrichsort bei Kiel. Somit hat er dem Dienst der Küstenartillerie keineswegs fern gestanden, als er bei Kriegsausbruch die Marinedivision und später das Marinekorps in Flandern führte.

Anfänglich deuchte ihn die Zeit in dem stillen Friedrichsort nach dem bunten Wechsel der Auslandsreisen langweilig. Der Geist echter Kameradschaft bannte das Gespenst. Gesunde dienstliche Verhältnisse taten ein übriges, um die „Landperiode zur besten zu machen, die er bisher erlebt hatte“. Während des Sommers wurde er stellvertretender Kompanieführer. Besondere Freude bereitete es ihm, seine Kompanie im Minendienst auszubilden.

In jene Zeit fiel seine Verlobung. Sie erfolgte, als er einen Reservistentransport nach seiner Heimat, nach Stettin führen mußte.

Nach Artillerie- und Minendienst, nach Entfesselung von Pulverqualm und Sprengsäulen, nach anderthalbjährigem Genuß einer Kasernen-Landwohnung und schärfster Beschäftigung mit strammem Kasernenhofdienst folgte Schröder wieder dem Zepter des entthronten Allbeherrschers Wind: er kam als Wachoffizier auf die Schiffsjungenbrigg „Kover“, um Schiffsjungen auszubilden. Die Indiensthaltung dauerte nur die Sommermonate über. Es wurde während dieser Zeit lediglich in der Ostsee gekreuzt.

Mit der „Kover“-Zeit brechen Schröders Loggbuchaufzeichnungen ab. Über die nächsten Kommandos und Dienstjahre haben wir uns schon unterrichtet. Er wurde zunächst Lehrer an der Divisionschule der Matrosendivision, ging dann mit dem „Cyclop“ nach dem Mittelmeer, um schließlich am I. und II. Coetus der Marine-Akademie teilzunehmen. Die Kurse nahmen in jener Zeit — wir stehen in den Jahren 1884/85 —

nur je ein halbes Jahr in Anspruch, während sie später auf neun Monate verlängert wurden.

Zwischen dem I. und II. Coetus fand Schröder als Wachoffizier an Bord S. M. S. „Bayern“ Verwendung. Das Schiff gehörte zum Übungsgeschwader, das sich in der Ost- und Nordsee betätigte. Wenn die „Bayernklasse“ auch kaum als ein gelungener Typ bezeichnet werden kann — die Benennung „Ausfallkorvetten“ verweist sie schon unter die Gattung der Küstenschiffe, die dem Aufenthalt auf hoher See, jedenfalls bei kriegerischen Unternehmungen, nicht gewachsen waren —, so muß eines doch hervorgehoben werden: der Bruch mit der Takelage ist von der „Bayernklasse“ endgültig vollzogen worden, nachdem man längere Zeit gezögert hatte, jene Bahnen zu verlassen, die aus dem alten Breitseitenlinienschiff mit Dampf und Takelage einen vollwertigen Kämpfer technischer Kräfte machen wollten.

Wichtig für unsere Betrachtungen ist ferner, daß wir nunmehr, nach Verabschiedung des um die Marine hochverdienten Admirals von Stosch, in der Zeit der Amtsführung des Generals von Caprivi stehen. Über ihn hat Tirpitz das Urteil gefällt, als ausgesprochener Generalstäbler habe er seine ganze Arbeit unter den Kriegsgedanken gestellt; die Sorge, daß es in Bälde zum Ausbruch eines Zweifrontenkrieges gegen Frankreich und Rußland kommen müsse, sei sein ständiger Begleiter gewesen. Die „Denkschrift betreffend die weitere Entwicklung der Kaiserlichen Marine“, die Caprivi nach seinem Amtsantritt als Chef der Admiralität veröffentlichte, enthält dabei neben manchem Schiefgesehenen viele gesunde Gedanken, die heute noch gutzuheißen sind.

Noch stärker als Stosch war Caprivi bemüht, die Masse der deutschen Schiffe in den heimischen Gewässern beisammen zu halten. Stosch hatte ohne Frage den größeren politischen Weitblick; er ging nach Tirpitz' Aufzeichnungen bei seiner Amtsübernahme „von vornherein von dem Gedanken aus, die deutschen Seeinteressen zu entwickeln, Deutschtum und deutsche Arbeit in der Welt zu kräftigen und zu schützen“. Daß er militärisch von der Überzeugung durchdrungen war, ein Kampf um

die See müsse von der deutschen Flotte in Nähe ihrer Kriegshäfen aufgenommen und durchgeführt werden, entsprach nur einem gesunden Urteil. Unter Caprivi wurde dieser Gedankenfaden zwar weitergesponnen, insofern aber nicht gekräftigt, als Caprivi seiner ganzen Veranlagung nach ein rein landmässig eingestellter Mensch war, „der dem Seewesen sein Leben lang ferngestanden hat“. (Tirpitz.) Die Marine verdankte ihm einen Gewinn an planmässig vorbereiteten Mobilmachungsgeschäften. Es gebrach ihm auch keineswegs an taktischem und strategischem Verständnis. Seine ganze Amtsführung stand jedoch unter dem Zeichen des Armeeeoffiziers, dem die Flotte letzten Endes nichts anderes bedeutete als eine Waffe, die „an der maritimen Verteidigung aller Küstenbefestigungen organisatorisch zu beteiligen sei“. (Denkschrift.)

Solche Grundsätze sind verheerend. Das Sonderbare und Widerspruchsvolle ist nun, daß die Denkschrift selbst an anderen Stellen in einem ausgesprochenen Gegensatz dazu steht. „Man kann gepanzerte Schiffe und schwere Artillerie da nicht entbehren“, lehrt sie, „wo um die Beherrschung eines Meeresteiles gekämpft werden soll. Solchen Kampf muß jede europäische Flotte im Auge haben, für ihn muß sie einen Teil ihrer Streitkräfte zurichten, wenn sie überhaupt eine Flotte bleiben will. Eine Marine, die ihren Schwerpunkt auf oder am Lande suchte, verdiente den Namen nicht mehr. Immer mehr hören die Meere auf, die Nationen zu trennen, immer mehr scheint der Gang der Geschichte darauf hinzuweisen, daß sich ein Staat nicht von ihnen zurückziehen darf, wenn er über die nächste Zukunft hinaus sich eine Stellung in der Welt zu erhalten trachtet.“ Ferner liest sich auch folgender Absatz gut: „Abgesehen davon, daß die wirksamste Weise der Verteidigung der vaterländischen Küste unter allen Umständen der Sieg in einer Schlacht auf hoher See bleiben wird, würde eine Küstenverteidigung sich immer nur mit dem negativen Vorteil der reinen Abwehr begnügen und auf die Ausnutzung errungener Vorteile verzichten müssen, wenn sie keine Schiffe besäße, die imstande sind, Momente der Schwäche beim Gegner benutzend, ihn anzugreifen.“ Dies alles hinderte jedoch nicht, daß unter der Ara Caprivi in

Wahrheit der Küstenkrieg, der Kampf um Häfen und Stützpunkte, von Jahr zu Jahr nach General- und Spezialideen manövermäßig geübt wurde, während hingegen der Kampf im freien Wasser keine nutzbringende Förderung erfuhr.

Einen greifbaren Gewinn zog hieraus nur die junge Torpedobootswaffe, deren Entwicklung sich Caprivi, unterstützt vom Kapitänleutnant Tirpitz, besonders angelegen sein ließ. Es ist satzsam bekannt, daß Tirpitz sich hier seine Sporen verdiente, und daß das Torpedobootswesen, in dem Caprivi eine Waffe des Küstenkrieges erblickte, dem jüngeren und sachverständigeren Kameraden Zukunftspläne eingab, die mit stärkstem Drang auf die hohe See hinausführten. So hat ein Großer aus Verhältnissen gelernt, die gewiß nicht engherzig, auch nicht kümmerlich waren; sie steckten nur in den Kinderschuhen und bedurften der Befreiung von Vorstellungen, die eine wesensfremde Anschauungswelt ihnen aufgezwungen hatte.

Nach Beendigung des II. Coetus der Marine-Akademie wurde Schröder zunächst für die Dauer von sage und schreibe „zwanzig“ Tagen Kommandant des Schultorpedobootes „Schütze“ — am 11. April 1885 setzte er zum erstenmal in seinem Leben den eigenen Wimpel —, um dann für ein halbes Jahr Erster Offizier des „Bliz“ zu werden, wo er, wie wir schon wissen, Tirpitz als Kommandanten erhielt. Von nun ab blieb er für längere Zeit mit der Torpedowaffe verheuert, die im Begriff war, flügge zu werden, und sich in zäher, zielbewusster Arbeit von Jahr zu Jahr zu größeren Leistungen emporzuschwang.

„Bliz“ war Flottillenfahrzeug. In der Ost- und Nordsee wurden die kleinen Torpedoboote abgehärtet. Tirpitz hatte seit 1884 den Auftrag, eine geeignete Torpedobootstaktik zu entwickeln. Voller Eifer widmete er sich der Sache, ohne jemals, wie er selber berichtet hat, dem „Torpedobootsrausch“ anheimzufallen, der in den Hornissen des Seekrieges einen Überwinder des Großkampfschiffes erblicken wollte. Sein Bestreben ging von vornherein dahin, aus dem Torpedoboot eine Hochseewaffe zu machen. Diese Linie hat er überall verfolgt, beim Großkampfschiff sowohl wie beim U-Boot. In der Mitte der achtziger Jahre galt es aber, einen Berg von Widerständen und Voreingenommen-

heiten abzutragen. Der Chef der Admiralität leistete noch den geringsten Widerstand. Viel schlimmer waren die Berufsadmirale, die Seeoffiziere alter Schule, die noch von Stag- und Noctafeln träumten und in einem gelungenen Bramstengemanöver oder in der Abgabe einer Konzentration auf 500 Meter den Gipfelpunkt kriegsseemännischer Tüchtigkeit und Leistungsfähigkeit erblickten. Sie mißtrauten der Torpedowaffe, teils „aus natürlicher Ablehnung des Neuen“, wie Tirpitz schreibt, teils aber auch deshalb, „weil nach ihrer Auffassung jüngere Offiziere dabei zu früh in selbständige Kommandostellen kämen“. Der schärfste Gegner war der Admiral Graf Monts, der im Jahre 1888 Caprivis Nachfolger wurde. Es verlohnt sich, über solche Fragen gründlich nachzudenken; einmal, um auch an diesem Beispiel die ewige Wiederkehr des Gegensatzes zwischen Jung und Alt kennenzulernen; zum anderen aber auch zur Vertiefung der Erkenntnis, welche kraftvolle, gedankenreiche und vorwärtstrebende Natur schon der junge Tirpitz war.

Vom „Blitz“ stieg Schröder auf den alten „Blücher“ über, der damals bereits den Dienst als Torpedoschulschiff versah. Auch im neuen Kommando wurde Schröder Erster Offizier, obwohl er als Leutnant zur See noch immer zu den Subaltern-Offizieren rechnete.

Die Beförderung zum Kapitänleutnant erfolgte am 18. Mai 1886; zu einer Zeit, wo Schröder in Anerkennung seiner Verdienste um die Torpedowaffe die wichtige und verantwortungsvolle Dienststelle eines Adjutanten der Inspektion des Torpedowesens bekleidete. Insgesamt ist er 5½ Jahre bei der „Schwarzen Kunst“ tätig gewesen, als Kommandant, als Erster Offizier, Divisionschef, Adjutant, Kompanieführer, stellvertretender Abteilungscommandeur, Referent bei der Torpedoinspektion und Kommandant des Flottillenfahrzeugs „Blitz“. Allen denen, die selbst „Jünger der schwarzen Kunst“ waren oder es noch sind, wird hierüber das Herz im Leibe lachen. Und sie werden bekennen: „Anders konnte es ja auch gar nicht sein, ein Mann wie der alte Schröder mußte zu uns gehören!“ Und die ganz Scharfen werden rundweg erklären: „Bei der

Torpedowaffe sind dem ‚Löwen von Flandern‘ die Pranken gewachsen, bei uns hat er seinen unbeugsamen Willen und sein vor nichts zurückschreckendes Draufgängertum entwickelt!“

Die 5½ Jahre bei der Torpedowaffe wurden durch zwei aufeinanderfolgende Kommandos an Bord großer Schiffe unterbrochen, die Schröder abermals vor neue und verantwortungsvolle Aufgaben stellten: sieben Monate war er Navigationsoffizier S. M. S. „Baden“, ein Jahr und vier Monate Geschwader-Navigationsoffizier des Übungsgeschwaders, als dessen Flaggschiff S. M. S. „Kaiser“ fuhr. Die Zeit auf der „Baden“ stand zum Teil unter dem Zeichen der „Winterseefahrt im Hafen“. Das Schiff war Wachschiff in Kiel und zugleich Stammschiff für einen im Mobilmachungsfall aufzustellenden Reserveverband. Demgemäß kann es nicht wundernehmen, wenn Schröder nebenbei noch die Geschäfte des Ersten Offiziers versah. Um so mehr gab es auf dem „Kaiser“ zu tun. In den Jahren 1890/91 wurde schon recht lebhaft im Dienste einer neu zu ergründenden Dampfschiffstaktik gearbeitet; allerdings noch ohne tiefere Kenntnis dessen, was eigentlich notwendig sei. Ein von einer Kommission ausgearbeiteter „Entwurf zum Reglement für die Flotte“ hatte bindende Kraft erhalten. Dieses Reglement enthielt jedoch nichts wie Übergänge und Evolutionen. Nach Tirpitz war man sich darüber keineswegs klar, ob man zur Nelsonschen Linientaktik zurückkehren oder Tegetthoffs Kammtaktik auf den Schild erheben solle. Man erschöpfte die Phantasie darin, möglichst viele Formationen theoretisch zu finden und praktisch zu bewegen, von denen sich die führenden Admirale dann diejenigen aussuchen sollten, die ihnen persönlich lagen. Es ist bekannt, daß Tirpitz diesen „Quadrille-Touren“ und diesem „Karussellreiten“ ein Ende bereitet hat. Er wurde im Jahre 1902 ins Oberkommando nach Berlin berufen, um die Flottenausbildung in jeder Hinsicht kriegsmäßiger zu gestalten. Er selbst hat berichtet, daß „jene Jahre seine beste Leistung umfaßten, die Erfüllung der Flotte mit militärischem Gehalt“. Und diese Leistung war in der Tat gewaltig. Das Werk des taktischen Aufbaues, von Tirpitz angeregt und gefördert, war derart groß und bedeutsam, daß es für lange Jahre von keiner

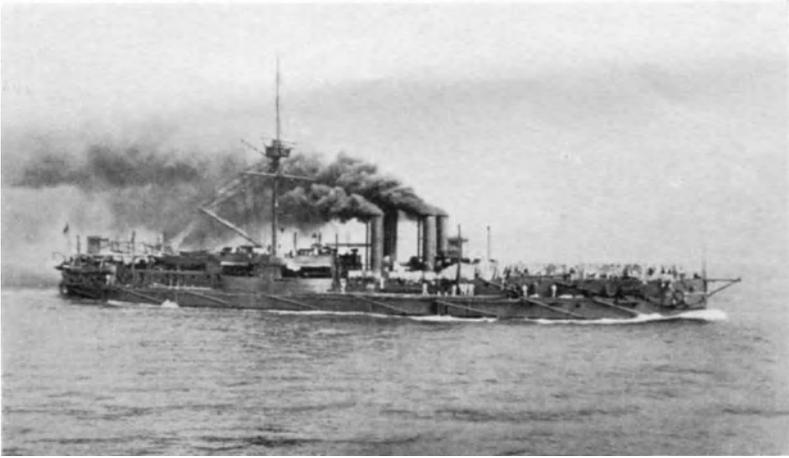
Seemacht der Welt — man darf auch diese Behauptung ohne Überheblichkeit aufstellen — eingeholt wurde.

Immerhin unterliegt es keinem Zweifel, daß das Übungsgeschwader der 90er Jahre seine Zeit ausfüllte und insonderheit dem Geschwader-*Navigationsoffizier* Tag und Nacht keine Ruhe gönnte. Seit zwei Jahren stand Kaiser Wilhelm II. an der Spitze des Deutschen Reiches, und die große, viele Gebiete fördernde Willensenergie des jungen Fürsten trieb auch durch die Andern des Marinekörpers einen Strom frischen Blutes.

Einer der ersten Schritte, die der neue Herrscher unternahm, war der, daß an die Spitze der Admiralität, wie wir schon erfahren haben, der *Vizeadmiral* Graf von Monts berufen wurde; der erste Seeoffizier seit den Tagen des Prinzen Adalbert. Als Sohn eines preussischen Generals war Graf Monts im Jahre 1849 in die Marine eingetreten. Von seiner Dienstlaufbahn ist zweierlei bemerkenswert: er gehörte zu denjenigen Seekadetten, die für drei Jahre beurlaubt worden waren, um in der britischen Marine eine Vervollkommnung ihrer Ausbildung zu erfahren; bei dem tief beklagenswerten Unfall, der sich am 31. Mai 1878 auf der Höhe von Folkestone ereignete, war er Kommandant des durch den Zusammenstoß mit dem „König Wilhelm“ zum Untergang bestimmten Panzerschiffs „Großer Kurfürst“. Man hatte ihn damals besinnungslos aus dem Wasser geholt, nachdem er alle Rettungsversuche als echter, mit seinem Schiff und seinem Wimpel verwachsener Kriegsschiffsseemann abgelehnt hatte.

Dem scheidenden General von Caprivi widmete Kaiser Wilhelm II. warme Worte der Anerkennung, und diese Worte waren in mehr als einer Hinsicht verdient. Man wird überhaupt offen einräumen müssen, daß die Marine unter den Generalen Roon, Stosch und Caprivi einen stärkeren Antrieb in militärischer, taktischer und artilleristischer Hinsicht erfahren hat, als es unter höheren Berufsseeoffizieren der alten Schule der Fall gewesen wäre. Wie feindlich der Admiral Graf Monts der Torpedowaffe gegenüberstand, haben wir schon erfahren. Hier hatte Caprivi ohne Frage den weiterreichenden Blick bewiesen. Als Kaiser Wilhelm II. zur Regierung kam, lagen die Ver-

Wachoffizier — Kommandant



S. M. Ausfallfregatte „Bayern“
1884—1885



S. M. Seefabettenschulschiff „Moltke“
1898—1900

hältnisse aber so, daß die Flotte aus sich heraus Männer heranzubildete, die bis zur letzten Herzensfaser vom Blute militärischen Denkens und Fühlens erfüllt waren. Der beste Beweis hierfür ist, daß es Tirpitz zu keiner Zeit an Hilfskräften gefehlt hat, die sein großes Werk des militärischen und organisatorischen Aufbaues der Marine fördern halfen.

Zu diesen Kräften hat auch Schröder gehört. Er war unter keinen Umständen „ein rauher Seebär aus alter Zeit“, als welcher er dem jungen Seekadetten von S. M. S. „Moltke“ erschienen war, dessen Briefe wir schon kennenlernten. Eben jener Seekadett hat es späterhin im engsten dienstlichen Zusammenleben mit Schröder gründlichst erfahren, daß hier ein Mann von nicht zu erschöpfender Arbeitskraft wirkte, der zwar trotzig und beharrlich seines Weges schritt und seinen Mantel nie nach dem Winde hing, sondern stets so handelte, wie es ihm sein Gewissen und sein eigener Verstand eingaben; der sich aber, mochten seine Grundanschauungen noch so konservativ sein — und das waren sie —, vom Leben nicht überholen ließ, sondern bis ins höchste Alter hinein Schritt hielt mit dem Lauf der Entwicklung.

Das Übungsgeschwader, dessen Navigationsoffizier der Kapitänleutnant Schröder war, trat am 23. April 1890 zusammen. Es bestand aus den Panzerschiffen „Kaiser“, „Deutschland“, „Friedrich der Große“, „Preußen“ und S. M. S. „Irene“. Im Mai 1891 kam der Aviso „Pfeil“ hinzu; an Stelle der „Preußen“ trat „Friedrich Karl“, „Irene“ wurde durch „Prinzess Wilhelm“ ersetzt. Das Geschwader kreuzte in der Ost- und Nordsee, suchte aber auch für längere Zeit das Mittelmeer auf. Es erübrigt sich, auf Einzelheiten der Indiensthaltung und Reisen einzugehen. Die verantwortungsvolle Tätigkeit Schröders ergibt sich aus seiner Stellung. Die ihm angeborenen, aber auch durch besonderen Fleiß verstärkten hohen navigatorischen Gaben traten abermals hell in Erscheinung.

Seine „Erste-Offizier-Zeit“ auf einem „dicken“ Schiff brachte Schröder auf der „Wörth“, und zwar für die Dauer von anderthalb Jahren. Zwischen dieser Zeit und der Teilnahme an den Fahrten des Übungsgeschwaders liegt die zweite, die kürzere

Dienstzeit bei der „Schwarzen Kunst“, über die wir schon sprachen.

Die vier Schiffe der „Brandenburg“-Klasse, zu der die „Wörth“ gehörte, waren unter der Regierung Kaiser Wilhelms II. entworfen worden. Sie wurden praktisch zu gleicher Zeit erbaut, um den Kern für eine Schlachtflotte zu bilden, die mehr oder minder altes Gerümpel abstoßen sollte. Der Entschluß des Kaisers, dem die „Brandenburg“-Klasse ihre Entstehung verdankte, bedeutete einen Wendepunkt in der deutschen Flottenpolitik. Wenn auch ein festes Programm für die Entwicklung der Flotte noch nicht vorlag, so wurde doch zum erstenmal der oft besprochene und in Abhandlungen und Denkschriften vertretene Gedanke in die Tat umgesetzt, daß das Hochseepanzerschiff zum Rückgrat der Seestreitkräfte werden müsse.

Die Schiffe der „Brandenburg“-Klasse waren aber auch noch in einer anderen Hinsicht beachtenswert. In ihnen verkörperte sich, zehn Jahre vor der so oft genannten „Dreadnought“-Zeit, die waffentaktische Überlegung, daß die schwere Artillerie zum Hauptträger der Bestückung eines Panzerschiffes berufen sei. Die Schiffe führten sechs 28-cm-Geschütze an Bord und verrieten damit, daß in der deutschen Marine das Feuergefecht auf große Entfernungen als die kommende Kampfform erkannt war.

Um die „Wörth“, wie sie in den Jahren 1894/95 in Dienst war, bildete sich ein Sagenkreis. Man sah das Schiff mit besonderen Augen an. Nicht nur, weil seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen Kommandant war; von ihm wußte jedermann in der Marine, daß er als ein Seemann vom Scheitel bis zur Sohle galt, der sein Schiff mit seltenem Geschick zu handhaben wußte; nein, der Sagenkreis wob sich um einen anderen, wob sich um den „Zweiten im Kommando“, um den Ersten Offizier, um Korvettenkapitän Ludwig Schröder. Mochte der Kieler Hafen noch so sehr nach einem Luftzug lechzen, mochte eine unbarmherzige Sonne jedes Lüftchen verbrüten, einerlei, ob Dienst war oder nicht, auf der „Wörth“ wehte es immer stramm; zumindest um zwei Windstärken heftiger als auf

anderen Schiffen. Dabei war das Schiff etwa nicht gefürchtet, beileibe nein! Man nahm sich nur an Bord noch mehr zusammen als anderswo, ging geistig auf Zehenspitzen und schnallte, um körperlich straff zu wirken, das Koppel aufs engste Loch. Aus heiterem Himmel konnten nämlich Blitze zucken. Und das Donnergrollen, das hinterher folgte, war auch nicht gerade angenehm, obwohl es in der Regel in ein paar freundlichen, wieder mutmachenden Worten verklang; jedenfalls in solchen Fällen, wo es sich — gelinde ausgedrückt — um die „Belehrung“ eines tüchtigen und dienstbeflüßenen Untergebenen gehandelt hatte. Denn nachtragend, nein, das war der alte „Schrott“ nicht — nie und nimmer! Bei ihm spielte sich alles naturhaft ab; auf Regen, Gewitter und Sturm folgten Sonnenschein, klare Luft und . . . Windstärke 2; denn zur völligen Windstille hat es nie gelangt!

Das Kommando als Erster Offizier S. M. S. „Wörth“ gibt uns abermals einen Gradmesser dafür, in welchem Ansehen Schröder schon als junger Stabsoffizier stand. Es ist selbstverständlich, daß man einer hoch und daher auch frei stehenden Persönlichkeit wie dem Prinzen Heinrich als nächsten Unterführer und Berater nur einen solchen Mann zur Seite stellte, der für den inneren Dienst alle Gewähr dafür bot, daß das Schiff, damals eines der neuesten und mächtigsten der Manöverflotte, in jeder Hinsicht mustergültig abschnitt; nicht nur auf dem Gebiete der militärischen Ausbildung, sondern auch in allen Fragen der Manneszucht. Diese Forderung war um so berechtigter und dringlicher, als in das Jahr 1895 die Eröffnung des Kaiser-Wilhelm-Kanals fiel; ein politisches Ereignis, das in Kiel zu einer gewaltigen Flottenschau aller Seemächte von Bedeutung führte. Die Österreicher, Amerikaner, Franzosen, Russen und Spanier waren mit je drei, die Engländer mit zehn, die Italiener mit acht, die Dänen, Schweden, Niederländer, Türken und Rumänen mit je einem Schiff vertreten. Die deutsche Flagge wehte über einer stattlichen Zahl von Schiffen und Fahrzeugen, so daß der Kieler Hafen ein Bild bot, wie man es nie wieder erschaut hat. Daß ein Erster Offizier in diesen Tagen allein schon mit „Deckaufklaren, Reinschiff und

zeremoniell“ weit über das persönliche Maß hinaus zu tun bekam, zumal wenn sein Kommandant ein Bruder des deutschen Kaisers war, bedarf kaum der Betonung. Wer das Leben an Bord kennt, wird sich seinen eigenen Vers daraus machen.

Im Herbst 1895 wurde Schröder auf die Dauer von 2½ Jahren zur Dienstleistung beim Oberkommando der Marine kommandiert. Er fand Verwendung in der sogenannten Admiralstabsabteilung und nahm sowohl 1896 wie 1897, in einem Falle als Chef des Stabes des II. Geschwaders, im anderen Falle als Admiralstabsoffizier, an den Manövern der Herbstübungsflotte teil; jenen bedeutsamen Wochen, wo mit völlig unzureichendem Material, aber mit grenzenloser Hingabe an die Sache die friedensmäßige Probe aufs Exempel aller taktischen und strategischen Überlegungen, Versuche und Übungen abgelegt wurde. Hier reifte die Saat heran, die von der Hand eines Tirpitz gesammelt und in die Furchen eines planmäßig bearbeiteten Ackers gestreut worden war. Viele halfen beim Einbringen der Ernte, viele waren mit klugem, förderndem Rat zur Stelle: Taktiker, Artilleristen, Strategen, Männer der „schwarzen Kunst“, Signalfachverständige, Leiter des Maschinenwesens, Ärzte, Schiff- und Maschinenbaubeamte. Es war ein Schaffen und Arbeiten, das die Beteiligten ganz in seinen Bann zog. Täglich erschloß man Neuland. Und wenn deutsche Gründlichkeit und Methodik auch dafür sorgten, daß man erst dann weiter schritt, wenn man festen Boden unter seinen Füßen wußte, so gewann man doch Jahr für Jahr an Raum. Dampfschiffstaktik und Technik kreuzten mit großen Schlägen in das unerforschte Gebiet neuzeitlichen Seekriegswesens hinein, und die Gefahr, daß ein Über-Stag-Gehen mißglückte, daß man mit backen Vorsegelschoten wieder abfallen mußte und rückwärts trieb, sie wurden von Jahr zu Jahr geringer.

Man glaubte an seinen Stern und verlor ihn nicht aus dem Auge. Und dieser Glaube hat nicht getrogen.

Kommandant S. M. S. „Moltke“

1898 – 1900

„In ihm hab' ich seit meiner ersten Zeit
„Ein Muster des vollkomm'nen Manns gesehn.“

(Goethe, Iphigenie auf Tauris, 1787.)

Wer es gut mit seinem Volk und Vaterlande meint, wird als Erzieher der Jugend die besten Männer gerade für hinreichend erklären. Es ist nicht immer nach diesem Grundsatz verfahren worden. Auch in der Marine nicht. Als Ludwig Schröder aber, nur belastet mit dem unmöglichen Dienstgrad „Korvettenkapitän mit Oberstleutnantsrang“, das Fallreep S. M. S. „Moltke“ überschritt, um für die Dauer von zwei Jahren Schulschiffskommandant zu werden, da hatte man den richtigen Mann auf den richtigen Posten gestellt. Drei Eigenschaften brachte er mit, die seine Befähigung ausmachten: er war Herr über sich selbst und Herr über andere, er war ein Erzieher und Lehrer von Strenge und Rang und dabei doch von der Gabe gesegnet, was an Sonne in ihm lebte — und das war viel — auch anderen wärmend mitzuteilen.

Schröders Laufbahn war bisher — wir haben uns zur Genüge darüber unterrichtet — von einer überraschenden Vielseitigkeit gewesen. Wo man ihn auch hinstellte, er bewährte sich. Überall saß er fest im Sattel; nicht nur, weil er reiten konnte, mehr noch, weil er reiten wollte. Trotzdem darf man, ohne die Leistungen in anderen Dienststellen dadurch irgendwie herabzusetzen, der Ansicht Raum geben, daß die Zeit auf der „Moltke“ Schröders Ansehen in der Marine, vor allem aber im Kabinett und beim Obersten Kriegsherrn insonderheit gefestigt hat. Der Auszeichnungen, die er ob seiner Führung des Schiffes erhielt, taten wir schon Erwähnung; ebenso auch des Eindrucks, den er auf die Seekadetten machte. Somit soll uns hier nur noch seine militärpolitische Tätigkeit beschäftigen, die insofern hell in Erscheinung trat, als er zum erstenmal als Kommandant eines deutschen Schiffes seinen Wimpel ins Ausland trug.

Es ist bekannt, daß Seine Majestät der Kaiser die Berichte Schröders, vornehmlich auch die als Kommodore der Kreuzerdivision auf der ostamerikanischen Station, mit besonderem

Gefallen las. Hier sprach ein Mann zu ihm, der der Wahrheit ins Auge schaute und nicht um Haaresbreite in seiner Darstellung von dem abwich, was er als richtig und gegeben erkannt hatte. Dreißig Jahre und mehr sind es her, daß diese Berichte verfaßt wurden. Somit haben sie geschichtlichen Wert gewonnen. Und da auch der, der sie niedergeschrieben hat, zuweilen mit grimmiger Feder, sein Erdenwallen „in Trotz und Treue“ vollendet hat, mag dies und jenes aus ihnen mitgeteilt sein; dem „Löwen von Glandern“ zur Ehre, kommenden Geschlechtern aber zur Lehre, wie ein deutscher Mann und glühender Vaterlandsfreund um die Jahrhundertwende die Welt ansah und die Stärken und Schwächen der Menschheit beurteilte. Wer Objektivität vermißt, mag sich an die eigene Brust schlagen. „Eure Rede aber sei: ja, ja, nein, nein“, so heißt es schon in der Bibel. „Was darüber ist, das ist vom Übel!“

Im Juli 1898 hatte S. M. S. „Moltke“ vor Odde in Norwegen geankert. Neben dem deutschen Schulschiff lag das norwegische Panzerschiff „Harald Haarfagre“. Man erwartete die Ankunft des deutschen Kaisers. Unmittelbar nach dem Ankern der „Sohenzollern“ meldete sich Schröder bei Seiner Majestät. Zwei Stunden später fand sich der Kaiser schon auf der „Moltke“ ein, nachdem er vorher dem „Harald Haarfagre“ seinen Besuch abgestattet hatte.

„Lassen Sie den Flaggenschmuck niederholen“, bestimmte der Kaiser an Bord der „Moltke“, „ich möchte Segelererzitionen sehen!“

Da rührten sich fleißige Hände, und manches Seekadettenherz pochte bänglich: hoffentlich klappte auch alles, damit der Kaiser zufrieden war. Wehe, wehe — der „Alte“ hätte einen sonst bei lebendigem Leibe aufgefressen!

Es wurden alle Segel gesetzt, gebraßt, backgebraßt und Segel festgemacht. Das Ganze lief wie am Schnürchen. Majestät war zufrieden, der „Alte“ demgemäß auch. Und als nach „Brassen und Toppen“ die Flaggengala wieder hochstieg, ohne daß eine Flagge haßte oder eine Leine klemmte, da herrschte eitel Genugtuung an Bord der „Moltke“. Und diese Genug-

tuung wuchs sich unter den Seekadetten zur Seligkeit aus, als sie mitsamt dem Offizierkorps zu einem Bierabend an Bord der „Hohenzollern“ befohlen wurden.

Am Tage darauf fand die Enthüllung der Gedenktafel für den als Wachoffizier S. M. Yacht „Hohenzollern“ beim Radfahren an Land verunglückten Leutnant zur See von Hahnke statt. Der Kaiser legte den 14 Kilometer langen Weg bis zu den Stromschnellen des Grøndalselv an der Spitze einer Landungsdivision zu Fuß zurück, die aus Offizieren und Mannschaften des deutschen und norwegischen Schiffes zusammengesetzt war.

Vierzehn Tage später traf S. M. S. „Moltke“ ein zweites Mal mit der Kaiserjacht zusammen; vor Drontheim war es, woselbst auch ein englisches Schulgeschwader, nach Schröders Ausdrucksweise aus „altartigen“ Kreuzern zusammengesetzt, geankert hatte. Diesmal wurden nicht nur die deutschen Seekadetten, sondern auch die englischen „Midshipmen“ zu einem Bierabend an Bord der „Hohenzollern“ befohlen; im ganzen 90 junge Leute. Und der Kaiser hatte seine helle Freude an dem vergnüglichen Beisammensein.

Am nächsten Tage ordnete er an, daß die „Moltke“ unter Segel Anker aufgehen solle. Der Wind ließ es zu. Mit hart angebräunten Rahen rauschte das leuchtend weiße Schiff in Lee an der Kaiserjacht vorüber, die Luvwanten bemannt; mit Surrarufen und Müzenschwenken nahm die Besatzung Abschied vom obersten Kriegsherrn. Bei Abgabe des Standartensaluts wurden nach altem Brauch die Untersegel, Bram- und Oberbramssegel gegeit und der Großtopp baß gebraßt. Der „Alte“ hatte solches Zeremoniell noch im Kopf. Aus dem „Flaggen- und Salutreglement“ war es längst geschwunden, fortgewirbelt vom „Allbezwinger Dampf“.

In Lissabon wurde das Offizierkorps der „Moltke“ dem König von Portugal im Schlosse Necessidades vorgestellt. Ihre Majestät hatte bei einer Begegnung mit deutschen Seekadetten, die nach Cintra strebten, von sich aus Anweisung gegeben, auch das Innere des Schlosses, das sonst nicht zugänglich war, zu zeigen.

Im Hafen von La Luz auf Las Palmas erregte eine Gruppe von drei spanischen Torpedoboote den Zorn Schröders, dessen ganzes Sinnen und Trachten darauf eingestellt war, jeden Tag den der Herrgott ihm bescherte, zu Nutz und Frommen des Dienstes auszunutzen. Man spürt seine ganze Empörung und muß doch leise lächeln, wenn man ihn also berichten hört: „Die drei Torpedoboote bilden ein Idyll in dem übrigen lebhaften Hafensbetrieb; sie hatten sich wohl schon seit langer Zeit nicht vom Plage gerührt und schienen auch kein Bedürfnis für Übungsfahrten zu empfinden. Der Kommandant dieser Torpedoboote, ein Teniente de Navia mit langem schönen Namen, soll während des Krieges mit den Vereinigten Staaten von Amerika in der Regel in dem 20 Kilometer entfernten angenehmen Hotel Santa Brigida gewohnt haben, wie mir von dem Hotelverwalter, einem Tiroler, erzählt wurde.“

Bei der Ankunft in den westindischen Gewässern — S. N. S. „Moltke“ lief zunächst Barbados an und war drei Wochen ohne Verbindung mit Land gewesen — wurde das Schiff mit der Nachricht empfangen, daß ein Krieg zwischen England und Frankreich unmittelbar bevorstünde. Es war die Zeit des Faschoda-Zwischenfalls, der die Engländer unter General Kitcheners in ein Gebiet einrücken ließ, das ehemals zu Ägypten gehörte und von einer französischen Expedition unter dem Oberst Marchand durch Setzen der Trikolore als von Frankreich annektiert bezeichnet worden war. Die Telegramme aus London, die beim Eintreffen der „Moltke“ in den westindischen Gewässern vorlagen, verkündeten, die Kriegsrüstungen seien bis zum äußersten vollendet. In Barbados war man demgemäß sehr kriegslustig, vornehmlich auch im Hinblick auf die im Hafen zu Anker liegenden Kreuzer „Indefatigable“, „Intrepid“ und „Proserpine“, denen die Franzosen im Caraibischen Meer Gleichwertiges nicht entgegenzustellen hatten. Nur der Umstand, daß dem Vernehmen nach die Bank in Port du France (Martinique) zur Zeit ohne alle Barbestände sein sollte, trübte nach Schröders Empfinden „die aufrichtige Kriegs- und Beutelust der englischen Offiziere“. Gegen französische Landungsabsichten hielt man sich für gesichert. Immerhin wurden Truppenverschiebungen zwischen

Barbados und St. Lucia vorgenommen. Auch hielt man ein Regiment zurück, dessen Heimkehr nach England in Vorbereitung war.

Der Faschoda-Zwischenfall wurde nach sehr erregten Verhandlungen im November 1898 beigelegt, nachdem er die politische Welt wochenlang in höchster Spannung gehalten hatte. Frankreich gab nach, es beugte sich vor der englischen Saust. Für den Kommandanten eines deutschen, im Auslande befindlichen Schiffes ergaben sich aber aus diesem Anlaß Sorgen und Schwierigkeiten nicht gewöhnlicher Art; wie denn überhaupt die Auslandstätigkeit eines jeden Kriegsschiffes sehr viel Takt und diplomatisches Geschick bei aller Wahrung unabänderlich strenger militärischer Rechte erfordert. Heute hat die Funkentelegraphie eine große Erleichterung gebracht. Die Schiffe stehen so gut wie ständig mit der Heimat unmittelbar in Verbindung. Schröder war aber als Kommandant der „Moltke“ im wesentlichen nur auf den Inhalt fremdländischer Depeschen angewiesen. Daß sich hieraus Schwierigkeiten ergaben, weil man die politische Stellung des eigenen Landes mit Sicherheit kaum ergründen konnte, lag somit auf der Hand.

Wie stark Schröders Sinn für geschichtliche Erinnerungsstätten entwickelt war, geht daraus hervor, daß er gelegentlich des Aufenthalts S. M. S. „Moltke“ vor St. Christopher nach der benachbarten lieblichen Insel Nevis mit der Gig hinübersegelte, um jenen Platz kennenzulernen, von dem Admiral Nelson seine Gattin Mrs. Frances Herbert Nisbet, eine achtzehnjährige Witwe, heimführte.

Aus einem Bericht über den Aufenthalt vor San Juan de Puerto Rico geht hervor, wie harmlos jener Krieg verlaufen sein muß, der die Spanier ihren westindischen Kolonialbesitz kostete. Am 12. Mai 1898 war San Juan von der amerikanischen Flotte beschossen worden. Sieben Monate später „bedurfte es besonderer Hinweise, um die Spuren einiger Granatwirkungen zu entdecken“. Es schmeckt nach Anerkennung, wenn Schröder hervorhebt, daß es den neuen Herren im Lande, den Amerikanern, nicht gelungen sei, die spanische Landgendarmarie, die Guardia Civil, in ihre Dienste hinüberzuziehen. Andererseits

lobte er das Aussehen der amerikanischen Truppen. Sie setzten sich aus kräftigen Gestalten zusammen, welche mit ihren hellbraunen Beinkleidern und Gamaschen, mit ihren einfarbigen dunklen Blusen, darüber den Patronengurt, den Kopf mit hellgrauen Filzhüten bedeckt, einen „frischen Eindruck“ machten. Eine andere Frage sei es allerdings, ob die Truppen für die Ausübung des Polizei- und Sicherheitsdienstes geeignet wären. Die Löhnung für den Mann betrüge im Monat 15 Dollars. Sie würde, wie der Anschein lehre, „ausschließlich in geistigen Getränken angelegt“. Demgemäß sähe man abends auf der Straße von San Juan eigentlich nur „zwei Sorten von Soldaten — Patrouillen und Betrunkene“. Von einer Beurteilung seiner Mannschaften nahm Schröder „unter diesen Umständen ausnahmsweise Abstand“.

Auch in Kingston auf Jamaica verfuhr er vorsichtig und klug. Vor einer Reihe von Jahren hatten blutige Schlägereien zwischen „Molke“-Mannschaften und Kingston-Negern stattgefunden. Die Erinnerung hieran schien sich in der schwarzen Bevölkerung erhalten zu haben, denn sie machte aus ihrer feindseligen Stimmung gegen die beurlaubten Mannschaften kein Hehl. Wenn es auch zu keinen Tötlichkeiten kam, so hielt Schröder eine Beschränkung des Landurlaubs doch für angezeigt, zumal da die Negerbevölkerung „während der Weihnachtstage durch reichlichen Alkoholgenuß besonders unternehmend zu sein schien“.

Als nächster Hafen wurde Cienfuegos auf Cuba angelaufen, und zwar am 31. Dezember 1898. Auch hier bewies Schröder ein feines diplomatisches Taktgefühl. Der Ort stand unter dem Zeichen des Besitzwechsels, nachdem der spanisch-amerikanische Krieg beendet war. Auf den Forts und öffentlichen Gebäuden waren spanische Flaggen nicht mehr sichtbar, Stadt und Hafen lagen wie ausgestorben und warteten darauf, daß am Neujahrstage die amerikanische Flagge gesetzt werden sollte. 30 000 Mann spanischer Truppen hielten sich bereit zum Abtransport in die Heimat. Beim Ein- und Auslaufen der „Molke“ — Schröder nahm nur die Post in Empfang und kürzte den Aufenthalt auf wenige Stunden ab — waren die Anlegebrücken und der Strand

beim alten Fort Castillo de Nuestra Señora de los Angeles de Yagua, sowie die kleine Insel Cayo de Carenas dicht mit spanischen Soldaten und ihren weiblichen Angehörigen besetzt; die Frauen in Feiertagsgewändern, das fremde, dicht vorbeifahrende hochgetakelte Schiff mit Zurufen und Tücherschwenken begrüßend. Schröder hat berichtet, daß er im Interesse des jüngeren Teiles der Besatzung den Silvesterabend gern im Saal gefeiert hätte. Er hielt es aber für besser, dem machtpolitischen Besitzwechsel der Stadt nicht beizuwohnen, um der notwendigen Beteiligung an den damit verknüpften Zeremonien zu entgehen, „welche für den verlierenden Teil niederdrückend wirken mußten“. Demgemäß ging er noch am selben Tage wieder in See, ohne daß ein Verkehr mit Land stattgefunden hätte, „abgesehen von einem erfolglosen Versuch des Stewards, frischen Proviant einzukaufen“.

Beim Eintreffen S. M. S. „Moltke“ vor Havana am Vormittag des 5. Januars 1899 wehte die amerikanische Flagge von sämtlichen Befestigungen und staatlichen Gebäuden. An Land war alles ruhig. Wenn der deutsche Konsul Dr. Falke die Entsendung eines Kriegsschiffes nachgesucht hatte, so lag es daran, daß er nicht mit Unrecht den Ausbruch von Unruhen als Folge des Besitzwechsels der Insel befürchtete. Die amerikanischen Besatzungstruppen waren nicht gerade zahlreich, während ein mehrere tausend Mann starkes Aufgebot von Insurgenten vor den Toren der Stadt stand. Die amerikanische Regierung hatte in Erkenntnis der Schwierigkeit der Lage verfügt, daß ein Betreten der Stadt durch sogenannte „kubanische Truppen“ überhaupt zu unterbleiben habe. Diese Maßregel hatte zwar den erhofften Erfolg, die Ruhe wurde nicht gestört; andererseits erweiterte sie aber den Spalt zwischen der Regierung der Vereinigten Staaten und dem hoffnungsvollen „Cuba libre“ erheblich, was darin seinen Ausdruck fand, daß eine Anzahl amerikanischer Schildwachen aus dem Hinterhalt erschossen wurde. Die neuen Herren ließen es sich angelegen sein, möglichst rasch eine ihnen willfährige Polizeitruppe aus Eingeborenen zu bilden, um weiteren Zwischenfällen vorzubeugen. Beurlaubungen von Mannschaften der „Moltke“ gingen

reibungslös vonstatten. Eine besondere Sorge bereitete die Erhaltung eines guten Gesundheitszustandes der Mannschaft, hauptsächlich wegen der Trinkwasserfrage. Die Herstellung von destilliertem Trinkwasser unterblieb, weil das Hafengebassin als völlig verseucht galt. Ja, man ging sogar so weit, die tägliche Schiffsreinigung mit Frischwasser vorzunehmen, das gegen Erstattung der Transportkosten seitens der Hafengebörde geliefert wurde.

Der Reisebericht, den Schröder über seine Fahrt von St. Thomas nach den Azoren unterm 17. Februar 1899 an den Kommandierenden Admiral in Berlin abgehen ließ, ist nicht nur seemännisch interessant; er beweist vielmehr auch, wie sehr dem Verfasser daran gelegen war, alles den Dienst und die Ausbildung Fördernde an vorgesetzter Stelle mit schöner Offenheit vorzutragen. Im Auszuge heißt es in dem Bericht: „Belegnungen und Vergleiche mit Mitseglern der Handelsflotte belehrten sehr bald darüber, daß die Leistungen der ‚Moltke‘-Klasse im Segeln kaum die Linie der Mittelmäßigkeit erreichen. Man kann bei einem Schiff, dessen Segelfläche im Verhältnis zum Displacement nur etwa Zweidrittel des sonst üblichen Arealis beträgt und nur einen Hilfsmotor bildet, füglich auch nicht mehr erwarten. Die enorme Schwere der kurzen Rahen, welche die Bedienbarkeit der Takelage durch junge Leute so sehr beeinträchtigt, kommt bei normalen Windverhältnissen überhaupt nicht zur Ausnutzung, bei extremen Sturmstärken könnte man sie bei einer mit Dampfkraft versehenen Fregatte für Rahsegel aber ohnehin entbehren. Es würde zu weit führen, bei dieser Gelegenheit auf die Takelung unserer Schulschiffe näher einzugehen; ich möchte indessen meine gehorsamste Ansicht dahin abgeben, daß die sogenannte ‚Kriegsschiffsmäßige Takelage‘ sich von dem Wesen einer für Segeln, Manövrieren und Exerzieren brauchbaren ‚praktischen Takelage‘ im Laufe der Jahre mehr und mehr entfernt hat. Dazu kommt, daß der Schnitt unserer Segel sehr zu wünschen übrig läßt. Die Fortschritte des Segelsports haben auf diesem Gebiete für die Marine noch keine Früchte getragen. Es liegt mir fern, eine abfällige Kritik der Segelmacherei auf den Kaiserlichen Werften zu üben,

aber ich möchte doch glauben, daß kein modernes Handelsschiff so schlecht geschnittene Segel fährt wie die meisten Segel Seiner Majestät Schulschiffe. Sollten Luere Exzellenz es für angezeigt halten, in dieser Beziehung Verbesserungen anzuregen, so werde ich nicht verfehlen, im Laufe des nächsten Indienhaltungsjahres weitergehende Studien und Beobachtungen auf diesem Gebiete der Seemannschaft und Takelkunde zu machen."

Auch hier erfreut die klare, männliche und den Nagel auf den Kopf treffende Sprache, die sich nicht scheut, ohne jede Umschweife die Dinge beim rechten Namen zu nennen, mochte der Bericht auch an manchen Stellen verschnupfen.

Auf der Fahrt von Horta auf Sayal nach Vlissingen hatte das Schiff schlechtes Wetter zu überstehen, so daß es unter Sturmsegeln für 18 Stunden beiliegen mußte, nachdem es in der Nacht vorher, als der Wind noch nicht ganz so ungebärdig gewesen war, unter doppelt gereeften Marssegeln mit zehn Seemeilen Fahrt durchs Wasser gerauscht war. Es entspricht ganz Schröders Eigenart, daß er hierüber schrieb: „Es gereicht mir zur Befriedigung, berichten zu können, daß die Seekadetten den ersehnten Sturm auf diese Weise erlebt und sich bei der Handhabung der Segel bei Winddruck durch Eifer und gutes Zufassen mein Lob errungen haben."

In der Nordsee sollte es dann noch schlimmer kommen. Das Schiff wurde abermals zum Beidrehen gezwungen. Schneeböden nahmen jede Sicht. Nachts ging — man schrieb den 21. März — trotz aller Kälte ein kurzes, aber desto heftigeres Gewitter nieder. Ein Blitz schlug unmittelbar neben dem Schiff ins Wasser.

Im zweiten Jahr von Schröders Kommandoführung an Bord S. M. S. „Moltke" wurde das Schiff, als es seine Nase zum erstenmal in die Nordsee steckte, von „frischen Winden begünstigt, so daß der junge Nachwuchs Gelegenheit fand, auf dem nur mäßig stampfenden Schiff den Grad seiner Seefestigkeit zu erproben". Diese Probe scheint nicht ganz nach Gefallen des „alten Schrott" verlaufen zu sein. Auf alle Fälle hat er nachgeholfen, denn es heißt im Reisebericht: „Ein mehrstündiges Segelererzitzium genügte, um die Seekrankheit in ihrer heftigsten Form zu beseitigen."

Als das Schiff vor Lissabon lag, brach in Almada am Südufer des Tajo in einem Hause Feuer aus. Nach dem Bericht des deutschen Generalkonsulats für Portugal war es „hauptsächlich dem energischen Eingreifen der Matrosen der ‚Moltke‘ unter Führung des Oberleutnants zur See Mersmann zu verdanken, wenn der Brand rasch gelöscht und ein drohendes Weiterumschlagen verhindert wurde“. Der Gemeinderat von Almada unterließ es nicht, seinen Dank in einem schriftlich niedergelegten Protokoll zum Ausdruck zu bringen.

Schröder nahm auf dieser Reise Gelegenheit, auf einer Kreuzfahrt durch die Azoren auch solche Plätze anzulaufen, die fernab vom großen Verkehr liegen. Die Höflichkeit der Portugiesen war rühmend wert. S. M. S. „Moltke“ wurde überall mit größter Freundlichkeit und Zuvorkommenheit willkommen geheißen. Schröder gereichte es zur Genugtuung, daß er als Dank Briefe des Gouvernements Horta für Flores und Corvo, aber auch sonstige Brieffschaften mitnehmen konnte, da der Verkehr innerhalb der einzelnen Inseln nur schwach war, ja sogar für eine Reihe von Monaten ganz unterblieb. Wo die „Moltke“ auch hinkam, überall fand sie saubere und gepflegte Ortschaften vor. In Corvo schien die ungewöhnliche Erscheinung des Kriegsschiffes die Bewohner höchlichst aufzuregen. Alle drei Monate erschien dort ein Postdampfer. Sonst war noch nie ein Schiff, nicht einmal ein Walfischfänger, die die Azoren häufig anlaufen, gesehen worden. Einige Zeit nach dem Ankern der „Moltke“ wurde an Land an einem Mast das Flaggensignal gesetzt: „Haben Sie Hilfe nötig?“ Die Antwort: „Ich habe Briefe für Sie“ wirkte „beruhigend“. Ein mit Offizieren an Land geschickter Kutter und die Gig wurden freundlichst nach der Landungsstelle, einer engen, Klippenreichen und von starken Brandungsseen aufgesuchten Bucht verwiesen, wo man unter „rührender Beihilfe der Insulaner die für Boot und Menschen nicht ungefährliche Landung bewerkstelligte“. Die Bewohner Corvos hausten sämtlich in dem Flecken Rosario. Sie lebten von Ackerbau und Viehzucht und bildeten in patriarchalischer Weise eine einzige große Familie. Von dem unerwarteten Besuch waren sie begeistert. Sie „sprachen ihr bestes Englisch“

und waren äußerst dankbar, daß der Kommandant des deutschen Schiffes einen Schiffsarzt schicken konnte. „Denn“, so hat sich Schröder in seiner unnachahmlich treffenden Weise geäußert, „des Segens eines ärztlichen Mitbürgers erfreute sich Corvo noch nicht“.

Der Aufenthalt des Schiffes an der Küste von Venezuela brachte bei ungewöhnlicher Hitze eine Ruhrepidemie zum Ausbruch, so daß Kranke in Port of Spain auf Trinidad und in Port Castries auf St. Lucia ausgeschifft werden mußten. Dieses Vorfalles geschieht nur deshalb Erwähnung, weil sich auch aus ihm ergibt, daß der Kommandant eines Schiffes im Auslande aus den verschiedensten Anlässen vor schwerwiegende Entschlüsse gestellt wird; Entschlüsse von einer Verantwortung, wie sie das laufende Leben an Land in dieser Art ganz gewiß nicht kennt. Der Reiseplan, die Ausbildung, die militärpolitischen Aufgaben des Schiffes, alles mußte infolge der Epidemie abgeändert werden. Wobei noch zu bedenken ist, daß es mit der Anlandgabe der Kranken nicht getan war; sie mußten später nach ihrer Genesung doch wieder abgeholt werden; sei es am Ausschiffsplatz selbst oder an anderen Orten, wohin sie befehlsgemäß gereist waren. Im ganzen kamen drei Todesfälle vor. Zwanzig Köpfe der Besatzung waren ausgeschifft worden. Nach Abklingen der Epidemie war der Gesundheitszustand an Bord wieder vortrefflich.

Es würde zu weit führen, wollten wir alle Einzelheiten der beiden „Molke-Reisen“ verfolgen, zumal da wir Schröder aus Anlaß seines Kommandos als Kommodore der Kreuzerdivision auf der ostamerikanischen Station noch für längere Zeit in den amerikanischen und westindischen Gewässern zu begleiten haben werden. Hervorgehoben sei nur, daß er als Schulschiffskommandant in geradezu mustergültiger Weise für die Erziehung des ihm anvertrauten Nachwuchses an Offizier- und Unteroffizieranwärtern sorgte. Daß die Dienstuhr pünktlich aufgezo-gen wurde und sehr gewissenhaft die Zeit ausnutzte, braucht nicht hervorgehoben zu werden. Wer den Betrieb auf den deutschen Schulschiffen jener Jahre kennt, der gewiß fleißig war und von genau innezuhaltenden Dienstvorschriften

geregelt wurde, wird zugeben müssen, daß Schröder es verstand, ohne die Besatzung je zu überanstrengen, mehr zu verlangen und mehr zu leisten als andere Kommandanten. Er scheute sich nicht, Marssegel lediglich zur Übung an Deck zu nehmen, Marssegel exerziermäßig wechseln zu lassen, Küstanker auszufahren und mit Hilfe der Backspieren Leeseegel zu setzen. Seine Hand war es, die die Diensthuh immer wieder aufzog, so daß ihr Schlag zu keiner Stunde erlahmte. Stets war er darauf bedacht, durch neue Gedanken und neue Anforderungen das Gesicht des Dienstes unvermindert frisch zu erhalten. Er war als Erzieher und Kommandant eines Kriegsschiffes im besten Sinne des Wortes schöpferisch tätig. Und darin lag vielleicht das Geheimnis seiner Erfolge, die sich nicht nur auf der Grundlage von Beispiel, Kenntnissen und Tatkraft aufbauten: er formte den Dienst zu immer neuer Gestalt, so daß es ein Erlahmen in der Arbeit und ein Schwinden von Interesse überhaupt nicht gab!

Wie die Sonne von Tag zu Tag ihren Lauf wiederholt und doch immer wieder neues Leben schafft, ist dieser Lauf durch das kosmische Gesetz auch noch so streng geregelt, so wirkte sich auch Schröders starke Persönlichkeit in stetem, nie erlahmenden Ansporn aus. Für ihn gab es kein Müdewerden und kein Erschlaffen. In seinem eisernen Körper lebte ein eiserner Wille. Und dieser Wille schuf eine eiserne Zucht.

Und doch — auch einem Manne wie Schröder wäre sein Werk nicht geglückt, wenn diese eiserne Zucht nicht vergoldet worden wäre von den Strahlen eines echt menschlich und wahrhaft gütig empfindenden Herzens.

Hierauf hinzuweisen, ist dem Chronisten immer wieder Bedürfnis. Denn wer des alten Herrn Herzschlag nicht gespürt hat, darf nicht von sich behaupten, er habe den „Löwen von Flandern“ gekannt.

Als Kommodore der Kreuzerdivision
auf der ostamerikanischen Station

1903 — 04

„Der Mann ist uns der Beste,
„Der grad' und aufrecht steht.“

(S. Freiligrath, Neuere politische und soziale Lieder, 1848.)

Im Frühjahr 1902 flatterten Sturmvögel über das Atlantische Weltmeer. Im damals klassischen Lande der Unruhen, in Venezuela, waren sie aufgestiegen, um im Auswärtigen Amt in Berlin und im Admiralstabe, schließlich aber auch in der Umgebung des Kaisers Unruhe zu erzeugen und Arbeit zu machen. Erst waren es nur Telegramme, später folgten Berichte. Aber auch die Telegramme lauteten schon ernst genug. Der Kommandant der „Gazelle“ telegraphierte: „Revolution hat sich ausgedehnt, hat Präsidenten vom Staate Talcon gefangen. In Umgebung von Macuto fast täglich kleine Gefechte. Gestern ist Zug Carácas nach La Guayra durch Revolutionspartei angehalten worden, ein General, vier Offiziere gefangen. Maracaibo, Puerto Cabello, Valencia von kleinen Trupps beunruhigt.“ Als dann die herrschenden Gewalten in Venezuela — sie standen sich wie Kampfahne gegenüber — in der Form einer mehr als anzweifelbaren Blockade dazu übergingen, den neutralen Überseehandel zu bedrohen, da knüpften England und Deutschland Säden der Verständigung an, um diesem Unwesen zu steuern. An den Kreuzer „Gazelle“ erging am 1. September 1902 nachstehender telegraphischer Befehl: „Deutsche Regierung erkennt nicht an Blockade der venezuelanischen Häfen, weil Blockade in Ermangelung genügender venezuelanischer Seestreitkräfte nicht effektiv. S. M. Schiffe erhalten Befehl, sofern deutsche Handelschiffe wegen angeblichen Blockadebruchs festgehalten werden, deren Befreiung nötigenfalls mit Gewalt herbeizuführen.“ Und der zum Kommodore der deutschen Seestreitkräfte ernannte Kapitän zur See Scheder erhielt die Anweisung, mit dem englischen Seebefehlshaber die Beschlagnahme venezuelanischer Kriegs- und Regierungsfahrzeuge zu vereinbaren. Über Venezuela wurde die Kriegsblokkade verhängt. Die hierbei verwandten deutschen Schiffe wurden unterm 16. Dezember 1902 zu einer „Kreuzerdivision“ vereinigt, deren Chef seiner Majestät unmittelbar unterstellt wurde.

Die Durchführung der Kriegsblokkade im einzelnen zu verfolgen, ist hier nicht der Ort, da Schröder erst im März 1903 mit „Wahrnehmung der Geschäfte des Chefs der Kreuzerdivision auf der ostamerikanischen Station“ beauftragt wurde, zu einem Zeitpunkt, wo die Blockade bereits wieder aufgehoben war. In ihrem Verlauf waren vier venezuelanische Kriegsschiffe von deutschen und englischen Schiffen fortgenommen und zwei davon versenkt worden. Der deutsche Kreuzer „Vineta“, das Flaggsschiff des Verbandes, und der englische Kreuzer „Charybdis“ hatten gemeinsam die Befestigungen von Puerto Cabello beschossen, weil ein britischer Dampfer widerrechtlich festgehalten worden war. „Vineta“ bombardierte außerdem noch das Fort San Carlos, das dem deutschen Kanonenboot „Panther“ Widerstand entgegengesetzt hatte, als der „Panther“ in den Safen von Maracaibo einlaufen wollte. Als Folge dieser Druckmaßnahmen wendete sich der Präsident Castro, nunmehr zum Verhandeln bereit, durch Vermittlung des amerikanischen Gesandten an Deutschland und England, worauf die schwebenden Streitfragen auf dem Wege eines Schiedsgerichts gelöst wurden.

Aus dem Schlußbericht des Kommodore Scheder geht leider hervor, daß es auch während der Venezuela-Wirren zahlreiche Deutsche im Auslande an dem nötigen Rückgrat und einem würdigen nationalen Selbstbewußtsein haben fehlen lassen. Man darf die Hoffnung hegen, daß der Weltkrieg hierin gründlich Wandel geschaffen hat. Wenn die Heimat im November 1918 auch zusammenbrach, das Auslandsdeutschtum tat es nicht. Es ist von Blutopfern verschont geblieben, seine innere Kraft ist aber — allen Anfeindungen zum Trotz — gewachsen, eine Erscheinung, deren Bedeutung nicht hoch genug gewürdigt werden kann.

Sehr erfreulich hatte sich während der Blockade das Verhältnis der Kreuzerdivision zu den englischen Schiffen gestaltet. Die britischen Offiziere waren unausgesetzt bemüht, durch echt kameradschaftliches, ja freundschaftliches Entgegenkommen den deutschen Schiffen ihre Aufgabe zu erleichtern. Auch mit den italienischen Schiffen, die sich erst später an der

Blockade beteiligten, herrschte fortgesetzt das beste Einvernehmen. Man gab seiner Freude über das Zusammengehen mit den Deutschen warmen Ausdruck. Trotzdem — elf Jahre später stand man sich als Feind gegenüber.

Schröder hatte den Verlauf der Ereignisse nur auf dem Papier verfolgen können. Er saß im „großen Tintenfaß“ in Berlin, im Admiralstab, wo er sich als Abteilungsvorstand betätigte, war aber insofern an dem Einsatz der deutschen See-
streitkräfte und an der Bildung der Kreuzerdivision beteiligt, als das ganze Fragengebiet von seiner Abteilung bearbeitet wurde. Somit war er über die „Vorgänge“ im Bilde, als er selbst, am 28. Oktober 1903, mit dem Dampfer „Valdivia“ die Ausreise antrat, um Kommodore Scheder im Kommando zu folgen.

Die Dienstübergabe fand am 15. November im Hafen von St. Thomas statt. Gewiß, die „Vineta“ war für Schröder ein neues Schiff, in ihren Räumen mußte er sich erst einleben. Sonst aber stand er in einer Welt, die ihm von der Seekadettenzeit her bekannt war, ganz zu schweigen von den beiden „Moltke“-Reisen.

Kommodore Scheder hinterließ seinem Nachfolger im Kommando die Erledigung einer Aufgabe, um die das Konsulat in Sto. Domingo auf Haiti nachgesucht hatte. In der Republik, so hatte die Mitteilung geheißen, gäre es stark, jede telegraphische Verbindung sei unterbrochen, die Nordhäfen wären geschlossen, die Anwesenheit eines Kriegsschiffes sei dringend erwünscht. Mit Recht sah Schröder die Dinge von einer ruhigeren Warte aus an. Er kannte Westindien wie seine Tasche und wußte, daß gerade auf Haiti der Zustand der Revolution etwas Landläufiges war. Er ließ sich also zunächst nicht stören, sorgte vielmehr dafür, daß er die Kreuzerdivision als Verband fest in seine Hand bekam, indem er in St. Thomas, wo sämtliche Schiffe, „Vineta“, „Gazelle“, „Salke“ und „Panther“ zusammengezogen waren, ein strammes Dienstzepter schwang und eingehende Gefechtsbesichtigungen abhielt. Zu seiner Genugung konnte er überall den Zustand „voller

Gefechtsbereitschaft“ feststellen. Als dann das Konsulat in Sto. Domingo abermals vorstellig wurde, „die Revolution habe sich nunmehr zu einem Bürgerkrieg ausgewachsen, so daß man besonders ernstern Zeiten entgegenginge“, da entsandte Schröder zunächst das Kanonenboot „Panther“, um drei Tage später mit der gesamten Kreuzerdivision vor Sto. Domingo zu ankern. Er fand bei seiner Ankunft alles ruhig vor. Die deutschen Interessen waren, wie die vier am Orte ansässigen Reichsangehörigen versicherten, in keiner Weise gefährdet. Demgemäß berichtete Schröder an Seine Majestät, „er habe dem Konsul bedeutet, er möge nur in wirklich sehr dringenden Fällen direkte Requisitionen an die Kreuzerdivision richten, sonst aber den vorgeschriebenen Weg über das Auswärtige Amt wählen. Dauernde Requisitionen wegen Bagatellen oder imaginärer Bedrohungen führten nur zu einer planlosen Zersplitterung der Schiffe der Kreuzerdivision. Außerdem habe bei den vielen Revolutionen auf Saiti noch niemals ein Europäer Schaden gelitten“.

Die Fahrt nach Sto. Domingo, die über Jamaica führte, hatte der Kommodore dazu benutzt, um „Kommandanten und Offiziere mit den Elementen der Formaltaktik, des Aufklärungsdienstes sowie des Exerzier-Reglements wieder in Berührung zu bringen“. „Denn“, so schrieb er, „ob sich bis zum nächsten Frühjahr wieder Gelegenheit zu ähnlichen Exerzitionen bieten wird, bleibt dahingestellt.“ Im übrigen war er der Auffassung, daß es auch aus politischen Gründen von Vorteil sei, die Division gelegentlich in einzelnen Häfen zusammenzuziehen. „Das Zeigen der Flagge wird so einen nachhaltigeren Eindruck hervorbringen, und die Möglichkeit, unsere Interessen zu wahren, wird auf diese Weise besser vor Augen geführt, als wenn die nunmehr seit Jahren in Westindien bekannten Schiffe einzeln erscheinen, um oft nur den ewig gleichbleibenden und von Land aus beanspruchten repräsentativen Pflichten und Vergnügungen gerecht zu werden.“

Man erkennt, der „alte Schrott“ zeigte sehr bald nach der Kommandoübernahme seine Krallen. Es genügte ihm nicht, daß die Kreuzerdivision voll auf der Höhe von Gefechtsbereit-

schaft und Dienstfeier stand, daß sie ihre Pflicht Kaiser und Reich gegenüber jederzeit und in der Vollendung tat, daß sie allen an sie herantretenden Anforderungen restlos entsprach, solche Leistungen hatte sie auch unter dem Vorgänger im Kommando vollbracht. Im Augenblick, wo er an die Spitze des Verbandes trat, herrschte nicht nur seine Befehlsgewalt, nein, da ging es nach seinem Kopf, der hartschädelig war und Feuer sprühte, und nach seinem Willen, der ganz von preußisch-straffer Art erfüllt blieb. Der Dienst lief nur äußerlich seinen gewohnten Gang, im Inneren stellte er sich um. Ein „Wer da?“ lag allezeit auf aller Lippen, ein jeder wollte oder mußte seinen Mann stehen!

In der Presse jener Zeit tauchte die Nachricht über „kombinierte Manöver der englischen und amerikanischen Flotte“ auf. Bei den englischen Seeoffizieren in Jamaica begegnete sie einem ungläubigen, ja abweisenden Lächeln. Schröder schien „die angelsächsische Bruderliebe ein sehr zartes Treibhauspflänzchen zu sein, welches nicht recht gedeihen wollte“.

Ein kurzer Besuch in Santiago de Cuba bot dem Kommodore kennzeichnenderweise „ein sehr lebhaftes seekriegsgeschichtliches Interesse“. Er selbst ließ es sich angelegen sein, mit der „Vineta“ die Einfahrt, die recht eng und gewunden ist, zur Nachtzeit hinter sich zu bringen, um damit den Beweis zu liefern, daß es auch dem Admiral Cervera während des spanisch-amerikanischen Krieges (1898) hätte glücken müssen. Cervera lief bekanntlich erst am hellen Tage aus, weil er die Nachtnavigierung scheute. Schröder hat die Passage ohne alle Schwierigkeiten mit mittlerer Fahrt hinter sich gebracht. Auch die Navigation ist eben eine Kunst, die erlernt sein will. Wir wissen, daß Schröder es in ihr schlechthin zur Meisterschaft gebracht hatte.

Es ist abermals nicht unsere Aufgabe, die Reisen der Kreuzerdivision oder die der „Vineta“ im einzelnen zu verfolgen. Uns kommt es vielmehr allein darauf an, die Persönlichkeit Schröders in der neuen Stellung voll lebendig vor uns entstehen zu lassen; nicht nur, um der Entwicklung eines Menschen-

lebens nachzugehen, das voller Eigenarten war und selbständig ohnegleichen, sondern um eine Führerkraft darstellerisch herauszuarbeiten, die sich weit über die Schicht des Alltags erhob. Die Quellen über Schröders Auftreten und Wirken fließen aus jener Zeit besonders lebhaft. Er selbst hat sich mit fernigen Berichten, die in ihrer urwüchsigen und doch so gewandten Darstellung weder Schönfärberei noch Zickzackwege kannten, ein Denkmal gesetzt. Außerdem lagen dem Verfasser dieses Buches Briefe und umfangreiche Tagebuchaufzeichnungen des Flaggleutnants vor. Sie beginnen allerdings erst mit dem 16. Mai 1904. Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze wurde später als sein Kommandeure, gelegentlich eines Ablösungstransportes, auf die ostamerikanische Station entsandt.

Im Februar 1904 feierte Schröder ein Wiedersehen mit Vera Cruz, das ihm als Seekadetten einen denkbar ungünstigen Eindruck hinterlassen hatte. Inzwischen waren starke Molenbauten entstanden, die auch in stürmischen Jahreszeiten einen sicheren Liegeplatz boten. Das Küstengebiet an der Ostseite Mexikos steht unter Einwirkung der gefürchteten „Norder“, Winde, die mit wütender Kraft und hämmernden Böen über den Golf von Mexiko hinwegfegen und einen Aufenthalt auf offener Rhede zur Unmöglichkeit machen. Die Schiffe der Kreuzerdivision mußten solch einen „Norder“ im Molenhafen von Vera Cruz über sich ergehen lassen. Ihr Bootsverkehr wurde kaum unterbrochen, obwohl der Wind mit Stärke 10 wehte und die Seen über die Molen hinüberpeitschten. Daß die Geschäfts- und Hafnarbeiter sich an den Schutz der Molen gegen den Norder noch nicht „zu gewöhnen vermocht hatten“, erregte Schröders Mißfallen. „Wenn Vera Cruz eine Handelsstadt werden will“, so schrieb er, „werden die Mexikaner doch noch manche ihrer bisherigen Bequemlichkeiten, vor allem das Trostwort „manaña“ ablegen müssen.“

Das amtliche Mexiko, vertreten durch die kraftvolle und politisch hochbedeutsame Persönlichkeit des Präsidenten Porfirio Díaz, begrüßte den deutschen Kreuzerverband in zuvorkommender und auszeichnender Weise. Porfirio Díaz lud Kommandeure

Schröder zum Besuch der Hauptstadt des Landes ein, drei mexikanische Offiziere meldeten sich zum Ehrendienst. Der deutsche Geschäftsträger, Herr von Glöckher, nahm für zwei Tage an Bord der „Vineta“ Wohnung.

Am 5. Februar fuhr Schröder in Begleitung des deutschen Geschäftsträgers, der zum Ehrendienst kommandierten mexikanischen Offiziere und von zwanzig Offizieren der Division nebst der Bordkapelle der „Vineta“ mittels eines zur Verfügung gestellten Sonderzuges nach Mexiko-Stadt. Sowohl bei der Abfahrt in Vera Cruz als auch bei der Ankunft am Bestimmungsort waren auf dem Bahnhof Militärkapellen aufgestellt, die die deutsche Hymne spielten. Der Flügeladjutant des Präsidenten, Colonel Fernando Gonzalez, war dem Sonderzuge entgegengefahren, um bereits unterwegs die Grüße des Staatsoberhauptes zu überbringen. Auf dem Bahnhof der Hauptstadt des Landes hatte sich eine große Zahl deutscher Herren eingefunden. Die ganze Stadt war beslaggt, vielfach mit den deutschen Farben.

Der Empfang durch den Präsidenten Porfirio Diaz ging im Palacio Nacional in feierlichster Form vor sich. Nach einigen kurzen Begrüßungsworten, die Porfirio Diaz, eine hohe, straffe Gestalt, der man das Alter von 74 Jahren nicht im mindesten ansah, an den deutschen Geschäftsträger gerichtet hatte, meldete Kommodore Schröder „in geziemender Form“ die Anwesenheit der deutschen Kreuzerdivision in mexikanischen Häfen, indem er hervorhob, daß der Besuch der Schiffe ein Zeichen für die herzlichen Beziehungen zwischen beiden Ländern sein solle. Worauf Porfirio Diaz erwiderte: „Herr Kommodore, ich freue mich, Sie als Repräsentanten einer Nation, zu der wir in der ganzen Geschichte die freundschaftlichsten Beziehungen unterhalten haben, begrüßen zu können. Ich hoffe, daß dieser Besuch dazu beitragen wird, unser Verhältnis noch herzlicher zu gestalten. Ich danke Ihnen, Herr Kommodore, besonders dafür, daß Sie so vortreffliche und glänzende Gestalten zu Ihrer Begleitung nach Mexiko-Stadt ausgesucht haben. Ich bitte Sie, Ihrem genialen Herrscher, Seiner Majestät dem deutschen

Kaiser, meinen aufrichtigsten Dank für diesen ehrenvollen Besuch der deutschen Kreuzerdivision übermitteln zu wollen.“

Schröder dankte dem Präsidenten für seine gütigen Worte und fügte hinzu, daß er der Republik Mexiko Blüten und Ge-
deihen, Seiner Exzellenz, ihrem Präsidenten, aber eine ge-
segnete Regierung wünschen möchte.

Das Zusammentreffen dieser beiden Männer entbehrte nicht des besonderen Reizes. Gewiß, nach Abstammung und Blut waren sie grundverschieden. Ein Abkömmling spanisch-indianischer Eltern stand einem Pommern von echtem Schrot und Korn gegenüber; der eine groß, hager, sehnig, der andere stämmig und untersezt. Und doch verband die beiden etwas Gemeinsames. Es sprach aus dem Feuer ihrer klaren Augen und führte sich darauf zurück, daß in ihnen ein harter Lebenswille arbeitete, der in unbedingter Redlichkeit für die Ehre und Größe der Heimat alles einzusetzen bereit war.

Der feierlichen Vorstellung folgten Besuche und Festlichkeiten bei den Großwürdenträgern und eine Audienz bei der Gattin des Präsidenten, einer „schönen, imponierenden Erscheinung, die den Empfang mit fürstlicher Würde leitete“. Überall gewann man den Eindruck, daß es den Mexikanern keineswegs um die ihnen sonst geläufigen verbindlichen Redensarten zu tun war. Sie gaben mehr, ihr Entgegenkommen war aufrichtig. Nicht minder angetan war Schröder aber auch von der vielhundertköpfigen deutschen Kolonie, für die „warme Vaterlandsliebe und Königstreue der Grundsatz ihrer Haltung sei“. Bei einer Kennveranstaltung, die der deutsche Reiterverein und der mexikanische Militärverein zum erstenmal seit ihrem Bestehen gemeinsam veranstalteten, siegten die Deutschen durchweg; immerhin eine beachtenswerte Leistung, denn das mexikanische Volk weist viele Züge eines Reitervolkes auf.

Als der Kommodore an Bord zurückgekehrt war, beurlaubte er diejenigen Offiziere seines Verbandes nach Mexiko-Stadt, die bei der ersten Fahrt hatten zurückbleiben müssen. Auch sie wurden gastfrei aufgenommen. Bei einem im deutschen Hause veranstalteten Fest hielt Porfirio Diaz eine Rede, in der er mit

zündenden Worten des großen und berühmten Gelehrten Alexander von Humboldts gedachte, der der wissenschaftliche Entdecker Mexikos gewesen sei und dazu der erste Gelehrte, der es verstanden habe, Europa Achtung einzuflößen vor den Reichtümern und der Entwicklungsfähigkeit des Landes.

Von der Wissenschaft zur Kunst ist nur ein kurzer Weg; daher zum Schluß noch ein Wort über die Ausnutzung der mitgenommenen „Bordkapelle“. Schröder war weder musikalisch, noch ein Freund von Musik. Als man ihn in späteren Jahren als Geschwaderchef in der Heimat einmal fragte, ob er das tägliche Spielen der Geschwaderkapelle schätze, entgegnete er — und bei solchen Antworten ging allemal ein Ruck durch seinen Körper: „Nein! Aber ich freue mich doch, denn ich weiß, es wird Dienst gemacht!“ In Mexiko-Stadt hat er aber die Kapelle der „Vineta“ dort, wo es gewünscht wurde, fleißig spielen lassen. Und man merkt seinem Bericht an den Kaiser die Freude an, wenn er hervorhebt, die Kapelle habe überall „warmes Lob geerntet, und die schmetternden Fanfaren ‚Sie guet Brandenburg allewege‘ hätten überall in Saiti, in Nordamerika, auf Cuba und in Mexiko zu lautem, rauschenden Beifall und Bewunderung hingerissen“.

Während einer Rundreise durch die Kleinen Antillen, die ausgiebig dazu benutzt wurde, um das Seeoffizierkorps über die Begebenheiten zu unterrichten, die sich während des großen englisch-französischen Seekrieges in diesen Gewässern zutrug, besuchte Kommodore Schröder mit der „Vineta“ auch die französische Kolonie Martinique, die wirtschaftlich noch immer unter dem Schaden zu leiden hatte, den der Ausbruch des Mont Pelée am 8. Mai 1902 verursachte. Die Aufnahme war in jeder Hinsicht freundschaftlich und liebenswürdig. Beurlaubungen der Mannschaften fanden wie in jedem anderen Hafen statt. Somit wäre nichts Besonderes zu berichten, wenn uns der „alte Schrott“ nicht eine seiner drastischen und doch von Humor gewürzten Kritiken hinterlassen hätte. Sie galt in diesem Falle der Tischrede, die gelegentlich eines von den Franzosen an Land veranstalteten Frühstücks gehalten wurde, und lautete: „Am

Schluß des Essens erhob sich der Gouverneur und las eine Ansprache sehr schnell in französischer Sprache ab. Der Herr Gouverneur bewegte sich hierbei zunächst in allgemeinen Redensarten, wie, das Wasser sei das Element, welches die Völker verbinde und so weiter, trank jedoch zum Schluß auf die Zukunft und den Ruhm der deutschen Marine."

In Newport News traf der Dampfer „Pisa“, der den Ablösungstransport an Bord hatte, mit der Kreuzerdivision zusammen, die sich in dem amerikanischen Hafen zur Vornahme von Instandsetzungsarbeiten eine längere Ruhepause gönnte. Am 30. Mai, unmittelbar nach der Ankunft der „Pisa“, wurde mit den erforderlichen Umladearbeiten begonnen, denn das Schiff hatte nicht nur Offiziere und Mannschaften, sondern auch Inventarien und Materialien zum Austausch und zur Ergänzung mitgebracht.

Am 2. Juni vormittags meldete der Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze dem Kommodore, daß er die Dienstgeschäfte als Flaggleutnant von seinem Vorgänger übernommen habe. Diese Stunde war sowohl für Ludwig Schröder, mittlerweile ein Mann von 49 Jahren, wie für den jungen Offizier, einen Neffen des Großadmirals von Tirpitz, von besonderer Bedeutung. Sie gab die Grundlage ab für ein Vertrauensverhältnis von tiefem gegenseitigen Sichverstehen, das lange Jahre überdauert hat, sich fortpflanzte in der Zeit, wo Schröder an Bord S. M. S. „Preußen“ Chef des II. Geschwaders der Hochseeflotte war, und seine Krönung während des Weltkrieges beim Marinekorps in Flandern fand. Das Eigenartige dieses Vertrauensverhältnisses bestand darin, daß es zwei Männer umfaßte, die in vielen Wesenszügen grundverschiedene Naturen waren und sich dennoch in glücklichster Weise ergänzten. Pflichttreue und Geradheit des Willens und Schaffens, sie haben die beiden zusammengeführt. Schröder hatte an seinem Flaggleutnant einen Untergebenen, auf den er sich unter allen Umständen und bei jedem Dienst verlassen konnte. Er schätzte ihn als ein Spiegelbild der eigenen Gründlichkeit und Zuverlässigkeit. Und Erich Edgar Schulze — jeder

denkt an ihn, sobald er nur den Namen des alten Herrn ausspricht — wußte seinen Kommodore, später seinen Geschwaderchef und lezthm den „Löwen von Flandern“ ohne jede Beschmeidigkeit so zu nehmen wie keiner sonst. Es ist nicht zu viel gesagt, wenn hier der Ansicht Raum gegeben wird, daß das Schicksal bester Laune war, als es die beiden in dienstliche Berührung miteinander brachte.

Raum hatte der neue Flaggleutnant seine Dienstgeschäfte übernommen, als auch schon ein großes Ereignis seine Ansprüche stellte: der Kommandant des amerikanischen Linienschiffes „Missouri“, das als Nachbar zu den vier Schiffen der Kreuzerdivision in der Werft von Newport News lag, ließ Kommodore Schröder wissen, der Präsident der Vereinigten Staaten, Theodor Roosevelt, bäte um einen Besuch in Washington. Captain Cowles, so hieß der „Missouri“-Kommandant, war mit einer Schwester des Präsidenten verheiratet. Wir dürfen ohne weiteres annehmen, daß Schröders geradlinige und jederzeit ihre Rechte heischende Art es dem Amerikaner Cowles angetan hatte, so daß auf diese Weise Fäden zum Weißen Haus gesponnen worden waren.

Bei der Fahrt nach Washington ließ sich Schröder von dem Kommandanten der ihm unterstellten Schiffe, dem Fregattenkapitän Saff, den Korvettenkapitänen Behncke und Jansen, sowie von zwei Herren seines Stabes, dem Kapitanleutnant Stoelzel und dem Flaggleutnant Erich Edgar Schulze, begleiten. Zunächst ging es mit der elektrischen Bahn nach Old Point hinaus, wo man auf einen Paddle-Steamer ältester Bauart überstieg. Die Einnahme der Mahlzeiten in einem stickig heißen „dinnerroom“ war gerade kein Genuß, zumal da die Bedienung durch mangelhaft zurechtgestutzte Neger erfolgte. Das an Bord befindliche „coloured people“ speiste getrennt von den Weißen. Die Fahrt führte durch die Chesapeake Bay und den Potomac-Fluß hinauf, vorbei an dem Mount Vernon, dem Wohn- und Sterbehause Washingtons, der hier auf seinem virginischen Landgute begraben liegt. Das erste, was von der Stadt Washington in Sicht kam, war der große zu Ehren des

Begründers der Union erbaute Obelisk. Die Kuppel des berühmten Kapitols tauchte erst später auf.

Der Besuch bei Roosevelt war nicht minder denkwürdig als das Zusammensein mit Porfirio Diaz, so schlicht die Audienz auch verlief im Gegensatz zu der in Mexiko-Stadt: Roosevelt hatte sich nur von Captain Cowles und dessen Adjutanten begleiten lassen. Man saß im Kreise auf einfachen Stühlen. Auch im „Weißen Haus“ weilten aber zwei Männer beieinander, die bei allem Unterschied in der äußeren Erscheinung trotzdem eine Fülle gemeinsamer Züge aufwiesen. Hartschädelig waren sie und von einer Willenskraft, fest wie Granit; jeder durchglüht von der Liebe zur Heimat und bereit, hierfür alles zu opfern; vor allem aber auch darauf aus, nicht Salt zu machen, wo man stand, sondern die Dinge voranzutreiben, abermals um der Größe des Vaterlandes willen.

Die Unterhaltung drehte sich hauptsächlich um den Krieg in Ostasien, um die unerwartet bedeutsamen Erfolge der Japaner über die Russen. Später kam Roosevelt, der mit lebhaften Hand- und Armbewegungen und unter eigenartig scharfen Verzerrungen des Mundes redete, auf die Flottenfrage und den vorzüglichen Torpedobootsbau in Deutschland zu sprechen. Er gab der Ansicht Raum, Deutschland könne freier schalten und walten als die Vereinigten Staaten, da es seine Flotte unbekümmert um die öffentliche Meinung ausbauen dürfe, während sich in den Vereinigten Staaten die Tagesmeinung viel stärker bemerkbar mache. So hätte man nach dem Kriege mit Spanien ohne nähere Prüfung die Torpedowaffe völlig verworfen. Nach den Erfolgen der Japaner sei sie hingegen wieder zu höchster Wertschätzung gelangt. Man wird diesen Klagen Roosevelts eine gewisse Berechtigung nicht absprechen können. Denn darin lag ohne Frage eine Stärke des alten deutschen Kaiserreichs, daß der parlamentarische Einfluß auf Wehrmachtsfragen im wesentlichen seine Kraft im Reichstag verpuffte.

Der Aufenthalt in Washington wurde leider dadurch getrübt, daß es zu Unstimmigkeiten zwischen Schröder und dem deutschen Botschafter kam, der nach Haltung und Aussehen

offenbar als ein schwerkranker Mann angesprochen werden mußte. Schröder zügelte daher sein jäh aufloderndes Temperament, so hart ihm diese Selbstüberwindung im Interesse der Wahrung seiner Stellung auch ankam, und nahm Abstand von einer Beschwerde. Er hätte hierzu schon insofern hinreichend Anlaß gehabt, als sich das seltsame Verhalten des Botschafters zum Teil in aller Öffentlichkeit abspielte, in den Vorzimmern des „Weißen Hauses“, vor Präsident Koosvelt und dessen Begleitung; dadurch war es aber zum Stadtgespräch geworden. Im engeren Kreise fiel dann aus Schröders Mund das treffliche Wort: „Der Gesandte besaß so wenig diplomatisches Geschick, daß er sein Erstaunen über das Erscheinen so vieler nicht-adliger Offiziere nicht zu verbergen vermochte.“ Immerhin verließ der Kommodore als aufrechter Mann noch am selben Tage Washington, um die Luft nicht noch dicker werden zu lassen, als sie schon geworden war.

Über den Eindruck, den Land und Leute in jenen Tagen auf die deutschen Gäste machten, hat ein Offizier der „Vineta“ sehr lesenswerte Aufzeichnungen gemacht, die im Auszuge wiedergegeben seien. „Eine interessante Gegend ist es hier; politisch und historisch wohl die merkwürdigste in den U. S. A. Die Vergangenheit dieses weitläufigen Landes hat sich in ihren großen Ereignissen am Potomac und südlich davon abgespielt. Um Richmond herum wurden allein im Confederation War fünfzehn Schlachten geschlagen, und Virginia ist stolz darauf, der Union fast alle bedeutenden Staatsmänner gestellt zu haben. Jetzt ist Virginia das Gebiet, wo die großen Gegensätze zwischen den Nord- und Südstaaten am heftigsten aufeinanderstoßen, wo die tiefe Kluft am markantesten in Erscheinung tritt; nicht nur in den Zeitungen, sondern im ganzen öffentlichen und privaten Leben, fast bei jeder Unterhaltung mit Menschen aus den verschiedenen Berufsclassen. Der Norden und Westen kommen voran, der Süden denkt hingegen wehmütig an die alten Tage zurück und verdaut schwer das Negervolk, das er hat verschlucken müssen. Die Neger sind unzuverlässig, faul und schmutzig. Die Hausfrau hat es noch ein gut Teil schwerer als bei uns. In den Trambahnen gibt es besondere Abteilungen

für coloured people, selbst die Bedürfnisanstalten sind getrennt. Wo so verschiedene Menschengeschlechter dicht beieinander wohnen, setzt es jedoch dauernd Reibereien, im kleinen und im großen. Und das erschwert das Leben sehr."

Recht kennzeichnend verlief auch eine Unterhaltung gelegentlich eines Besuches, den Kommodore Schröder dem Gouverneur in Richmond abstattete, das auf den hügeligen Ufern des James River liegt und einst die Hauptstadt der Südrepublik war. Der Gouverneur sprach sehr offenherzig über die deutschen Einwanderer. Meist seien es kleine Leute, die es nur selten zu Geld oder gesellschaftlicher Stellung brächten. Sie machten jedoch einen zuverlässigen und daher willkommenen Bestandteil der Bevölkerung aus. Des weiteren erkundigte er sich, ob im deutschen Meer und in der deutschen Marine nur Deutsche dienten. Als Schröder es bejahte, brach er in die anerkennenden, aber nach äußerstem Erstaunen klingenden Worte aus: „Oh, that's a good plan!“ Über eingehende Kenntnisse von deutschen Verhältnissen hat der Herr Gouverneur demnach wohl kaum verfügt. Dabei galt er als ein bedeutender Politiker, der auf einen Senatsstuhl, später sogar auf den Präsidentenstuhl rechnete.

Obwohl man erst im Juni 1904 stand, ließ sich das öffentliche Interesse von Tag zu Tag mehr von der erst zum November in Aussicht stehenden Neuwahl des Präsidenten der Vereinigten Staaten in Anspruch nehmen. Die Zeitungen brachten Bilder über Bilder; teils als Karikatur, teils zu Werbezwecken. Und in einer uns völlig fremden, ja sogar abstoßenden Weise wurde der bevorstehende politische Akt als „The greatest race of the world“ bezeichnet. Wie der Amerikaner überhaupt Übertreibungen liebt, sobald er von seinen eigenen Verhältnissen spricht. Andere Bezeichnungen wie „The biggest country, the finest city, the largest harbour“ schien man überhaupt nicht mehr zu kennen. Man bewegte sich nur in Superlativen und übersah dabei ganz, daß weder dem Wert noch der Beurteilung einer Sache letzten Endes dadurch gedient wird.

Am 14. Juni versammelte Schröder die Kommandanten und Ersten Offiziere der ihm unterstellten Schiffe zu einem Abschiedessen an Bord der „Vineta“. Der Verband wurde zwar der Form nach nicht aufgelöst, er zog sich jedoch zur Erledigung bestimmter Aufgaben auseinander. S. M. S. „Salke“ wurde nach Süd- und Westamerika detachiert, das Kanonenboot „Panther“ blieb zur besonderen Verfügung, während S. M. S. „Gazelle“ fünf Tage später den langen Heimatwimpel setzte, um unter den Hurrahs der Zurückbleibenden die Fahrt nach Deutschland anzutreten. Für S. M. S. „Vineta“ lag bereits seit Mai der Befehl vor, nach beendeter Instandsetzung in Newport News eine Reise nach der Ostküste von Südamerika und im Anschluß hieran nach der Westküste von Afrika anzutreten. Ursprünglich war geplant, daß der Kreuzer Ende März oder Anfang April 1905 wieder auf der westindischen Station eintreffen solle. Diese Anordnung wurde später jedoch, wie wir sehen werden, aus besonderem Anlaß umgestoßen.

Die uns schon bekannten Silberufe aus Port au Prince auf Saiti gaben wenige Tage nach der Abschiedsfeier Anlaß, daß das Kanonenboot „Panther“ abermals entsandt wurde, um den für die Deutschen nachgesuchten Schutz zu gewähren. Schröder grollte zwar vernehmlich. Und wenn er erklärte, „auf Saiti machen die Bumbootsmänner hohe Politik: sie setzen in irgendein Wurstblatt die Nachricht, binnen vierzehn Tagen würden alle Weißen ermordet, dann eilen von allen Seiten Kriegsschiffe herbei und der Bumbootsmann schmunzelt, weil er seine Bananen und Apfelsinen verkauft“, so kam er mit seinem derben Urteil dem Kern der Wahrheit vielleicht nahe. Et was mehr Mut und Selbstvertrauen hätten den Europäern auf Saiti zu wiederholten Malen besser zu Gesicht gestanden als ihre immer wiederkehrenden beweglichen Klagerufe, das Ende ihrer selbst und ihrer Geschäfte stünde unmittelbar bevor.

Das lange Liegen auf der Werft von Newport News hatte zu einem lebhaften Verkehr mit amerikanischen Marineoffizieren geführt. Man war hierbei ganz von selbst in einen regen Meinungsaustausch geraten. Da es stets interessant ist, An-

gaben aus vergangener Zeit zu hören, schon um den Verlauf der Entwicklung verfolgen zu können, so sei hier das Wichtigste von dem zusammengestellt, was zwischen den amerikanischen Kameraden und unseren Offizieren in jener Zeit Gegenstand fachmännischer Unterhaltung war.

Auf dem Monitor „Florida“ herrschte damals schon der elektrische Antrieb vor. Er betätigte die Geschütztürme, die Munitionsaufzüge und die Ankerspills. Die Schotten wurden pneumatisch von der Kommandobrücke aus geschlossen. Die amerikanischen Midshipmen wurden auf Torpedoboote im Evolutionieren ausgebildet, wobei man das enggeschlossene Fahren als ein „Training für die Nerven“ bezeichnete. Als Nachtsignalmittel waren vornehmlich Lampenapparate mit roten und weißen Lampen in Betrieb. Man benutzte aber auch schon die Scheinwerfer. Bei der Kohlenübernahme ließ man sich Zeit. Sie erfolgte in der Regel wachweise. Auf der Werft waren fünf Unterseeboote im Bau. Man war sich im Zweifel, ob zu dienstlicher Verwendung oder aus Spekulationsgründen. Wiederholt und gern wurde von seiten der Amerikaner darüber gesprochen, daß die Funkentelegraphie dazu berufen sei, das Flaggensignalwesen abzulösen. An der Art der Schießübungen mit Geschützen wurde harte Kritik geübt. Sie bedeute lediglich ein Sportschießen und entspräche nicht der Wirklichkeit. Politisch hatte man Appetit bekommen. Nachdem den Spaniern ihre Kolonien entrissen waren, behauptete man, Haiti müsse amerikanisch werden, anders träte auf der Insel nie und nimmer Ruhe ein.

Sehr peinlich wurde es von Schröder empfunden, daß eine der größten deutschen Zeitungen in den Vereinigten Staaten sich als ein halb marxistisches Blatt gebärdete und es für angezeigt hielt, den deutschen Kaiser wieder und immer wieder in törichtester Weise anzugreifen. Man ist bei uns leider von jeher dazu geneigt, die Handlungen und Maßnahmen führender Persönlichkeiten von der Froschperspektive aus, dazu oft noch in gehässigster Weise zu kritisieren. Gewiß, diese und jene Handlung Seiner Majestät mag in der Welt Schaden für uns gestiftet haben, weil

das politische Echo nun einmal ein höchst unzuverlässiger Freund ist. Viel mehr und weit nachhaltiger ist aber Unheil dadurch angerichtet worden, daß der Deutsche immer wieder dem Deutschen in den Rücken fiel und nicht ein Pröbchen jenes Gemeinschaftssinnes aufzubringen vermochte, den der Engländer in die Worte zusammenfaßt: „Right or wrong — our country!“

Am 11. Juli 1909 verließ S. M. S. „Vineta“ Newport News, um eine Reise anzutreten, die eine Fülle von Abwechslung und denkwürdigen Ereignissen bieten sollte, insonderheit aber Ludwig Schröder wiederholt Gelegenheit verschaffte, sich als das zu erweisen, was er war: eine zum Führertum geborene Persönlichkeit!

Vor südamerikanischen Säfen

1904

„Man lernt den Mann nicht aus in einem Jahr.“

(Shakespeare, Othello, 1601 — 05.)

Wer von uns hat es erlebt, daß ihm seine Waschfrau als erste zum 50. Geburtstag Glück wünschte? Bitte, keine gewöhnliche Waschfrau, sondern eine Dame, die Cleopatra hieß und trotzdem — eine „waschechte“ Negerin war! Ich glaube, nur wenigen Sterblichen ist solche Auszeichnung zuteil geworden. Schröder widerfuhr sie aber, und zwar am 17. Juli 1904 im Hafen von St. Thomas, wo er, dank wiederholtem Anlaufen, bekannt war wie kaum ein anderer Fremder. Unter der Junft der Waschweiber und Bumbootfrauen genoss er insonderheit hohes Ansehen und große Verehrung. Diese ständig mit dem Mundwerk tätigen, im Grunde genommen aber doch recht einfältigen und unverbildeten Geschöpfe hatten ein feines Verständnis für seine derbe, gerade Art, die auch mit ihnen nicht viel Federlesen machte, ihresgleichen trotzdem aber mit Humor und Güte behandelte. Auf alle Fälle war die dicke Cleopatra sehr stolz, als sie mit einem großen Blumenstrauß bewaffnet vor dem deutschen Kommodore stand. Und ihre Anhänglichkeit wird an diesem Tage nur vermehrt worden sein; denn das „Geburts- tagskind“ wird ihr ganz sicher seine Freude über den Glück- wunsch in einer Weise zum Ausdruck gebracht haben, die Madame Cleopatra ihr Leben lang nicht vergessen haben mag.

Am Abend war Festessen an Bord der „Vineta“. Vorher wie üblich die Kabinettsfrage unter den Berufenen: wer wird die Geburtstagsrede auf den alten Herrn halten? Keiner fühlte sich sicher, ob er den rechten Ton fände, alle hatten mehr oder weniger Manschetten. So beschritt man den Weg der Gewalt und bestimmte, daß der jüngste, der Flaggleutnant, hierfür der gegebene Mann sei. Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze schwigte auch ein Pröbchen Blut. Er war aber ein Diplomat, flehte die Muse der Dichtung um ihren Beistand an, verfaßte ein längeres Poem und siehe da — alle Klippen einer unerwünschten und unangebrachten Lobhudelei waren glücklich umschifft! Schröder hat sich herzlich über die Strophen seines Flagg-

leutnants gefreut. Und er hatte auch allen Grund dazu. Musste es nicht gerade ihm wohlthun, wenn er unter anderem zu hören bekam:

„Serrn Kommodor' kam's neulich in den Sinn:
Man würde alt, die Jahre flögen hin!
Serr Kommodor', das scheint mir nicht so recht,
Denn wer die Welt durchfährt und ungeschwächt
Sich freuen kann an Gottes weiter Erde,
Von dem steht fest, daß er nicht älter werde!“

Eine besondere und wohlthuende Ehrung bedeutete es für Schröder ferner, daß die im Hafen liegenden Schiffe der Hamburg-Amerika-Linie aus Anlaß seines Geburtstages über die Toppen flaggten.

In St. Thomas sah es im Sommer 1904 trostlos aus. Braun und ausgedörrt lag die Insel, seit drei Monaten hatte es nicht geregnet. An Land herrschte Wassermangel. Es gab keinen Destillierapparat, die Einheimischen tranken brägliches Wasser aus Zisternen. Für die Dänen, damals noch Herren der Insel — heute ist sie amerikanisches Eigentum — war dadurch eine peinliche Lage entstanden. Daß sie ihren Besitz veräußern wollten, war bekannt. Wer kauft aber für gutes Geld eine Insel, die alle Zeichen wirtschaftlicher Schwäche an der Stirn trägt? St. Thomas hat jahrelang davon gelebt, daß die Hamburg-Amerika-Linie dort ein großes Kohlenlager unterhielt und somit stärkeren Dampferverkehr anzog. Wären noch eine leistungsfähige Werft und ein Dock hinzugekommen, dann hätte sich aller Wahrscheinlichkeit nach der Verkehr wesentlich gesteigert. Wir plaudern kein Geheimnis aus, wenn wir daran erinnern, daß auch Deutschland als Käufer für St. Thomas genannt wurde. War es doch seit langem der Stützpunkt für alle deutschen Kriegsschiffe, die in den westindischen Gewässern weilten. Fast jeder Bumbootsneger sprach deutsch und pfiff Berliner Gassenhauer. Die Gründe, die Deutschland abhielten, den Kauf zu vollziehen, waren in erster Linie rein politischer Art gewesen. Man wollte dem seit dem Kriege von 1898 stark fühlbaren Imperialismus der Vereinigten Staaten nicht in den

Weg treten. Auch dieses Beispiel lehrt — und zwar eindeutig klar —, daß es für das deutsche Volk ein Unglück gewesen ist, daß die vom Handelshause der Welser und vom Großen Kurfürst begonnene Kolonialpolitik nicht fortgesetzt worden war. Als wir unter Bismarck im Jahre 1884 Kolonialland erwarben, da verschrte man uns als Einbrecher in fremde Hoheitsgebiete. Was Engländern, Franzosen, Dänen, Spaniern, Niederländern und Portugiesen als Recht galt, sprach man uns kurzerhand ab. Wie anders sähe es selbst heute noch aus, wenn auch das deutsche Volk mit nachhaltiger Wirkung zu jener Zeit in die Fremde aufgebrochen wäre, als die überseeische Kolonisation begann! Alte Rechtstitel verteidigen sich besser als junge. Einen Schößling reißt man leicht aus dem Boden, nicht aber einen fest verwurzelten Stamm.

Schröder hat sich für die Hebung der wirtschaftlichen Not auf St. Thomas sehr lebhaft interessiert. In Gesprächen mit maßgebenden Persönlichkeiten betonte er immer wieder, welchen Nutzen die Anlage einer Werft haben würde. Sein Einfluß war immerhin doch so groß, daß von Dänemark aus ein Wasserbaumeister herüberkam, um die Frage an Ort und Stelle zu prüfen. Der Lauf der Ereignisse ging späterhin darüber hinweg.

Wir übergehen einen Aufenthalt in Port of Spain auf Trinidad, um mit der „Vineta“ nach einer navigatorisch schwierigen Fahrt, den südlichen Arm des Amazonasstroms aufwärts, vor Belem do Grão Pará zu ankern. Zuverlässige Karten gab es nicht. Landmarken wies die flache sandige Küste nicht auf. Das Flußgebiet glich an der Mündung einem grauen unübersehbaren Meer. Ein Dampfen mit geringer Fahrt verbot sich wegen der starken Stromversetzung. Der Lotse, ein Negerbrasilianer, wußte über nichts Bescheid. Signalstationen an Land antworteten nicht. Überall wanderte Treibholz. Das Schiff kam vorübergehend fest. Es war in der Tat ein Unternehmen, das unter den obwaltenden Umständen und mit einem Schiff wie die „Vineta“ zu seiner Bewältigung gute Nerven, aber auch großes seemännisches Geschick erforderte. Selbst ein Mann wie Schröder belegte hinterher die Mündung des Pará mit dem vielsagenden Beinamen „die Angströhre“.

Andere Völker, andere Sitten! Als der Kommodore seinen Besuch beim Gouverneur der Provinz Pará abstattete — als Fahrpreis forderte der Kosselenker für die Stunde 50000 Reis = 50 Mark —, wurde der Wagen bei seiner Ankunft vor dem „Palacio“ mit Trompetengeschmetter, Aufmarsch einer Ehrenwache und einem gewaltigen Geschrei begrüßt. Der Empfang spielte sich in einem hohen Festsaal ab. Zugegen waren außer dem Gouverneur der Justizminister und der Staatssekretär des Innern mit seinem Sekretär. Über den Gouverneur hieß es in eingeweihten Kreisen, er stelle in der hohen Politik lediglich den Strohmann eines Senators dar, der dank großer, ihm zur Verfügung stehender Mittel der Stadt das eigenartige Geschenk einer „Feuerwehr“ gemacht habe. Diese „Bombeiros“ seien jedoch in Wirklichkeit eine militärische Leibgarde besagten Senators, mit der er jederzeit sein „Revolutionöchen“ machen könne. Charakteristisch für Schröder war es, daß er bei den später folgenden Besuchen und Gegenbesuchen ausdrücklich darum bat, „keine großen Festlichkeiten zu veranstalten, da er noch sieben Monate Rundreise vor sich habe“.

Betrüblicherweise mußte festgestellt werden, daß die Schifffahrt unter deutscher Flagge nach Pará im Rückgang begriffen war. Ohne erkennbaren Grund unterlag sie dem englischen Wettbewerb. Den Hauptausfuhrartikel bildete Kautschuk, der vornehmlich für Rußland und Österreich verschifft wurde und statt in Hamburg in London seinen Umschlagplatz fand.

Für die Deutschen Pará's, aber auch für die Offiziere der „Vineta“ war die Rede, die Schröder gelegentlich eines Empfanges beim deutschen Konsul hielt, ein Ereignis. Hier zündete seine Art in einer Weise, die tiefsten Eindruck hinterließ. Man war ihm für seine starkmütigen Worte um so dankbarer, als Pará seit mehreren Jahren ganz allgemein unter einer fühlbaren Handelskrise litt; in erster Linie dadurch erzeugt, daß die Sammler von Gummi — man nannte ihn trügerischerweise „flüssiges Gold“ — im Innern des Landes derart eifrig bei der Sache waren, daß der Produktionsüberschuß, wie es im Handelsbericht des Konsulats hieß, den Konsummärkten wenig willkommen schien. Der alte Kampf zwischen Angebot und

Nachfrage, dessen Schärfe letzten Endes — die Erfahrung lehrt es immer wieder — nur der freie Handel mildern kann!

Das nächste Reiseziel der „Vineta“ war die Stadt Ceará. Da es ihr an einem Hafen gebricht, mußte auf offener See geankert werden; stets eine mißliche Sache. Aber auch sonst stand der Aufenthalt unter dem Zeichen des „Zorns“. Und der ehrliche Chronist muß berichten, daß der „alte Schröter“ in seinem sonst durchaus berechtigten Verlangen, als deutscher Seebefehlshaber gebührend angesehen und geehrt zu werden, in diesem Falle vielleicht zu weit gegangen ist. Man könnte den Vorfall als nebensächlich übergehen, wäre er nicht so besonders charakteristisch für Schröders Eigenart. Als deutscher Konsul war in Ceará ein brasilianischer Großkaufmann tätig, ein gebildeter, liebenswürdiger Herr, der Deutschland aus eigener Anschauung kannte. Nachdem Herr Albano seine Aufwartung an Bord gemacht hatte, fuhr er zusammen mit dem Kommodore und dessen Flaggleutnant an Land, um die offiziellen Besuche zu erledigen. Nachdem die Gig abgesetzt hatte, fiel der für den Konsul übliche Salut. Herr Albano unterließ es, vermutlich aus Unkenntnis, sein Haupt durch Lüften der Kopfbedeckung zu entblößen. Schon knurrte der alte Schröder: „Der Salut ist für Sie, Herr Konsul, da müssen Sie Ihren Hut abnehmen!“ Von Stund ab war es um die Behaglichkeit in der Gig geschehen. Und als es sich dann ergab, daß an Land nur ein eiserner Steg mit hoher, unbequemer Treppe das Verlassen des Bootes ermöglichte, da erklärte Schröder kurzweg, wenn man nicht eine geeignete Landestelle bereit hielte, könne er keine Besuche machen. Dabei blieb es. Schröder hat in Ceará keinen Fuß an Land gesetzt. Bei einem Fest, das der Konsul als gastfreier Wirt gab, ließ er sich durch drei jüngere Offiziere vertreten. Herr Albano war mit Recht getränkt. Aber auch Schröder fühlte sich — man merkte ihm so etwas immer an — in seiner Haut nicht wohl. „Ich habe meinen Grimm gehabt“, gestand er hinterher ein; mehr aber auch nicht. Diesmal hatte der „Löwe“ an falscher Stelle geknurrte. Und das ging ihm allemal nach, worüber wir später noch Näheres hören werden.

Nachdem Pernambuco für kurze Zeit angelaufen war — auch hier hatte „Vineta“ auf offener See anker müssen —, folgte ein mehrtägiger Aufenthalt in Bahia. Auf der Fahrt dorthin begegnete das Schiff auffallend vielen Walen. Sie kamen so dicht längsseit, daß man ihr Schnaufen hören konnte.

Bahia liegt an einer weiten und schönen Bucht. Die Stadt baut sich terrassenförmig auf. Die Freude, nach längerer Zeit wieder einmal auf gutem Ankergrund zu liegen und die Möglichkeit zu haben, über nicht nur für Akrobaten bestimmte Landungsgelegenheiten an Land zu kommen, wurde zum Leidwesen aller dadurch stark beeinträchtigt, daß die am Ort herrschende Pest Verkehrsbeschränkungen auferlegte. Ob der Herd der Krankheit weit um sich gegriffen hatte, ließ sich nicht ermitteln. Es ging ein Gerücht, die ganze Sache sei nur von Ärzten aufgebauscht, um durch Impfen, Verschreiben von Medikamenten und Anstellung im städtischen Dienst Vorteile zu erringen. Wie dem auch sei, Schröder mußte Vorsicht walten lassen, um nicht in des Teufels Küche zu geraten. Hinzukam, daß ganze Stadtviertel, von schlauchartig engen Straßen durchzogen, derart vor Schmutz starrten, daß Vorsicht von selbst geboten schien. Man wagte es in diesen Gegenden kaum, seine Atmungsorgane zu betätigen.

Zur Erledigung der dienstlichen Besuche wurde dem Kommodore eine vierspännige Galakutsche zur Verfügung gestellt. Beim Gouvernementspalast spielte sich wieder ein dröhnender Empfang ab; der Stadtkommandant wartete mit einer Kompanie Soldaten auf, die mit Fahnen und Musik in phantastischer Paradeaufstellung angetreten waren.

Vom Deutschtum in Bahia hatte Schröder den Eindruck, daß die „Klassen- und Bildungsunterschiede eine größere Rolle im geselligen Verkehr spielten als die nationale Zusammengehörigkeit“. Selbst „Klubs und Kegelhöfe“ halfen seiner Auffassung nach hierüber nicht hinweg. Kam hinzu, daß zu jener Zeit die Ehen Deutscher mit Brasilianerinnen an der Tagesordnung waren. Dadurch wird leider in fast allen Fällen die Grundlage des Deutschtums erschüttert; im Gegensatz zum

Engländertum, das sich hierin als erheblich selbstbewusster und stärker erweist.

Eine große und herzliche Freude empfand Schröder beim Besuch von Santos. „Dieser Hafen bietet ein Bild höchst erfreulicher Ordnung!“ stellte er bereits beim Zu-Anker-Gehen fest, indem er auf eine mächtige Kaimauer wies, die sich vor der Stadt entlang zog und mit Dampfern, darunter vier deutschen, dicht besetzt war. Der erste günstige Eindruck verstärkte sich noch, als man Santos näher kennenlernte. Was man zu sehen bekam, war überraschend, sowohl in der Großzügigkeit der Anlage, als auch im Sinne der Ordnungsliebe. Gewaltige Sumpfflächen wurden durch Aufschüttung nutzbar gemacht. Überall entstanden Grundbauten für die Fortsetzung der Kaimauer. Die Steine für den Bau gewann man aus Steinbrüchen in unmittelbarer Nachbarschaft. Ganze Felssegel wurden hierbei abgetragen. Den als Füllstoff zwischen den Zementierungen notwendigen Sand mußte man allerdings aus zwanzig Kilometer Entfernung herbeischaffen. Überall waren Werkstätten tätig, Gießereien, Schmieden, Tischlereien. Amerikanische, englische und deutsche Firmen waren beteiligt. Schröder wurde von den gewonnenen Eindrücken sichtlich gepackt. Bei der ersten Gelegenheit, bei einem Festessen im Klub „Germania“, hob er rühmend hervor, daß er schon bei der Ankunft den „äußerst sympathischen Eindruck gewonnen habe, daß beim Bau der Hafenanlagen von Santos deutscher Ordnungssinn und im gesamten Verkehr deutscher Unternehmungsgeist ein Wörtlein mitzureden hätten“. Damit war nicht zuviel gesagt, denn deutsche Tüchtigkeit herrschte tatsächlich vor; so zwar, daß man den Chef der großen deutschen Kaffeefirma Theodor Wille als den „König von Santos“ bezeichnete. Er spielte im Staate São Paulo und in ganz Südbrasilien nicht nur geschäftlich, sondern auch politisch eine allgemein anerkannte Rolle.

Mit Dr. Saniel, dem stellvertretenden deutschen Gesandten, wurde die Frage geprüft, ob der Kommodore beim Gouverneur in São Paulo seinen Besuch abstaten solle. Als bekannt wurde, daß der Gouverneur in letzter Zeit für das Deutschtum keine besonderen Freundschaftsbeweise an den Tag gelegt habe, nahm

Schröder hiervon sofort Abstand. Hingegen begab er sich als Privatmann nach São Paulo, um sich die als schön gepriesene Stadt gründlichst anzusehen.

Bei Fortsetzung der Reise lief S. M. S. „Vineta“ zunächst Rio de Janeiro an. Dr. Saniel und der „König von Santos“, Herr Höpfer, nahmen an der Fahrt teil. Nach wenigen Tagen schon ging das Schiff nach Ilha-Grande, um Schießübungen abzuhalten. Der Flaggleutnant war besonders stolz darauf, daß er bereits auf 30 Seemeilen Funkverbindung mit einer deutschen Versuchsstation aufnehmen konnte. Später glückte der Verkehr auf noch größeren Entfernungen; mit dem Erfolge, daß Brasilien sich entschloß, weitere deutsche Apparate anzukaufen. In allem, was die Funktelegraphie anbetraf, galt Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze Schröder als ein „großer Zauberer“. Dies blieb aber auch das einzige Gebiet, wo der Dienstfeifer des Kommodore auf Schlüsselgewalt und Zutritt verzichtete.

Im Verlauf der Schießübungen schlug die Dampfpinakel so unglücklich gegen die Scheibe, daß sie leck wurde und versackte, nachdem die Besatzung sich gerade noch auf die Scheibe hatte retten können. Mit äußerster Fähigkeit — hier stand wieder einmal Schröders härtester Wille dahinter — wurde nach dem Boote gesucht. Nach 48 Stunden glückte es dem Taucher, die Pinakel zu finden. Beim ersten Hebeversuch war man schon so weit, daß der Bootsrumpf sichtbar wurde, als die Stahltraverse brach — auf Wiedersehen Dampfpinakel! Der zweite Hebeversuch bereitete eine noch schlimmere Enttäuschung: die als Bucht um das Boot genommene Stahltraverse schnitt den Bootskörper mitten durch, als unverfehrt konnten nur Maschine und Kessel geborgen werden. Da hatte der alte Schröder wieder seinen „Grimm“. An jenem Tage war nicht gut Kirscheneffen mit ihm.

Sehr kennzeichnend für das dolce far niente, das auch der Brasilianer liebt, war folgendes Ereignis: Der Flaggleutnant fährt eines Tages an Land, um nach Depeschen zu fragen. Das ganze Dorf Mangaratiba, wo er landet, begleitet ihn im Triumphzuge zum Telegraphenamte. Dort erfolgt die Feststellung, daß vor zwei Tagen von der „Vineta“ aufgebene

Telegramme unerledigt liegen geblieben sind. „Heute aber“, so verspricht man, „werden sie ganz sicher weitergegeben!“ Zwei für das Schiff bestimmte Depeschen schrieb sich der Flaggleutnant sicherheits halber persönlich aus dem Journal des Telegraphenamtes ab, um sich dann zu trollen; wenig befriedigt von der Art und Weise, wie man in Mangaratiba Drahtnachrichten behandelt, ohne Frage aber um eine trübe Erfahrung bereichert.

Auf die Schießübungen folgte ein längeres Liegen in Rio de Janeiro, woselbst die „Vineta“ mit S. M. S. „Bremen“ zusammentraf. Damals einer unserer neuesten Kreuzer, ein „schnellfüßiges“ Schiff, das es bei den Probefahrten auf 23 Seemeilen gebracht hatte!

Über einer beim Präsidenten der Vereinigten Staaten von Brasilien nachgesuchten Audienz schwebte von vornherein ein Unstern, obwohl die Angelegenheit mit Dr. Saniel eingehend durchgesprochen worden war. Zu aller Überraschung traf am 1. Oktober 1904 ein Telegramm ein, das zwar in der Form sehr liebenswürdig war, aber mit der Begründung, der Präsident habe zu seinem Bedauern keine Zeit, eine glatte Absage enthielt. Schröders Antwort darauf? „Auch ich bedauere das, und zwar um so ernster, als das Nachsuchen der Audienz auf Befehl Seiner Majestät stattgefunden hat!“ Der Präsident lenkte daraufhin prompt ein, die Audienz fand statt. Abermals drohte eine mangelhafte Anlegestelle das Unternehmen zum Scheitern zu bringen. An der Brücke vorm Präsidentenpalais an der Praia Flamengo hatte man es verabsäumt, obwohl die Ankunftsstunde des Kommodore genau bekannt gegeben war, die Fallreeps zu fieren. In letzter Sekunde eilen Neger herbei, um das Versäumte nachzuholen. Es gelingt ihnen jedoch nicht, die Fallreeps benutzbar zu machen. So muß der Kommodore wohl oder übel in Gala, in großer Uniform, Kletterübungen vollführen, um überhaupt an Land zu kommen. Hierbei fällt ihm sein Uniformhut, der Dreimaster, ins Wasser. Leicht aufgeweicht fischte man den Hut wieder auf. Schröders Augen schossen Blitze. Erst als er an Land war, ließ sich ein Adjutant blicken. Der Flaggleutnant erhielt Befehl, ihm mit aller Gründ-

lichkeit zu eröffnen, daß diese Art des Empfanges eines deutschen Kommodore im höchsten Grade unwürdig sei!

Was sollte nun mit dem nassen Hut geschehen? Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze schlug vor, der Kommodore möge während der Besuchszeremonien seinen Hut in die Hand nehmen. Der gutgemeinte Vorschlag steigerte aber nur den Zorn des alten Herrn. „Nein!“ hieß es mit der bekannten ruckartigen Kopfbewegung. „Lassen Sie mir meinen Hut, den will ich dem Herrn Präsidenten unter die Nase halten!“

Nun, dazu kam es ja gerade nicht. Immerhin streckte Schröder während der etwas eintönigen Audienz dem Präsidenten Rodiguez Alvez seinen triefendnassen Dreimaster in einer Weise entgegen, die ein Übersehen völlig ausschloß.

Der Adjutant des Präsidenten entschuldigte sich derweilen bei Schröders Flaggleutnant ein über das andere Mal, er habe das deutsche Konsulat ausdrücklich verständigt, daß die gewählte Anlegebrücke nicht benutzt werden solle, sondern eine andere. Leider stellte sich später heraus, daß davon kein Wort zutraf, der Konsul hatte überhaupt keine Mitteilung erhalten. Somit war Schröders Empörung voll gerechtfertigt. Und es war das Gegebene, daß er von sich aus den Empfang abbrach, nachdem das „Frage- und Antwortspiel herkömmlicher Art in knappster Form erledigt war“.

Kaum hatte man den Palast verlassen, als der Kommodore auch schon seinen Flaggleutnant einem hochnotpeinlichen Verhör unterzog, ob er sich auch des Auftrages, dem Adjutanten des Präsidenten gründlich die Meinung zu sagen, nach jeder Richtung hin entledigt habe. Schröder beschäftigte sich zwar viel mit Französisch und Englisch, des Spanischen oder Portugiesischen war er jedoch nicht mächtig. Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze konnte die verlangte Meldung guten Gewissens erstatten. Man kehrte an Bord zurück, Schröder mit nassem Hut. Sein Grimm verflog in diesem Falle erst am nächsten Morgen. Da war auch der Hut wieder trocken.

Wer etwa meint, der „alte Schrott“ sei überempfindlich gewesen, solch peinliche Szenen hätten sich vermeiden lassen, sie entsprängen letzten Endes verletzter Eitelkeit, der ist voll-

ständig auf dem Holzwege. Schröder war eine derart schlichte, ja, man darf sogar sagen, bei aller Vielseitigkeit der Anlagen eine solch primitive Natur, daß das eigene Ich im dienstlichen Leben für ihn so gut wie gar keine Rolle spielte. Wenn er peinlichst darüber wachte, daß ihm nicht ein Jota von dem verlorenging, was ihm an persönlichen Ehrungen nach zwischenstaatlich üblichen Gepflogenheiten zustand, so war es lediglich die Überzeugung, daß er als Vertreter Seiner Majestät des Kaisers und des großen Deutschen Reiches einfach nicht anders handeln dürfe. Man wird daher sein Verhalten nur billigen können. Ein englischer Seebefehlshaber hätte an seiner Stelle genau so verfahren. Sollen wir uns weniger dünken? In der großen Welt kommt weiter, wer sich bei Beachtung strengster Sachlichkeit Ellenbogenfreiheit wahr. Mit Karz- buckeln und Liebesdienerei schafft man sich auf dem Parkett der Politik keine Freunde; denn der gesellschaftliche Glanz soll nur den Dummen blenden.

Zusammen mit S. M. S. „Bremen“ verließ „Vineta“ noch am selben Tage Rio de Janeiro. Hinter dem „Zuckerhut“, dem berühmten Ansteuerungsfelsen, wurde „Bremen“ detachiert. Sie dampfte noch einmal auf, um drei Surrabs für den Kommodore auszubringen, und drehte dann nach Süden ab, während „Vineta“ auf Ostkurs ging. Im Auslande ist solch eine Trennung von Schiffen und Kameraden stets ein feierlicher Augenblick.

Aus dem Bericht, den der Kommodore an Seine Majestät den Kaiser sandte, da mit dem Scheiden von Rio de Janeiro ein zweimonatiger Aufenthalt in brasilianischen Gewässern sein Ende fand, sei nachstehende Stelle angeführt, weil sie auch für das Deutschland von heute von belehrendem Wert ist. „Überall hörte man von englischen und amerikanischen Geschwadern sprechen“, so heißt es in dem Bericht, „die sich den größten Teil des Jahres in den südamerikanischen Gewässern aufhalten, während von Eurer Majestät Schiffen bei dem jetzigen Besuch seitens Brasiliens und der fremden Nationen nur insoweit Notiz genommen wurde, als dies die Höflichkeit durchaus verlangte. Der diesjährige Besuch vereinzelter Schiffe hat nach

meiner Empfindung jedenfalls nicht den Erfolg gehabt, daß er gegen andere Marinen ein wirksames Gegengewicht bildete. Die Zeit, mit einzelnen Schiffen einen nachhaltigen Eindruck hervorzurufen, ist vorbei. Wir werden mit dieser Tatsache rechnen müssen.“

Und dann war es noch eine andere Angelegenheit, die Schröder in jenen Monaten immer wieder beschäftigte, ja gelegentlich sogar in Zorn versetzte: die „Kümmerlichkeit der deutschen Presse“, die sich in Skandalgeschichten überbot und es somit dem Auslande leicht machte, ein Bild von Deutschland zu entwerfen, das mit der Wahrheit nicht das geringste gemein hatte, trotzdem aber den Stempel der Echtheit trug, weil es sich ausschließlich aus Strichen, Skizzen und Farben zusammensetzte, die deutschen Zeitungen entnommen waren!

„Zum Lachen ist es“, immer wieder betonte es Ludwig von Schröder, „wenn es nicht so betrüblich wäre. Wer den falschen Federfuchsern das Handwerk legen könnte, der hülfe am Aufbau Deutschlands mehr — weit mehr als mancher andere, der mit großen Worten von sich reden macht!“

Im Original haben die Worte des Kommodore erheblich schärfer geklungen. Was jeder ohne weiteres glauben wird, der den alten Herrn gekannt hat.

Westafrika

1904—05

„Nur rastlos betätigt sich der Mann.“

(Goethe, Faust I, 1808.)

Der Befehl, Westafrika aufzusuchen — wir taten seiner schon Erwähnung — hatte S. M. S. „Vineta“ seinerzeit völlig überraschend getroffen. Er war zurückzuführen auf den Sererokrieg, eine jäh aufflackernde und weit um sich greifende Aufstandsbewegung in Deutsch-Südwest. Und es war nachgerade ein Gebot der Stunde, daß ein größeres Schiff die deutsche Kriegsflagge an der Küste zeigte; nicht nur im Schutzgebiet selber, sondern auch in seiner Nachbarschaft. Demgemäß überquerte „Vineta“ nach dem Verlassen der brasilianischen Küste das atlantische Weltmeer. Auf der Morgenwache am 15. Oktober kam die Felsenküste der Insel St. Helena in Sicht. Es war zufällig derselbe Tag, wo vor 89 Jahren Napoleon an Bord S. M. S. „Northumberland“ seinen Verbannungseinzug hielt. „C'est un vilain rocher“, sagte er damals, und dieser Eindruck war durchaus gerechtfertigt.

„Vineta“ ging vor dem Städtchen Jamestown zu Anker, das, einem Alpendorf vergleichbar, in einem schmalen Felsental liegt. Der Hafenskapitän erschien, kurz darauf der Hafenarzt. Auf den Gesundheitspaß hin — das Schiff kam ja aus einer Pockengegend — stellte er nach zehntägiger Seefahrt eine viertägige Quarantäne in Aussicht; er würde jedoch alles versuchen, um die Zeit der Sperre abzukürzen. Gegen Mittag gelangte ein sehr freundlich gehaltener Brief des Gouverneurs an Bord, daß es bei den vier Tagen leider bleiben müsse; vor Ablauf der gesetzlichen Frist dürfe er den Verkehr mit Land nicht gestatten. Es ist nun abermals ungemein charakteristisch für die Gründlichkeit und Genauigkeit, mit der im Stabe Schröders unter seiner Einwirkung gearbeitet wurde, daß man sich selbst über die für St. Helena geltenden Quarantänenvorschriften hermachte und glaubte, feststellen zu können, S. M. S. „Vineta“ habe entgegen der Auffassung des Gouverneurs als ein „healthy ship“ zu gelten. Demgemäß wurde Einspruch erhoben; selbstverständlich in sachlicher Form. Der Gouverneur

antwortete in einem sehr ausführlichen und im freundschaftlichsten Sinne gehaltenen Schreiben. Er räumte ein, daß die „Quarantine Regulations of Saint Helena“ gewisse Zweideutigkeiten zuließen und unklar seien, wies jedoch nach, daß es im Falle S. M. S. „Vineta“ leider bei der getroffenen Entscheidung bleiben müsse.

An Bord des deutschen Schiffes war man hierüber nicht gerade begeistert. Man wäre gern an Land gegangen, schon um die geschichtliche Stätte von Napoleons leerem Grab zu besichtigen. Gegen die Auslegung von gedruckten Bestimmungen ließ sich jedoch leider nichts machen. Nur daß Schröder noch einmal schrieb, „er bedauere es, daß eine für das Schiff günstige Auslegung nicht in Betracht käme, wo nach eigenem Einverständnis die Bestimmungen eine Zweideutigkeit zuließen“. Dieser Brief wurde, wie alle dienstlichen Briefe an ausländische Behörden und Dienststellen, in deutscher Sprache abgefaßt. Zur Erleichterung des Verständnisses wurde eine unverbindliche Übersetzung, eine „disobliging translation“, beigelegt.

„Vineta“ versorgte sich mit Kohlen. Ein Postdampfer, der von Kapstadt kam, nahm die Post mit. Das wichtigste Ereignis war aber schließlich, daß der Schiffshändler Zeitungen brachte, dazu Bücher und Albums über St. Helena. Und Briefmarken! Die Sammler gerieten in eine unbeschreibliche Aufregung.

Am Abend schickte der Gouverneur noch Telegramme aus Europa und die neuesten Zeitungen für den Kommodore „with compliments“, worauf Schröder ein freundliches Dankschreiben abgehen ließ, worin er bedauerte, daß die Umstände es verhindert hätten, seine Aufwartung an Land zu machen und den Gouverneur bei sich an Bord zu sehen. Somit schied man schließlich in Frieden von der einsamen Insel und ihren Bewohnern. Nur über eines war man sich nicht im klaren: hatten tatsächlich die Quarantäne-Bestimmungen oder die Neuanlage von Küstenwerken ein An-Land-Kommen verhindert?

Als es am 25. Oktober um die Mittagsstunde aufklarte, lag das Kap der Guten Hoffnung vor dem Schiff. Hier gab es keine Quarantäne-Not. „Vineta“ lief sofort in den Binnenhafen ein und machte an der East Pier fest. Der Hafenkapitän

strogte förmlich vor neuen und politisch ernstern Nachrichten: in Deutsch-Südwestafrika hatte sich der Aufstand der Hereros durch Erhebung von Tottentotten und Witbois sehr bedeutsam verschlimmert; auf der Doggerbank hatte das nach Ostasien auslaufende russische Geschwader unter dem Admiral Rojestwenski eine englische Fischerflotte beschossen, in der man auflauernde japanische Torpedoboote erblickte. Die Luft war somit dick; sowohl für das deutsche wie für das englische Empfinden. Die Deutschen Kapstadts warteten trotzdem — man konnte es ihnen nicht verargen — mit einem umfangreichen Festprogramm auf. Tausende kamen im Verlauf der Tage an Bord. Es half nichts, man mußte zu allem zusagen, wenn auch der Kommodore mit scharfer Stimme betonte: „Wir müssen unsere Körperkräfte für wichtigere Dinge aufsparen!“

Wie sah es in Deutsch-Südwest aus? Nach und nach gewann man ein klares Bild. Im Norden hatten unsere Truppen unter Führung des Generals von Trotha die Hereros nach dem Kampf um den Waterberg auf die sogenannte „Durststrecke“ abgedrängt, wo zum Untergang verdammt war, was sich nicht ergab. Im Süden der Kolonie stellte sich die Lage hingegen mehr als bedrohlich dar. Kleine Detachements in Gibeon und Keetmanshoop waren vom Feinde umringt, die gesamte Südabteilung unter Major von Lengerke war vom Norden und damit von der Oberleitung abgetrennt; und zwar so gründlich, daß der gesamte Nachrichtendienst über Kapstadt und von dort nach Swakopmund lief. Das deutsche Generalkonsulat war zu einer Art Etappenstation geworden. Offiziere der „Vineta“ wurden dauernd zum Chiffrierdienst an Land gebeten. Hinzu kam, daß die Kapregierung eine Landung deutscher Truppen in der Walfischbay mit der Begründung nicht zuließ, es bestünde „Krieg“, somit sei ein Durchmarsch durch „neutrales“ Gebiet nicht möglich!

Man kann sich leicht vorstellen, daß es einen Mann wie Schröder bei solcher Sachlage nicht an Festtafeln zog, mochten sie von deutscher oder englischer Hand gedeckt sein. Er mußte stündlich damit rechnen, daß S. M. S. „Vineta“ für den Kampf um die schwer bedrohte Kolonie angefordert werden

würde. Seine Gedanken wanderten demgemäß von Lüderitz-
bucht nach Swakopmund und weiter nach Karibib. Mit Kap-
stadt mochten sie nicht viel zu tun haben. Auch hier ließ sich
jedoch der Zwang der Etikette nicht abstreifen. Eine Fülle von
offiziellen Besuchen war zu bewältigen. Kam man mit Eng-
ländern in Berührung, dann dröhnte die Kriegstrompete wider
Rußland. Die Affäre auf der Doggerbank hatte die Gemüter
aufs äußerste erhitzt.

Es war eine sonderbare Zeit und eine politisch stark gespannte
Lage, vor die Schröder sich gestellt sah. Die britische Marine,
vertreten durch den Admiral Durnford in Simonstown, kam
ihm in altbekannter, ehrlich-kameradschaftlicher Weise entgegen.
Das offizielle England begünstigte jedoch, zumindest durch seine
seltsame „neutrale“ Haltung, den Aufstand der Hottentotten
und Witbois. Und in der englischen Presse, die im übrigen
unentwegt über die Russen tobte, wurden Stimmen laut, die
das Wort „Germaniam esse delendam“ mit einer Deutlichkeit
predigten, die kaum zu überbieten war. „We have France on
good terms with us“, so hieß es. „She knows her Germany
and does not love her. Why not take joint action against
Germany and compel her to disarm?“ Man mag über solche
Dinge einmal geruhsam nachdenken, um sich darüber klar zu
werden, daß die Stellung und das Verhalten eines Seebefehls-
habers im Auslande zu gegebener Zeit von scharfen Klippen
umdroht sind; nicht in letzter Linie dann, wenn bei rauschenden
Festen Reden anzuhören oder gar zu halten sind, die ein hohes
Maß von politischem Takt und Zurückhaltung erfordern und
doch zünden sollen.

Von Kapstadt aus begab sich S. M. S. „Vineta“ nach
Simonstown. Admiral Durnford hatte, von langer Hand vor-
bereitet, auf diplomatischem Wege um diesen Besuch gebeten:
es galt den Geburtstag des englischen Königs zu feiern! Von
Berlin lagen insofern beruhigende Telegramme vor, als mit
Ausforschung des Landungskorps S. M. S. „Vineta“ in
Deutsch-Südwest voraussichtlich nicht zu rechnen sein würde.
Die Aufnahme in Simonstown verlief ganz in jener Form, die
alle Veranstaltungen auszeichnete, die englische und deutsche

Marineoffiziere vor dem Krüge gemeinsam unternehmen. Man
 verstand und unterhielt sich vortrefflich und hatte ein hartes
 Farnersäckelstückes empfunden. In Xondeboß, am Fuß des
 Tafelberges, fand aus Anlaß des Festtages eine Parade statt.
 Das weite Feld, besetzt mit bunten Truppen, Engländern,
 Schotten, Zehnhemischen, vor ein malerisches Bild. Erst er-
 klangen „three cheers“, dann folgte das „feu de joie“, die
 Abgabe von Salvenfeuer durch die Linie, abwechselnd am
 rechten und linken Flügel beginnend. Im Anstuf hieran
 wurde in der Form eines militärischen Zeigens das Zehnholen
 der Säbner veranschaulicht. Ein Vorbereitend der Truppen
 bildete den Anstuf. Abermals folgten Zehnholungen auf Zehn-
 ladungen, feste und Begertigungen. Als Schräder auf den
 englischen König sprechen mußte, entledigte er sich seiner Auf-
 gabe dertart knapp, würdig und treffend, daß ein höherer
 britischer Offizier anerkennend vor sich hin sprach: „That's a
 Prussian soldier!“ Den Xommodore drängte es aber unter
 den obwaltenden Umständen weiter, die Sorge um Zehnpf-
 Südwert kam ihm nicht aus dem Sinn. Als ihm die Kohlen-
 übernahme nicht schnell genug ging, komplimentierte er den
 von ihm hochgeschätzten Vertreter des deutschen General-
 konsuls, Herrn Legationsrat von Jacobs, persönlich von
 Bord, um in der ihm eigenen Form für Zehnpfleunigung des
 Kohlens Sorge zu tragen.

Am 13. November kam auf der Morgenwache die Küste von
 Südwertafrika in Sicht. Ein eigenes Gefühl überkam die Mann-
 schaft der „Vinteta“, feiner vermochte sich ihm zu entziehen.
 Das Land voraus war deutsch, seit jarausig Jahren deutsches
 Kolonialland. Auf seinem Boden tobte aber der Dämon Krieg.
 Was würden die nächsten Wochen bringen?

In trostloser Gleichförmigkeit schwamm als gelber Streifen
 die Küste dahin, dahinter sanft ansteigende Klüppen von rötlich
 gefärbten Sandnebeln eingehüllt. Es hielt länger, die Zehnpf-
 nach Überdigung zu finden. Und im Innern der Zupf, ge-
 wann man dort ein freundlicheres Bild? Drei Gähnenstangen
 spießten dürr in die Höhe, Zelte darum, Wellblechhäuser, am
 Kai ein Werraum-Dampfer beim Löschen seiner Ladung. Ein

leises Frösteln von Enttäuschung und Unbehagen machte sich breit. Nur für kurze Zeit. Es gab zu tun. Schaffenszwang und Schaffensfreude verdrängten die Mißstimmung.

Etappenkommandeur an Land war Hauptmann Trott, umsichtig, energisch. „Ich will eine neue Landungsbrücke für die Ausschiffung der erwarteten Truppen bauen“, meldete er dem Kommodore. „Kann ich zur Unterstützung sechzig Mann von Bord bekommen? Schmiede, Zimmerleute?“

„Wenn das Wetter es irgend erlaubt — die sechzig Mann sollen Sie haben!“

Der Wind tollte jedoch mit ungebändigter Kraft einher. In der Bucht stand grobe See. „Vineta“ lag ständig mit Klaren Maschinen und vor zwei Anfern.

In Lüderigbucht hielt man sich für gesichert vor feindlichen Angriffen. Achtzig Mann Truppen waren ins Innere nach Kubuk abgezogen, die gleiche Zahl war in Lüderigbucht geblieben. Die weißen Frauen hatte man auf die Kleine, der Bucht vorgelagerte Pinguin-Insel gebracht. Wenn der Gegner kam, er sollte heiß empfangen werden.

Leider hielt das schlechte Wetter an. Nur während der Morgenstunden wehte es mit Windstärke 5—6, tagsüber briste es erheblich auf. „Vineta“ hatte daher der stets bereiten Maschine wegen einen über Gebühr hohen Kohlenverbrauch. Da außerdem der Bootsverkehr mit Land nur an einem Tage möglich gewesen war — der Kommodore hatte es persönlich festgestellt —, ging das Schiff am vierten Tage weiter nach Swakopmund; zumal da die Gefahr bestand, daß man die vom Etappenkommandeur angeforderten Mannschaften gegebenenfalls nicht wieder an Bord zurückbekommen hätte.

In der Walfischbay traf man mit dem Dampfer „Irma Woermann“ zusammen, der Munition für S. M. S. „Vineta“ brachte, die unverzüglich übernommen wurde. Der Reichtum an Fischen war an der Küste geradezu gewaltig; hauptsächlich handelte es sich um Kabeljaue und Seringe, die in dem kalten Benguelastrom ein ihnen genehmes Fortkommen finden. Es verging auch kein Tag, wo man nicht zahlreiche große Wale zu

Gesicht bekam, die sich dicht unter Land, nur hundert Meter vom Strande, tummelten.

In Swakopmund setzte ein Landungsdampfer der Woermannlinie den Kommodore an Land. Auch hier waren Pioniere am Brückenbau, da sich bei der steinernen Mole als Folge der Ablagerung von Sinkstoffen eine die Schifffahrt störende Barre gebildet hatte.

An Land, im Sande verstreut, eine Anzahl Häuser, zum Teil erst infolge der Ereignisse des letzten Jahres entstanden; Zelte für Truppen und Vieh, ein Gasthaus „Zum Fürsten Bismarck“, die Post, das Zollamt, das Bezirksamt, ein Geschäftshaus der Woermannlinie, das Kasino, der Bahnhof nach Windhuk — so bot sich Swakopmund dar. Etappenkommandeur war Major Bauer vom Eisenbahnregiment. Er raufte sich die Haare: der ganze weite Strand lag voll von Heu und Stroh in Bündeln, von Hafer und Weizen in Säcken, von Proviant und Getränken aller Art in Kisten und Kästen; dazu Werkzeuge — alles im wilden Durcheinander. Wie sollte die Schmalspurbahn nach Windhuk dieser Massen Herr werden! Nun, es ist geglückt, wenn auch unter Verderben so mancher Bestände. Wie überhaupt ehrlich eingeräumt werden muß, daß die große Aufgabe des Herero- und Hottentottenkrieges eine Fülle von Forderungen gestellt hat, denen keineswegs in allen Fällen mit Geschick und Verständnis entgegengetreten wurde. Es hat viele Reibungen gegeben. Die Erfahrungen der alten Afrikaner wurden nicht genügend gewürdigt. Leute, die außer Sommerreisen in Deutschland von der Welt nichts kannten, glaubten auch in Afrika zu Haus zu sein. Man stellte die Kulissen des europäischen Kriegstheaters ohne Nachprüfung auf ihre Wirksamkeit auch im fremden Lande auf und übersah, daß ein Guerillakrieg mit ortskundigen und von Natur scharfsinnigen Eingeborenen ganz etwas anderes bedeutete wie die Lösung strategischer und taktischer Fragen auf den Karten und Manövergebieten europäischer Kriegsschauplätze. Die alte Weisheit vom „Lehrgeld zahlen müssen“ hat sich auch hier bestätigt. Wunder konnte es nicht nehmen; war es doch das erstemal, daß sich Deutschland vor eine Aufgabe solchen Stils gestellt sah.

Schröder hat sich, was ausdrücklich hervorgehoben sei, keinerlei Kritik erlaubt. Er ist lediglich dafür eingetreten, daß die zahlreich an Land eingesetzten Marinedetachements nach Organisation und Verwaltung besser zusammengefaßt werden müßten, als es tatsächlich geschehen war. Im übrigen berichtete er an Seine Majestät den Kaiser nur in zwei Sätzen, nachdem er sowohl an Land wie an Bord mit Erzellenz von Trotha, dem Oberkommandierenden der Truppen in Südwestafrika, Sühnung genommen hatte: „Über die Lage kann ich kein eigenes Urteil abgeben, da ich nicht in das Innere gekommen bin. Ich könnte nur das wiedergeben, was mir von anderer Seite mitgeteilt worden ist, und dies darf ich füglich als bekannt voraussetzen.“

Der 20. November scheuchte schon in der Frühe „Vineta“ von ihrem Ankerplatz. Ein Boot kam längsseit. In ihm der Erste Offizier des Dampfers „Gertrud Woermann“: „Wir sind gestrandet, sieben Meilen von Swakopmund, bitten um Hilfe!“

„Vineta“ macht forciert Dampf auf, geht in See. Draußen braut dickster Nebel. Man spitzt die Ohren, vernimmt Signalschüsse. Als man sich der Unfallstelle nähert, flart es auf. Das Lot meldet überraschend schnell eine Tiefe von nur noch 8,5 Metern. Auf tausend Meter Abstand von „Gertrud Woermann“ geht „Vineta“ zu Anker. Der Kommodore fährt sofort zu dem gestrandeten Fahrzeug hinüber. Vollei Umsicht hatte er alle nur denkbaren Hilfsmaßnahmen eingeleitet. Zwei im Hafen liegende „Woermann“-Dampfer, sämtliche verfügbaren Leichter und Schlepper haben Befehl erhalten, sich zur Unfallstelle zu begeben.

An Bord der „Gertrud Woermann“ befinden sich 300 Mann Schutztruppen, ein Sähnricttransport für „Vineta“, 700 Pferde, Sattelzeug, Munition und Ausrüstungsgegenstände. Schröder übernimmt die Leitung der Bergungsmaßnahmen. Es wird scharf zugegriffen, während in den unteren Lasten des Dampfers schon das eindringende Wasser gurgelt. Drei Tage und drei Nächte, nachts bei Scheinwerferlicht, arbeitet man durch. Menschen und Tiere werden sämtlich geborgen, von der Ladung geht allerlei verloren. Am 23. November wird bei aufkommen-

der starker Brandung das Wrack von den letzten Leuten der Besatzung verlassen, die Stellung ist nicht mehr zu halten.

Wie war das Unglück entstanden? Der Kapitän der „Gertrud Woermann“ fuhr seit Jahren an der afrikanischen Küste, er war ein vortrefflicher Mann und Seemann. Nebel hatte ihm alle Sicht genommen. Außerdem hatte er nicht genügend mit einer sehr starken Stromversetzung gerechnet. Den Kommodore interessierte der Vorfall als leidenschaftlichen Navigateur aufs lebhafteste. Nach seiner Ansicht konnte man als Vorwurf nur erheben, daß der Kapitän eine gefährliche Küste bei Nacht angesteuert habe, anstatt bis zum Morgen mit dem Einlaufen zu warten. „Aber“, so hat Schröder sich geäußert, und diese Äußerung beweist seine vornehme und auf den Pfaden der Gerechtigkeit wandelnde Gesinnung, „ähnliches kann jedem einmal zustossen. Mitunter ist der Mensch wie vom Schicksal betört und sieht dann nicht, was er früher tausendmal beachtet hat!“

Über den Aufenthalt in Swakopmund ist sonst nur noch zu berichten, daß der Kommodore das Ansinnen eines Majors an Land, aus Anlaß des Besuches von Erzellenz von Trotha durch Abschießen von Raketen ein Feuerwerk zu veranstalten, rundweg ablehnte, indem er gleichzeitig an seinen Flaggleutnant die Frage richtete, die wohl als ein „echter Schröder“ bezeichnet werden darf: „Trägt der Herr Major eigentlich schon Sporen?“

Bestimmungsgemäß ging S. M. S. „Vineta“ von Swakopmund nach Mossamedes, dem südlichen Hafen der portugiesischen Kolonie Angola. An der südwestafrikanischen Küste hatte man „blaues Zeug“ und dickes Unterzeug getragen; jetzt kam leichtestes Tropenzeug wieder zu Ehren.

Mossamedes liegt wie Swakopmund an sandiger Dünenküste. Nur daß es Pflanzenwuchs aufweist. Es gibt Palmen, so daß in dem ewig gelben Farbton grüne Flecke aufleuchten. Der Hafen ist geschützt. Er verfügt über eine gute eiserne Anlegebrücke, die dem dienstlichen Besuchsaustausch — dem Flaggleutnant fiel aus bekannten Vorgängen ein Stein vom Herzen — keine Schwierigkeiten bereitete, außerdem über mehrere stattliche Bauten. Um so weniger waren die Neger in Mossa-

medes in der Zivilisation fortgeschritten. Ein Lendenschurz, eine Halskette aus Leder mit Amulett und ein wilder Kopfschmuck aus Tierfell bildeten die ganze Bekleidung. Die Frauen trugen ihre Jüngsten auf dem Rücken angeschnürt, so daß von diesen Lebewesen nur der hin und her wackelnde Kopf herausah.

Aus dem Bericht, den der Kommodore über Mossamedes an Allerhöchster Stelle vorgelegt hat, verdienen einige Stellen in gekürzter Form der Wiedergabe, weil sie besonders kennzeichnend sind für eine Zeit, die voller politischer Gärungen steckte. Es heißt dort: „Obwohl die Behörden sehr liebenswürdig und entgegenkommend waren, konnte man sich des Eindrucks doch nicht erwehren, daß der Besuch der ‚Vineta‘ mit ängstlichem Mißtrauen betrachtet wurde. Sicherlich haben die Portugiesen geglaubt, daß mit dem Besuch des Schiffes ein besonderer Zweck verbunden sei. Unsere Anwesenheit war ihnen sichtlich unangenehm. Um so mehr beeilten sie sich zu meiner Genugthuung, die Erlaubnis zu Schießübungen in der großen Fisch-Bay und zu Landungsexerzitien bei Angola zu erteilen. Die Abgeschlossenheit der Provinz Angola vom Weltverkehr begünstigt das Entstehen der albernsten Gerüchte. Da sich niemand bereit findet, die Telegrammkosten zu bezahlen, so veröffentlicht die englische Kabelgesellschaft keinerlei Depeschen. Selbst die portugiesischen Behörden haben keine Ahnung von dem, was augenblicklich in der Welt vorgeht. Somit erklärt es sich, daß ich erst am 8. Dezember durch einen Woermann-Dampfer die Nachricht erhielt, daß die Russen mit 22 Schiffen seit dem 28. November bei Gabun kohlten. Kurz vor dem Weggange Euer Majestät Schiff „Vineta“ von Mossamedes ankerte der englische Kreuzer „Barrosa“ im Hafen. Bald darauf wurde er wieder in Loanda angetroffen. Er schien es jedesmal eilig und geheimnisvoll zu haben in Ausführung besonderer Aufträge. Wahrscheinlich sollte er das russische Geschwader aufsuchen, vielleicht auch die „Vineta“ überwachen, welcher man von portugiesischer Seite finstere Pläne auf Angola und die große Fisch-Bay zutraute.“

Als nächster Hafen folgte Benguela, geschützt von einer nach Westen vorspringenden Nehrung; einer felsigen Halbinsel, auf

deren Spitze das alte Fort Philipe liegt; so stolz und herausfordernd, als riefte es jedem Maler zu: „Übersieh mich nicht, rühre die schönsten Farben an, bringe mein Bild auf die Leinwand!“ Linst war Benguela der Mittelpunkt des Sklavenhandels, der Amerika mit der „schwarzen Ware“ überflutete und der „Neuen Welt“ dadurch ein von der Vorsehung nicht beabsichtigtes Aussehen verlieh. Als das Christentum ein Einssehen gewann — bekanntlich sind es erst wenige Jahrzehnte her — und den Sklavenhandel schrittweis unterband, verlor Benguela stark an Bedeutung. Zu Nettelbecks Zeiten war die „schwarze Ware“ an der Westküste von Afrika noch lebhaft gefragt. In Ostafrika entriß man sie erst Ende des vorigen Jahrhunderts den Händen arabischer Händler. Mit dem Bau einer Bahn ins Innere — die alte Regierungsbahn nach Katumbela hatte stark gelitten — hoffte eine englische Gesellschaft auch ohne Sklavenhandel dem Orte wieder stärkeres Leben einzuhauchen.

In Loanda, dem dritten portugiesischen Hafen, den die „Vineta“ anlies, fand man eine etwas regere Geschäftigkeit vor. Vielleicht wurde dieser Anschein auch nur durch die Persönlichkeiten erweckt, mit denen man Fühlung gewann. Da war zunächst der deutsche Konsul Dorbriz, der sich nach der ihm aufgezwungenen langen Einsamkeit unter gebildeten Mitmenschen sichtbar wohl fühlte. Er hatte in den letzten Monaten eine längere Reise ins Innere durchgeführt, um festzustellen, was es mit den Gerüchten über Waffenschmuggel von den Distrikten Mossamedes und Huila aus in deutsches Gebiet auf sich habe. Unmittelbar nach Beginn des Hereroaufstandes waren Klagen hierüber laut geworden, so daß der deutsche Gesandte in Lissabon Vorstellungen erhoben hatte. Man hatte sie als völlig unbegründet abgewiesen. Dorbriz hatte hinterher aber festgestellt, daß ein solcher Waffenschmuggel tatsächlich stattfand, und zwar in größtem Umfange. Die auf den Stationen im Innern des Landes weilenden schlecht besoldeten portugiesischen Offiziere betrieben ihn, um sich eine Nebeneinnahme zu verschaffen. Beschämenderweise muß jedoch eingeräumt werden, daß die Waffen in erheblichem Umfange von einer Hamburger Firma geliefert wurden. Die Hereros schienen im Gelde zu schwimmen.

Wer mag es ihnen gegeben haben? Sie zahlten hohe Preise und waren gute Abnehmer. Die portugiesische Regierung hatte offenbar nicht die Macht, diesem Treiben das Handwerk zu legen. Als Entschuldigung läßt sich lediglich anführen, daß die Portugiesen selber in den neu erschlossenen Gebieten ihres Angolabesitzes mit schweren Unruhen zu tun hatten, der auch ihnen einen Feldzug, die sogenannte Quanhama-Expedition, aufgezwungen hatte.

Mit den Portugiesen am Ort gewann man zwar keine nähere Fühlung, man strebte eine solche auch nicht an. Immerhin waren der Gouverneur und der Seebefehlshaber würdige und gebildete Persönlichkeiten, mit denen man schon eine Unterhaltung pflegen konnte, die einem etwas gab.

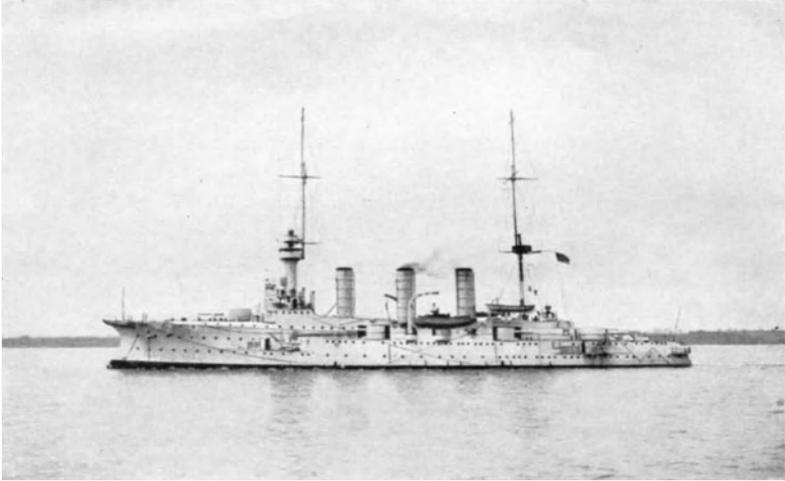
So stattlich der Ort von See aus machte, an Land verblaßte der Eindruck. Die Mehrzahl der größeren Gebäude hatte ihre Fertigstellung nicht erlebt; begonnene Prachtbauten, wie eine Kathedrale und das Rathaus, lagen als Ruinen da. Die Milreis waren ausgegangen, und die Tatkraft der Kolonisatoren hatte tönenden Worten nicht entsprochen. Nun grinste das Grauen aus hohlen Fenstern, und eine falsche Überheblichkeit sah täglich ihr Strafgericht vor sich. Die Straßen um den Palacio do Governador wurden leidlich sauber gehalten. Im Negerviertel konnte man es hingegen vor Gestank nicht aushalten. Aller Unrat, alte Speisereste faulten vor den niedrigen Hütten, die aus Zweigen zusammengeflochten und von außen mit Palmblättern bedeckt waren. Für ein Schiff, das von Südamerika herüberkam, war der Eindruck mangelnder Zivilisation geradezu erschütternd groß, obwohl auch jenseits des „Großen Teiches“ der portugiesische Schlendrian sein Antlitz nur unvollkommen verhüllt hatte.

Der Kommodore war in Loanda gedrückter Stimmung. Man hatte einen seiner jungen Offiziere, den Oberleutnant zur See Sirle, als typhuskrank ausschiffen müssen. Es bestand Lebensgefahr. So etwas verwand Schröder nicht so leicht. Er lebte erst wieder auf, als strammer Dienstbetrieb einsetzte: das Schiff ging in die Große Fischbucht, um Schießübungen mit Geschütz und Torpedo abzuhalten, abermals von mißtrauischen

Portugiesen befragt, ob man dort auch keine Mannschaften an Land werfen würde. Dieses Mißtrauen ging so weit, daß während der ganzen Zeit, die die „Vineta“ in der Großen Fischbucht verbrachte, ein kleines portugiesisches Kanonenboot auf Lauer lag, um sofort einzugreifen, falls es dem fremden Kreuzer etwa einfallen sollte, auf der der Bucht vorgelagerten Tiger-Halbinsel oder sonst irgendwo die deutsche Flagge zu setzen. Der Komplimentieroffizier des Kanonenbootes versicherte zwar, sein Schiff stünde ganz zur Verfügung des Kommodore, in Wirklichkeit ging aber aus allen Fragen, die der Portugiese stellte, ein geradezu lächerlicher Argwohn hervor. Wundern konnte man sich hierüber kaum. Staken doch die portugiesischen, ja selbst englische Zeitungen voller Gerüchte und Andeutungen über Annektionsgelüste, die man Deutschland unterschob, um ihm zu seiner Sorgenlast um Südwest noch weitere Schwierigkeiten aufzupacken. Alles aus dem Grunde, weil es nach Tirpitz im Jahre 1900 „allgemein empfunden wurde, daß Deutschland im Begriff stünde, den unvermeidlichen Schritt zur Weltpolitik zu tun und seinem Handel seine Flagge wenigstens in angenäherter Bedeutung folgen zu lassen“.

Drei Tage vorm Eintreffen der „Vineta“ in der Großen Fischbucht hatte ein russischer Verband in Stärke von acht Kriegsschiffen, elf Transportern und einem Lazarettschiff dort geankert. Dem Kommodore war es nur recht, daß er ihm aus dem Wege gegangen war. Im anderen Falle hätten die Tartarennachrichten nur noch neue Nahrung gefunden. Dem Flaggleutnant glückte es schließlich, den Kommandanten des Kanonenbootes „Lafongo“, einen liebenswürdigen und gebildeten Offizier, von der Haltlosigkeit der Verdächtigungen zu überzeugen. Anders sah es hingegen bei dem sogenannten „Residenten“ der Tiger-Halbinsel aus, einem Neger mit „Leutnantsrang“, der sich in eine rote, goldüberstücte Phantasie-Uniform warf, als der Kommodore gelegentlich bei ihm vorsprach. Diesem Würdenträger und Politiker war und blieb die Anwesenheit S. M. S. „Vineta“ unverständlich und höchst verdächtig, was man unschwer von seinem Gesicht ablesen konnte.

Kommodore — Chef
der Kreuzerdivision des II. Geschwaders



S. M. Gr. Kreuzer „Vineta“
Flaggschiff der Kreuzerdivision
1903—1905



S. M. Linien Schiff „Preußen“
Flaggschiff des II. Geschwaders
1907—1910

Die Erledigung der Schießübungen befriedigte den Kommodore insofern nicht, „als die Kriegsmäßigkeit naturgemäß sehr darunter litt, daß kein Scheibenschlepper vorhanden war“. Schon dieser Umstand deutete ihn wichtig genug, darüber zu berichten, es sei unangebracht, „einen großen Kreuzer allein fahren zu lassen, da sonst nur ein Bruchteil seiner eifrigen Ausbildungstätigkeit am Geschütz nutzbar gemacht werden könne“.

Acht Tage vor Weihnachten ging das Schiff nach Loanda zurück. Man erwartete Post. Aber auch die Sorge um das Befinden des ausgeschifften Offiziers gab Anlaß, das geplante Anlaufen von Zwischenhäfen aufzugeben.

In Loanda traf man S. M. S. „Habicht“ an, ein Kanonenboot aus dem Jahre 1879. Das Schiff war seit zehn Jahren auf Station. An sich war es tadellos im Stande. Wer jedoch von der „Vineta“ herüberkam, entsetzte sich: die Offiziermesse ein Loch, angefüllt mit Lastengeruch; Riesenkaterlaken wimmelten an Wänden und Spinden, die Offizierkammern gestatteten kaum ein aufrechtes Stehen, kein elektrisches Licht, keine Lüftung, kein Eisapparat — das ganze Fahrzeug ein würdiger Vertreter der „guten alten Zeit“!

Zum Weihnachtsfest wurde „Vineta“ mit Palmblättern geschmückt. Auf der Schanze erwuchs ein künstlicher, giftgrün gestrichener Weihnachtsbaum. Der Kommodore hatte ein paar lose Tannenzweige von daheim erhalten. Trotz allem — hätte die Musik nicht die alten Weihnachtslieder gespielt, Feststimmung wäre nicht aufgekommen.

Eine reine Freude bereitete es hingegen, nicht zum mindesten dem Kommodore, daß Oberleutnant zur See Sirlé außer Lebensgefahr kam. Ihn wieder an Bord zu nehmen, verbot sich allerdings. So wurde bestimmt, daß er nach genügender Kräftigung mit einem Transportdampfer die Heimreise antreten solle.

Am 3. Januar 1905 ging „Vineta“ in See, „Habicht“ im Gefolge. Das Reiseziel war Boma in Belgisch-Kongo. Man nahm Herrn Dorbrüg, den deutschen Konsul von Loanda, mit. Da der alte „Habicht“ noch nicht einmal 8 Seemeilen Fahrt

halten konnte, sondern nur noch 7 Seemeilen schaffte, bekam man erst am 4. Januar um 10 Uhr vormittags die Mündung des Kongo in Sicht; zuerst die flachen, mit dichten Mangrovenwäldern bedeckten Ufer der Halbinsel von Monta Sella, danach die an der nördlichen Seite vorspringende Landzunge von Banana. Das Wasser wurde kaffeebraun, Stromkabelungen brachten es zum Quirlen. „Vineta“ ging bei Bulambemba zu Anker. Dem Kommodore widerfuhr eine große Freude: der Lotsenkommandeur, der sich an Bord meldete, war ein Deutscher, Kapitän Michele nannte er sich; und wenn der Schein nicht trog, so verstand er sein Geschäft.

Am Tage darauf wurde stromaufwärts gesteuert. Zwei belgische Offiziere, vom Gouverneur entgegengesandt, befanden sich an Bord. Es fuhr sich herrlich zwischen den grünen Ufern des Stromes; dichtes Gestrüpp, Palmen, Bäume mit Luftwurzeln reichten bis ans Wasser. Kleine Niederlassungen und Faktoreien machten einen wohlthuend gepflegten Eindruck für an portugiesische Verhältnisse gewöhnte Augen, Reiher und Fischadler stiegen hoch, zogen ihre Kreise. Die belgischen Offiziere waren prächtige Menschen. Just in dem Augenblick jedoch, als sie erzählten, jetzt würde die Navigation etwas „capricieuse“, überließ die „Vineta“ ein eigenartiges Zittern, mehrere Stöße am Heck folgten: man saß fest, gründlich fest auf einer Schlickbank, die sich in dem ewig veränderlichen Sahrwasser ganz frisch gebildet haben mußte.

Dem Lotsenkommandeur war der Vorfall äußerst peinlich. Er hätte gern den Triumph gehabt, ein so großes Schiff wie die „Vineta“ bis nach Mateba hinaufzubringen. Der Kommodore beherrschte sich. Seinen Grimm sah man ihm trotzdem an. Es gab zu tun. Beide Anker wurden fallen gelassen, die Kutter zum Loten zu Wasser gefiert. 8 Meter achtern, 8 Meter an Backbord, an Steuerbord aber nur 6 und 7 Meter . . .

„Ich mache Ihnen keinen Vorwurf, Herr Michele“, haßte es scharf über Schröders Lippen. „Es wäre aber besser gewesen, den ganzen Versuch zu unterlassen und vor Banana zu bleiben!“

Beim Ankerausfahren kommen die Schiffsboote gefährlich ins Treiben, was, abgesehen von allen seemannischen Schwierig-

keiten, die Lage insofern nicht gerade angenehmer gestaltet, als sich Krokodile in größerer Zahl blicken lassen. Ein belgisches Lotsenfahrzeug spannt sich vor die Boote der „Vineta“. Durch Einhieven des Ankers und Rückwärtsgang der Schrauben kommt das Schiff frei. Behutsam tastet man sich zwischen den flachen Stellen hindurch, um vor Kiffanga, nahe dem alten Ankerplatz, wieder zu Anker zu gehen.

Der Kommodore blickt seinen Flaggleutnant mit fast schelmischen Augen an. „Und wenn das Meer auch wallete und wütete“, sagt er leise, aber sehr bestimmt, „wir fürchten uns nicht!“

Der Flaggleutnant denkt nicht daran, sein Lächeln zu verbeißen. Er versteht seinen Vorgesetzten. Ist es doch just diese Stelle aus der sonntäglich während des Gottesdienstes zu verlesenden „Allgemeinen Fürbitte“, die Schröder von jeher ausgelassen hat. „Das klingt mir zu ängstlich!“ hat er oft genug erklärt, um von seiner Gepflogenheit in keinem Falle abzuweichen.

Da die Fahrt nach Boma aber nicht aufgegeben werden soll, begibt sich der Kommodore tags darauf an Bord des „Sabicht“, um dort seinen Stander zu setzen. Und nun glückt das Unternehmen. Das Kanonenboot macht an einer Anlegebrücke fest. Der Empfang ist überaus gewandt und zuvorkommend. Für den Kommodore und seinen Stab ist Landwohnung vorgesehen. Der Vizegouverneur des Kongostaates, ein Herr Costermans, der den in Brüssel befindlichen Gouverneur vertritt, hat an alles gedacht und läßt es an nichts fehlen.

Der Kommodore fühlt sich äußerst wohl, zumal da sich Herr Costermans sogleich wegen der „Ungeschicklichkeit seines Lotsen“ entschuldigt hat. Die Unterbringung ist für tropische Verhältnisse denkbar angenehm. Man wohnt im ehemaligen Gouvernementsgebäude, einstöckig, aus Wellblech ausgeführt; der Boden anderthalb Meter über der Erde, um die Luft unten durchzulassen. Ringsum rahmt sich ein schöner Garten. Die Zimmer sind sehr hoch, die Wände eigentlich nur Kulissen, über sich sieht man das Dach. Die Betten hat man mit großen Moskitonetzen sorgfältig verhangen. Das Wichtigste und Er-

freulichste ist aber für den Kommodore: über dem Eingang des Hauses weht die deutsche Flagge, neben ihr steht ein Posten unterm Gewehr!

Nachdem man Boma besichtigt hat — der Platz gleicht einem wohlgepflegten Badeort —, findet am Abend ein Essen beim Gouverneur statt. Wenn die Herren seiner Begleitung auch sämtlich Deutsch verstehen, so sprechen sie doch nur französisch. Der Gouverneur begrüßt den Kommodore, und Schröder hält eine der wirkungsvollsten seiner stets packenden Reden, deren Wert in der Klarheit der Gedanken und in der Ehrlichkeit wortgewordener Überzeugung liegt. Er antwortet auf Deutsch, dankt für den Empfang und gibt dem Wunsche Ausdruck — alle spitzen die Ohren und verstehen ihn in dieser politisch hochgespannten Zeit nur zu gut —, der Kongostaat möge unangefochten seine so erfolgreich begonnene Kultur-aufgabe fortsetzen.

An den Todesengel Malaria haben sich die Herren des Gouvernements gewöhnt. Am Morgen ist ein Offizier im Fort Shinkafassa von ihm dahingerafft worden. „C'est l'Afrique“, sagt man, zuckt die Achseln und ist sich darüber klar, täglich dasselbe Schicksal erleiden zu können.

Bei der Abreise am Tage darauf ereignete sich ein harmloser Zwischenfall, dessen Schilderung wortgetreu dem dienstlichen Bericht Schröders entnommen sei. „Es entbehrte nicht einer gewissen Komik“, so hat er geschrieben, „als die Kongo-Kapelle, nachdem beim Abdampfen Euer Majestät Schiff ‚Sabicht‘ zuerst die beiderseitigen Hymnen gespielt waren, zum Abschied die bekannte Poffenmelodie intonierte ‚Sab'n Se nich den Kleinen Cohn gesehn?‘ Dies war wohl das einzige deutsche Stück, das die Kapelle beherrschte, dazu der Lieblingsmarsch der schwarzen Truppe, dessen launiger Sinn jedoch niemandem bekannt war.“

Einen Tag später stattete der Gouverneur seinen Gegenbesuch an Bord der „Vineta“ ab. Am selben Tage noch gingen die beiden deutschen Schiffe in See. „Sabicht“ wurde entlassen, er hatte seine Aufgabe der Hilfeleistung erfüllt.

Heimwärts bestimmt!

1905

„Es geziemt dem Manne,
„Auch willig das Beschwierliche zu tun.“

(Goethe, Torquato Tasso, 1789.)

Eine Änderung des Reisebefehls in dem Sinne, daß „Vineta“ nicht nach Mittelamerika zurückkehren, sondern zunächst Wilhelmshaven aufsuchen solle, war seit Wochen an Bord bekannt. Als Grund war angegeben, es sei ein Besatzungswechsel vorzunehmen.

Auf der Heimreise wurde die im spanischen Besitz befindliche Insel Annobom angesteuert. Wegen der Ungeeignetheit der kleinen Keede für ein großes Schiff wurde nicht geankert. Der Kreuzer blieb vielmehr nur für einige Zeit gestoppt liegen und setzte dann die Reise nach St. Thomé fort. Das üppig bewaldete, in Gipfelhöhe von weißen Wolken umkränzte Annobom gewährte von See aus einen herrlichen Anblick. Das Erscheinen des großen Schiffes bedeutete für die Eingeborenen sichtbar ein Ereignis. Dichte Scharen von Kanoes kamen entgegengerudert. Ihre Ladung bestand aus Ananas, Bananen und Kakerlaken. Ein Neger behauptete von sich, er sei der Gouverneur der Insel. Als Ausweis für seine Würde schwang er einen Spazierstock mit silbernem Knopf hoch, stets in Gefahr, seine über die nackten Arme gestreiften Röllchen zu verlieren, und wies hierbei wiederholt auf ein weißes Gebäude mit spanischer Flagge, inmitten von Negerhütten, das sein Gouvernementshaus sei. Im übrigen war er dankbar für die Überlassung einiger alter Kleidungsstücke. Daß dies Verfahren ortsüblich war, stand in der „Segelanweisung“ zu lesen, einer Zusammenstellung von allerhand Angaben, die für ein Auslandsschiff nicht nur in navigatorischer, sondern, wie man sieht, auch in „politischer“ Hinsicht von Bedeutung sind.

Vor St. Thomé wurde für mehrere Tage geankert, um Post zu empfangen und zu befördern. Die Insel ist von beispielloser Fruchtbarkeit. Nur daß auch hier die portugiesische Beschaulichkeit herrschte. Die Stadt war zerfallen und schmutzig. Die Natur schwelgte dagegen in wahren Wundern tropischer Schönheit.

Die Nachrichten, die man erhielt, lauteten ernst. Im Fernen Osten war Port Arthur den zähen Angriffen der Japaner erlegen. Weit unmittelbarer berührte das Schiff aber die Tatsache, daß in England wieder einmal in mehr als unverblümter Form zum Kriege gegen Deutschland gehezt wurde, und daß offenbar bereits Verschiebungen britischer Seestreitkräfte im Gebiet der Nordsee stattgefunden hatten, die sich als Friedensmaßnahmen kaum erklären ließen. Was sollte „Vineta“ tun, wenn es zum Kriege kam? Die Frage wurde viel und ernst besprochen. Eine Antwort, die den Kommodore und das Offizierkorps befriedigte, ließ sich nach Lage der Verhältnisse kaum finden. Weder die Geschwindigkeit noch die Gefechtskraft der Schiffe der „Vineta“-Klasse reichten hin zur Führung eines Kreuzerkrieges. Man darf es heutzutage eingestehen, diese „Großen Kreuzer“ stellten einen völlig verfehlten Typ dar. Und die Engländer hatten schon recht, wenn sie ihnen den Spottnamen „Ten minutes battleships“ beilegte; was bedeuten sollte: sie sehen zwar so mächtig aus wie Schlachtschiffe, sind jedoch binnen kürzester Frist Hand über Hand zu erledigen! Wobei ausdrücklich hervorgehoben sei, daß diese Fehlbauten nicht etwa auf das Schuldkonto des Großadmirals von Tirpitz gehen. Sie sind vielmehr vor seiner Amtstätigkeit als Staatssekretär des Reichsmarineamts entworfen worden.

Für den auf St. Thomé folgenden Aufenthalt in Gabun (Französisch-Kongo) war es bemerkenswert, daß sich an Land ein geradezu freundschaftlicher Verkehr mit französischen Offizieren ergab. Der Aufenthalt stand sonst aber unter dem Zeichen „Dauerregen“. Das Land schien leidlich gepflegt, wies jedoch deutlich Spuren von Rückschritt auf. Mit den Eingeborenen herrschte vorwiegend noch Tauschhandel. Der Menschenschlag, einschließlich der Frauen, war gutaussehend; elastische, schlanke Gestalten mit bunten Kopf- und Lententüchern, um Füße und Arme breite bronzene Spangen, die Lippen nicht wulstig, sondern schmal. Der deutsche Konsul sowohl wie der Kabinettschef des Gouverneurs versicherten, daß die Kolonie ein Schmerzenskind Frankreichs sei; einmal aus wirtschaftlichen Gründen, dann aber auch, weil nur wenige Stunden von Libre-

ville entfernt alles andere, nur keine Sicherheit herrsche. Mit Vorliebe würden Weiße erschlagen und gefressen. Der Gedanke, Gabun als Flottenstützpunkt auszubauen, war bereits aufgegeben. Dakar in Senegambien hatte ihm den Rang abgelaufen.

Der 17. Februar 1905 wurde ein großer Tag für S. M. S. „Vineta“: das Schiff ankerte vor Kribi, befand sich im Kamerungebiet! Wie immer begab sich der Flaggleutnant als Erster an Land. Ein Negerbengel mit Namen Wilhelm machte als Führer die Sonneurs; ein fixer Kerl, der gut deutsch sprach. Dazu offenbarte sich eine landschaftliche Pracht, daß dem Flaggleutnant das Herz im Leibe lachte. Das Staunen wuchs aber noch beim Anblick einer mit Mangobäumen bepflanzten breiten Allee, des Anfanges der großen Karawanenstraße nach Jaunde — ja, hier wurde geschafft, hier herrschten Sauberkeit und Ordnung, hier regten sich deutscher Fleiß und deutsche Tatkraft! Und die Straße nach Jaunde war begangen, Trägerkarawanen bevölkerten sie in unaufhörlicher Reihenfolge. Vornehmlich schritten Saussas einher, von stattlichem Wuchs, mit kunstvoller blauer Tätowierung auf Brust und Rücken, aber auch Vertreter vieler anderer Stämme und Völker. Elfenbein und Gummi brachten sie zur Küste, tauschten die Ware gegen Stein- schloßflinten, Pulver, Tücher und Ketten. Außerdem nahmen die Träger Waren mit für die Faktoreien im Innern des Landes.

Natürlich gab es auch hier zu klagen; allzuviel Bürokratismus in kleinen Dingen, Scheu vor der Regelung großer Fragen, dazu im Innern keine Gewähr für Gehorsam und unbedingte Sicherheit. Am besten sah es in der Umgebung der Militärstationen aus, wo eine strenge militärische Faust das Heft in Händen hielt. Und ein Name fiel immer wieder: Hauptmann Dominik in Jaunde, der war aller Schwarzen Held und Liebling!

Nach eintägigem Aufenthalt wurde Anker gelichtet, um der Insel Fernando Po einen Besuch abzustatten. Die Spanier warteten mit einem großen Begrüßungsfest auf. Die Wogen der Begeisterung gingen hoch, die „Evivas“ auf Deutschland, die deutsche Flotte und den deutschen Kaiser wollten schier kein Ende finden. Als der Kommodore mit den Offizieren der

„Dineta“ zu den Booten ging, um an Bord zurückzukehren, hatten die Väter der Stadt St. Isabel, an der Spitze der Alkalde, auf dem Platz oberhalb der Landungsbrücke noch eine weitere Ehrung vorbereitet. Abermals wurden Ansprachen gewechselt, die der einzige auf Fernando Po lebende Deutsche, ein Herr von Klizing, verdolmetschen mußte. Die Negerkapelle St. Isabels spielte „Seil dir im Siegerkranz“ abwechselnd mit der spanischen Hymne, eine neue Serie von „Evivas“ wurde verabreicht, und unter dem Zusammenlauf und dem Geschrei der gesamten Bevölkerung erreichte man endlich den Dampffutter.

Zur Belohnung für die Anstrengungen, die man bei der von südländischer Lebhaftigkeit bewegten Feier auf sich hatte nehmen müssen, zeigte der Pik von Fernando Po, vom Gold der Abendsonne umronnen, in majestätischer Ruhe seinen stolzen Gipfel.

Wir wissen, dem Kommodore lagen solch rauschende Feste wenig, trotzdem erkannte er an, daß die Feier auf Fernando Po aus ehrlichem Herzen und aufrichtiger Zuneigung zum deutschen Volke entstanden sei. Der Verlauf des Weltkrieges und die Einstellung des spanischen Volkes zu uns nach dem Kriege, sie haben den Wahrheitsbeweis hierfür hundertfältig erbracht.

Ganz seltsam ist, daß das Innere der gewiß nicht allzu großen Insel — sie umspannt nicht ganz 2000 Geviertkilometer — im Jahre 1905 noch unerforscht und alles andere, nur nicht unterworfen war. In den Bergen herrschte ein König, der sich um die spanische Oberhoheit überhaupt nicht kümmerte. „Die Eingeborenen, die Bubys“, so hat Schröder humorvoll berichtet, „ahnen wohl kaum etwas von der spanischen Herrschaft. Sie sollen aber ein gutmütiger Volksstamm sein.“

Ein zweiter Besuch im Kamerungebiet bescherte der „Dineta“ ein längeres Liegen in der Ambasbucht vor Victoria. Sie traf hier mit dem Kanonenboot „Wolf“ zusammen, das im Vermessungsdienst tätig war.

Es ist nicht zu viel gesagt, wenn man die Ambasbucht zu den schönsten Häfen der Welt rechnet. Unmittelbar aus dem Meerespiegel steigt der Kamerunberg bis zur stolzen Höhe von 4000 Metern empor. Und wenn er sein Haupt zur Zeit der

Wintermonate auch oft in dichte Wolken hüllt, so bleibt der Eindruck dieser Landfeste doch gewaltig: ein Riese reckt sich hoch über die See und spottet in seiner stummen Wucht selbst wütendstem Sturmgebraus, das aus Weltmeerweiten stammt.

Während des Aufenthaltes der „Vineta“ herrschte gutes Wetter vor. Auf dem Ankerplatz stand allerdings dauernd eine leichte, wenn auch ungefährliche Dünung. Nach Schröders Vorschlag hätte es sich für den Fall, daß der Ort Victoria im wirtschaftlichen Aufblühen blieb, durchaus gelohnt, durch Errichtung eines Steindammes einen in jeder Hinsicht ausgezeichneten Hafen zu schaffen.

Victoria selber hinterließ, ähnlich wie Kribi, den Eindruck planvoller Aufbauarbeit. Eine Palmen- und eine Kakaobaumallee waren in der Anpflanzung begriffen. Die Negerhütten machten einen gepflegten Eindruck. Die schwarze Jugend sprach fast durchgehend Deutsch. Der Leiter der „Westafrikanischen Pflanzungsgesellschaft Victoria“, ein Dr. Esser, stattete seinen Besuch beim Kommodore ab. Er war der bedeutendste Plantagenbesitzer der ganzen Kolonie. Seine Ansiedlung lag an der sogenannten Kakao-Bucht nördlich von Victoria. Ein schöner Weg führte über Uferberge dorthin. Im Verlauf von acht Jahren hatte Dr. Esser seine Anlagen mangrovenbewachsenem Urwaldgebiet abgetrozt und abgerungen. In dem von ihm erbauten weitgestreckten Pflanzerdorf gab es Steinhäuser für die Beamten und saubere Eingeborenenwohnungen. Beim Dorf war ein Teil des Waldes stehen geblieben, um die Pflanzungen gegen die Seebrise zu schützen. Dahinter begannen die Kakaoplantagen. Voller Stolz zeigte Dr. Esser sein Werk. „Zwei Tage lang“, erklärte er, „können Sie von hier aus ins Innere wandern, ohne aus dem Kakao-Anbau herauszukommen. Seldeisenbahnen, von einem Pionieroffizier angelegt, durchziehen das bebaute Land nach allen Richtungen. Viele tausend schwarze Angestellte sind bei der Arbeit. Der Kakao ist nicht von besonderer Güte, er soll vielmehr durch seine Menge zum billigen Volksernährungsmittel werden. Der Boden ist zerbröckeltes, poröses Lavagestein und daher sehr fruchtbar. An den Gummibaum ist man vor zwei

Jahren herangegangen. Doch dauert es zehn Jahre, ehe der Gummibaum anzapfbar wird. Ein Versuch mit Kaffee ist fehlgeschlagen. Sinegen gedeiht die Ölpalme reichlich. Sie bringt nur weniger ein als Kakaο.“

Die amtlichen Stellen klagten über eine falsche Personalpolitik; der Neger müsse Vertrauen fassen, das könne aber nur gelingen, wenn die deutschen Beamten nicht hin und her versetzt würden wie in der Heimat. Der größte Fehler sei aber die schwache militärische Bedeckung der Kolonie. In Victoria gab es damals, sage und schreibe zwölf schwarze Polizeisoldaten! Daß mit einem solchen Aufgebot bei einer Aufstandsgefahr nicht viel zu machen gewesen wäre, bedarf kaum der Betonung. Diese Aufstandsgefahr war aber beileibe kein Hirngespinnst. Der Kommodore fuhr mit dem Kanonenboot „Wolf“ nach Duala hinauf. Über die Sicherheit in der Kolonie hat er aus diesem Anlaß wie folgt berichtet: „Die Negerbevölkerung in den Hafenstädten macht im allgemeinen einen gutartigen und wohl-erzogenen Eindruck. Dies kann man dagegen, soweit sich dies von außen beurteilen läßt, von dem Bergvolf des Kamerun-berges, den Baguiris, nicht sagen. Sie sehen finster und miß-vergnügt aus. Meines Erachtens wird es gut sein, wenn man auch in Kamerun stets mit Aufständen rechnet und dementsprechend die schwarze Schutztruppe auf einer angemessenen Höhe hält. Sollte in Kamerun je ein allgemeiner Aufstand ausbrechen, so wird er noch bedenklicher wie in Südwestafrika werden, da es unmöglich ist, in dem ungesunden Klima eine größere Zahl weißer Soldaten zu verwenden. Hiermit hängt auch die Frage des Ersatzes der Schutztruppen zusammen. Zur Zeit deckt man ihn vorwiegend aus der Kolonie selbst. Auch dies kann folgens schwer werden; um so mehr, als jeder entlassene Schwarze, nachdem er unsere Kampfweise, Schießfertigkeit usw. gelernt hat, in sein Heimatdorf zurückkehrt. Meines Erachtens sollte die Rekrutierung grundsätzlich nur aus Schwarzen anderer Staaten erfolgen, selbst auf die Gefahr hin, daß die Kosten für die Truppe dadurch erhöht würden. Ehe nicht der größte Teil der Truppe aus Fremden besteht, wird man nie vor Gefahr ganz sicher sein.“

Ein besonderes, ja ein „uneingeschränktes“ Lob hat Schröder der Musikkapelle der Schutztruppe gespendet. Sein gesundes, allen Übertreibungen abholdes Urteil erwies sich trotzdem auch hier. Man plante, die Kapelle zu einer Konzertreise nach Deutschland zu schicken. Mit nachstehenden Worten hat sich Schröder dagegen ausgesprochen: „Ob eine solche Reise angebracht ist, erscheint mir zweifelhaft. Wie Vorgänge zeigen, werden solche Schwarzen bei uns mit einer weit über das Ziel hinausgehenden Aufmerksamkeit, besonders von dem weiblichen Teil der Bevölkerung, empfangen. Die Schwarzen werden dadurch zu falschen Vorstellungen erzogen. Sie sind nach ihrer Rückkehr verdorben und bilden nur eine Gefahr für die weitere gedeihliche Erziehung der übrigen schwarzen Bevölkerung. Der Rassenunterschied zwischen ‚Weißen und Schwarzen‘ muß ihnen dauernd eingeprägt bleiben.“

Im Frankreich von heute verfolgt man andere Ziele. Ein Mensch wie Ludwig von Schröder, kernnordisch bis in die Knochen, wäre hierfür nie und nimmer zu haben gewesen!

Ungemein charakteristisch für die Eigenart der Schwarzen sind nachstehende Schilderungen, die dem Tagebuch des Flaggleutnants entnommen sind. Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze hat über Duala geschrieben: „Abends wandere ich in der Dunkelheit noch ein wenig durch den Ort. Eigenartig tönt das Klopfen der Palaver-Trommeln von allen Seiten durch die Straßen. Der turmartige Palast des Königs Manga Bell zeichnet sich nicht unschön gegen den Himmel ab. Ich frage einen Palaver-Mann, was er da austrommele. Er sagt: ‚Es ist ein bigges Man-of-war in Victoria, für das sollen morgen Eier und Kühner zum Verkauf auf den ‚Wolf‘ gebracht werden!‘“

Und an einer anderen Stelle des Tagebuches heißt es: „Vormittags besuche ich den König Manga Bell in seinem Palast. Er ist gerade draußen beschäftigt, kommt aber sofort an, als er mich in seinem Hause erblickt, und führt mich in den Speise- und Prachtsaal, wo er mir seinen Sohn Alfred vorstellt. Das Lokal ist spassig eingerichtet, nach seinen eigenen Angaben gebaut, wie der König stolz sagt. Zum Teil schöne geschmückte Möbel in

verschiedenstem Stil, zum Teil Schundware; ein gräßlicher Bildruck der Kaiserfamilie, Königin Luise und Napoleon in Tilsit als Stich, die Spiegel meist ohne Glas, weil es auf der Reise zerbrach, sonst aber alles ganz sauber. Der König selbst europäisch gekleidet, mit weißer Wäsche, weißen Hosen, Kackjackett, führt die Unterhaltung auf Englisch, obgleich er vorzüglich Deutsch versteht. Man sagt, er wolle die „Du“-Anrede vermeiden, und spräche daher Englisch, wo er des „you“ sicher ist. Ich frage ihn nach seinem Europa-Aufenthalt, er erkundigt sich nach dem großen Schiff und seinen Kanonen. Wir unterhalten uns ganz manierlich. Der alte Kerl spricht das Englisch fließend. Nach etwa 10 Minuten sagt er, er habe Gerichtssitzung. Die deutsche Regierung hat ihm die Gerichtsbarkeit in einigen kleinen Sachen gelassen. Ich bleibe dazu da. Manga Bell mit Sohn und ich setzen uns auf die Veranda. Der King läßt mir ein Glas Bier vorsezen, das Glas mit goldenem M köstlich geziert, und die Sitzung geht los. Es handelt sich um ein Kanoe-Palaver, um Auszahlung der Gebühren für eine Kanoe-fahrt. Der König erklärt den Leuten, die sich zu etwa zwanzig vor ihm herumdrängen, den polizeilichen Tarif. Sie sind anderer Meinung, es ist ein lautes Durcheinander. Dann aber hebt Manga Bell seinen Finger hoch, alles ist still, er redet. Er hält gute Disziplin, wie es scheint. So geht es eine Weile fort. Endlich haben die Leute verstanden und verziehen sich auf Manga Bells Geheiß. Auch ich verabschiede mich und gehe zum Essen ins Hotel.“

Als der Kommodore wieder in Victoria eintraf, erwartete ihn der Befehl zur beschleunigten Heimreise; veranlaßt durch die Spannung mit England, die sich aus dem Zusammenbruch der russischen Macht in Ostasien und aus Frankreichs einsetzendem Liebeswerben um Albions Gunst herleitete. „Vineta“ sollte am 15. März in Kiel eintreffen, die Fahrt hatte über Monrovia, Freetown, die Kapverden und Vigo zu führen.

Kaisers Geburtstag wurde noch vor Victoria festlich begangen. Gäste von Land und die Offiziere des „Wolf“ kamen dazu an Bord der „Vineta“. Der Kommodore wies in seiner Rede auf den Ernst der politischen Lage hin, und er hatte allen

Grund dazu. Als er auf die gehässigen Sezereien Englands zu sprechen kam, führte er Petri Wort an: „Herr, soll ich mit dem Schwerte dreinschlagen?“ Dieses Wort käme einem unter den obwaltenden Umständen immer wieder in den Sinn. Auf Verbündete hätten wir kaum zu rechnen, unsere einzigen Freunde seien wir selber, unsere Kriegstüchtigkeit und unser scharfes Schwert. Man sprach während des ganzen Abends von nichts anderem, zumal da auch die Heimatpost Einzelheiten berichtete. Danach hatte es um die Weihnachtszeit besonders ernst ausgesehen, damals, als die „Vineta“ selbender mit ihrem alten Freunde, dem britischen Kreuzer „Barrosa“ vor Loanda gelegen hatte.

Ob der Briten über die politische Lage wohl auch so mangelhaft unterrichtet gewesen war wie das deutsche Schiff? Es ist kaum anzunehmen. Sicherlich, die stärkere Beherrschung des Kabelnetzes hat hierbei mitgesprochen. Damit ist aber längst nicht alles erklärt. Das Deutschland der Vorkriegszeit hat nach Bismarcks Ausscheiden in fast allen Fragen der großen Politik in einer Harmlosigkeit und Gutgläubigkeit dahin gelebt, die sich zur Schwäche ausgewachsen hatte. Wir vertrauten dem Wort, daß „ein gutes Gewissen“ — was wir ohne Frage hatten — „ein sanftes Ruhelissen sei“, vergaßen dabei aber ganz, daß wir besagtes Ruhelissen überhaupt nicht benutzten, mit unserem Arbeitseifer vielmehr den anderen als Hecht im Karpfenteich erschienen. Und wenn wir uns auch noch so friedfertig gebärdeten, friedfertig bis zur Selbstverleugnung, Liebe brachte uns das nicht ein. Denn die Welt lebt nicht von „Sentiments“, sondern von „Realitäten“; genau wie die Natur, die kein Theater, sondern Wirklichkeit ist; ja, man darf sogar sagen: brutale Wirklichkeit!

Vor dem Inseegehen der „Vineta“ nahm der Bezirksamtman von Victoria die Gelegenheit wahr, solchen Häuptlingen, deren Stämme im Grunde genommen noch wenig unterworfen waren, das „Big ship Vineta“ zu zeigen. Reden taten die Häuptlinge wenig, zumeist staunten sie sprachlos. Einige ließ man eine 8,8-cm-Salutkartusche abfeuern, was ihnen sichtbar einen tiefen Eindruck machte.

Nachdem die letzten Tage Gelegenheit geboten hatten, mit dem Gouverneur der Kolonie, Herrn von Puttkammer, der von einer Urlaubsreise nach Europa zurückgekehrt war, Sühnung aufzunehmen, nachdem ferner noch ein Ausflug ins Innere bis nach dem tausend Meter hoch gelegenen Buea unternommen worden war, ging S. M. S. „Vineta“ in See. Die Verschiebung des Abreisetages war dem verspäteten Eintreffen des Kohlendampfers zuzuschreiben.

Am 16. Februar 1905 traf das Schiff vor Monrovia ein. Im Brandungsboot unter Führung des Lotsen Toby Tom fuhr der Flaggleutnant an Land, um mit dem deutschen Konsul, Herrn Stanour, Sühnung aufzunehmen. Dem Kommodore ging das Anlaufen der Negerrepublik Liberia arg wider den Strich. Er bewegte sich hastiger als sonst und mit gesträubten Schnurrbartspitzen. Der Flaggleutnant hatte strengste Anweisung erhalten, festzustellen, ob im Falle der Begrüßung der Landesflagge der Salut S. M. S. „Vineta“ auch erwidert werden würde. Die Versprechungen lauteten nicht gerade günstig. Man würde sich Pulver beschaffen, wurde dem Flaggleutnant auf seine Frage entgegnet. Im übrigen würde der Präsident es sich zur Ehre anrechnen, wenn der deutsche Kommodore ihm am nächsten Tage seinen Besuch abstatte. Bevor in dieser Hinsicht etwas unternommen werden konnte, war den Regeln zwischenstaatlicher Gebräuche zufolge der Landessalut zu erledigen; zumal da die Versicherung der Erwidernng endgültig vorlag. Der Kommodore fand sich zu dem Akt an Deck ein. Aus seinen Schnurrbartspitzen waren Stacheln geworden. „Schulze“, ermahnte er seinen Flaggleutnant, „passen Sie genau auf, daß von Land die richtige Schußzahl fällt!“

Die Neger an der Salutbatterie Monrovias schwitzten, weil ihre Geschütze nur hin und wieder funktionierten. Aber auch an Bord der „Vineta“ perlten manch einem Tropfen auf der Stirn. Der „alte Schrott“ war ganz Grimm, ganz Zorn! Und als die richtige Schußzahl liberianischen Pulvers endlich verschossen war, da atmeten viele erleichtert auf.

Auch dem deutschen Konsul, einem prächtigen Menschen, lebensflug und lebensfroh, erging es nicht anders. „Herr

Kommodore“, begann er behutsam, noch galt es nämlich einen zweiten Stein des Widerstandes aus dem Wege zu räumen, „bei dem Besuch an Land wird der Präsident der Republik zu einem Frühstück einladen, eine besondere Ehrung —“

„Ich setze mich mit keinem Neger an einen gedeckten Tisch!“ schallt es messerscharf zurück.

„Geduld, Geduld“, mahnt der Flaggleutnant insgeheim. Und Franour hat Geduld.

Über den Besuch und das Frühstück hat Schröder in seiner geraden Art, die sich, wie wir wissen, nie verleugnete, an Seine Majestät den Kaiser wie folgt berichtet: „Da der Kaiserliche Konsul Franour erklärte, daß er das Nachsuchen einer Audienz zurzeit für sehr nützlich erachte, ersuchte ich ihn gemäß der mir Allerhöchst erteilten Befehle, die nötigen Schritte zu tun. Die Audienz fand am 16. vormittags statt. Der Präsident empfing mich im Beisein einiger seiner Minister, Gespräche besonders bemerkenswerten Inhaltes wurden nicht geführt. Zum Schluß lud mich der Präsident zum Frühstück für den nächsten Tag ein. Hierüber hatte mich der Kaiserliche Konsul bereits vorher verständigt und mich gebeten, die Einladung anzunehmen, da eine Ablehnung zu Ungunsten der deutschen Interessen ausgebeutet werden könne. Am 18. mittags leistete ich mit einigen Offizieren der Einladung Folge. Alle Persönlichkeiten von Rang der Republik, sowie die fremden Konsule waren dazu eingeladen. Der Präsident trank auf das Wohl Eurer Majestät und des deutschen Reiches, worauf ich auf das Wohl des Präsidenten und der Republik einen Toast ausbrachte. Später erhob sich noch ein schwarzer Professor, welcher in längerer Rede auseinandersetzte, daß der deutsche Handel für das Wohl der Republik eine direkte Notwendigkeit sei, und man daher hoffen müsse, daß zwischen Deutschland und Liberia immer die besten Beziehungen bestehen blieben. Wie mir der Konsul versicherte, ist es eine Ausnahme, daß der Präsident zu Ehren eines fremden Kriegsschiffes ein Fest gibt. Nur ein französischer Admiral sei vor zwei Jahren einmal eingeladen worden. Die Einladung mag wohl zur Erhöhung der Bedeutung des Besuches Eurer Majestät Schiff

„Vineta“ beigetragen haben, angenehm war sie aber nicht bei der schwarzen Gesellschaft.“

Eine willkommene Ergänzung zu dieser preussisch-schmutzlosen Schilderung bilden die Tagebuchaufzeichnungen des Flaggleutnants, die also lauten: „Vormittags ziehen wir an Land zur Audienz beim Staatsoberhaupt. Der Wohnsitz ist schon von außen ein mäßiger Bau, das Empfangszimmer, wenn man den stallartigen Saal so nennen will, wenig gepflegt. Verstaubte Porträts hängen schief an den Wänden, aus den Sofas quillt die Polsterung heraus. Die Schwarzen, die uns in abgeschabten Gehrocken und bunten Krawatten erwarten, sind Minister. Sie haben sämtlich schlaue Gesichter. Als der Präsident erscheint, gibt es Sekt — extra dry and warm. Er begrüßt die „Vineta“, die, wie alle deutschen Schiffe bisher, erfreulicherweise nur zu ‚complementary‘ Zwecken hergekommen sei. Am Nachmittag kommt ‚das Kabinett‘ zum Gegenbesuch an Bord; der Adjutant des Präsidenten in phantastischer Uniform. Wir führen sie im Schiff herum. Zum ‚luncheon‘ versammelt man sich am nächsten Tage an Land in der gleichen Halle wie beim Besuch. Mit den ‚Herren‘ geht es noch an, weit schlimmer wirken die schwarzen ‚Ladies‘ in ihrer europäischen Gewandung. Man unterhält sich, so gut es geht, bis sich die Würdenträger unter zahlreichen Kragfüßen versammelt haben. Das Essen findet auf einer Veranda statt. Manches schmeckt nach Palmöl, vieles ist aber nach europäischem Geschmack zubereitet und durchaus genießbar. Die Rede des Präsidenten ist nicht ungeschickt. Als der Kommodore auf die ‚independency‘ des Landes trinkt, erregt er großen Beifall. Im übrigen hat er als Tischherr der Frau des Präsidenten keinen leichten Stand. Ich atme auf, als alles vorüber ist.“

Monrovia selber machte einen unglaublich verwahrlosten Eindruck. Von irgendwelcher Pflege der Straßen war nicht die Rede. Man mußte wie auf Bergpfaden von einem Stein zum anderen springen, um den größten Schmutz zu vermeiden. Wenn Schröder auch die Stadt in ihrem Aussehen mit Port au Prince auf Haiti verglich, so hat er andererseits doch hervorgehoben, daß die Bevölkerung einen weit besseren Eindruck

hinterließ als die Haitianer, die in jener Zeit jedenfalls moralisch noch arg verkommen waren.

Im Zusammenhang hiermit darf daran erinnert werden, daß sowohl Haiti wie Liberia während des Weltkrieges auf Seiten unserer Gegner standen und somit auch zu den Mächten gehören, die das Versailler Diktat unterzeichnet haben.

Der Abschluß der „Vineta“-Reise kann in wenigen Worten zusammengefaßt werden. In Freetown (Sierra Leone) herrschte echt englisches, großzügiges Kolonialleben. Da die Kriegsgeister mittlerweile nicht mehr ihre heftigsten Kriegstänze aufführten, pflegte man den üblichen wohlthuenden Verkehr. Auf den Kapverden grüßte zum letztenmal der Süden mit allen seinen Reizen an Licht- und Farbenpracht, just, als wolle er das Abschiednehmen schwer machen. Man gelangte in den Besitz von reicher Post. Über das Fortbestehen des Verbandes der Kreuzerdivision lag noch Dunkel. Aus den Zeitungen ging hervor, daß die britische Flotte großangelegte Manöver abhalten wolle. In der englischen Presse hieß es hierüber: „The situation supposed is such as might exist at a period, when the relations of this country with some hypothetical power had become so seriously strained, that an outbreak of hostilities was possible at any moment.“ Und geschwellt von Stolz auf seine Vergangenheit verkündete man „The sea is all one and for that reason the operations are to extend all over the world!“

Es wird niemand behaupten können, daß die deutsche Flotte vom Jahre 1905 der britischen Flotte bedrohlich war. Wenn England damals schon solch geharnischte Worte an unsere Adresse richtete — daß sie uns galten, darüber bestand in der ganzen Welt kein Zweifel —, dann folgte es jenen Gedankengängen, die im Jahre 1909 in einer preisgekrönten, also amtlich anerkannten Schrift eines britischen Seeoffiziers ihren Niederschlag fanden und also lauteten: „Wir ziehen nicht aus sentimentalischen Gründen in den Krieg. Ich bezweifle, daß wir es jemals taten. Krieg ist das Ergebnis von Handelsstreitigkeiten. Sein Ziel ist, unserem Gegner mit dem Schwerte diejenigen wirtschaftlichen Bedingungen aufzuzwingen, die wir für not-

wendig erachten, um uns Handelsvorteile zu verschaffen. Wir bedienen uns aller nur denkbaren Vorwände für den Krieg, aber zugrunde liegt allen der Handel.“

Vigo war der letzte Auslandshafen, den die „Vineta“ anlief. Am Abend vor der Abfahrt kamen zwei Spanier vom Casino de Vigo an Bord, um dem Kommodore zum Abschied einen Blumenstrauß für seine Frau zu überreichen; auch ein sprechender Beweis dafür, wie beliebt der Grimmbart im Grunde genommen war, zumindest bei allen ritterlichen und aufrechten Männern.

Und dann kam das Einlaufen nach Wilhelmshaven. Wetter wie immer trübe. Und doch gab es eine Freude: Schröder war zum Flaggoffizier befördert, Wilhelmshaven schoss Salut!

Die Kreuzerdivision jedoch, sie wurde endgültig aufgelöst. Und so kam als letzter Befehl heraus:

Wilhelmshaven, den 15. März 1905.

Divisionstagesbefehl Nr. 8.

1. Seine Majestät der Kaiser haben die Gnade gehabt, mich durch Ordre vom heutigen Tage zum Kontre-Admiral zu ernennen und mich von der Wahrnehmung der Geschäfte des Chefs der Kreuzerdivision zu entheben.

2. Die Kreuzerdivision ist jetzt aufgelöst. Ich spreche bei dieser Gelegenheit allen Offizieren und Mannschaften meine Anerkennung und meinen Dank für die treue Mitarbeit im Allerhöchsten Dienste aus und wünsche allen Schiffen und deren Besatzungen eine glückliche Weiterfahrt und seiner Zeit eine frohe Heimkehr.

gez. Schröder.

Als der „Alte“ von Bord geht, wird der Kommodorestander niedergeholt. Mit Wehmut sieht der Stab den letzten Zipfel des Kommandozeichens hinter der Reling verschwinden.

Eine ereignisreiche und von Stolz erfüllte Zeit hatte ihren Abschluß gefunden. Für Ludwig von Schröder mögen es die schönsten und glücklichsten Jahre seines aktiven Dienstes gewesen sein.

Inspekteur der Schiffsartillerie
Chef des II. Geschwaders

1905 — 10

*„In Wind und Wetter, nicht bei Tanz und Reigen,
„Kann sich der Mann im wahren Lichte zeigen.“*

(Samuel Smiles, Der Charakter, 1871.)

Es ist eine der schönsten Aufgaben darstellender Geschichte, wozu ja auch in ganz bescheidenem Maße dieses Werk gehört, im Flusse der Betrachtungen neben der Hauptperson auch solcher Männer zu gedenken, die sich in dem behandelten Zeitabschnitt in besonderer Weise hervorgetan haben. Zu ihnen gehörte im Rahmen der alten Flotte der Admiral von Thomsen.

Nachdem sich die Seeoffiziere alten Schlages eine Zeitlang mit Erfolg dem Eindringen technischer Kräfte in den gesamten Borddienst widersetzt hatten — bis zum Jahre 1877 lag die Leitung des Dezernats für Artillerie- und Waffenwesen in der Admiralität in den Händen eines Armeeeoffiziers —, brachen eines Tages eben jene Kräfte einer Sturmflut gleich in das Arbeitsgebiet der Marine ein, vornehmlich unter der Leitung des Großadmirals von Tirpitz. Seiner Darstellung nach hatte man den Verwaltungsbeamten in der Admiralität zuviel Macht über die Technik eingeräumt. Der stille Kampf zwischen Juristen und Technikern war einer der Gründe, weshalb der Flottenbau neuen Stils mit mangelhaft vorgebildetem Personal, das überdies zahlenmäßig nicht einmal ausreichte, begonnen werden mußte. Tirpitz' Meisterhand verstand es, ohne Entwurzelung überkommener Werte das wie in einem Stauwehr aufgespeicherte gewaltige Leistungsvermögen der Technik in zweckentsprechend gebundener Form für das Werk des Aufbaues „seiner“ Flotte nutzbar zu machen.

Mit der Umgestaltung des Schiffbaues waren auch für die Waffenverwendung völlig neue Grundbedingungen geschaffen worden. An Stelle des handbetriebenen schweren Einzelgeschüzes waren von technischen Kräften bewegte Geschütztürme getreten; Fortschritte in der Bauart der Rohrverschlüsse, der Lafetten, aber auch der Kartuschen ermöglichten bis zum stärksten Kaliber hinauf die Einführung von Schnelladekanonen; nicht zum mindesten waren es aber die wesentlich vervollkommneten Feuerleitungs- und Befehlsanlagen, sowie

die Wunderwerke der optischen Industrie in Form von Entfernungsmessgeräten und Fernrohrvisieren, die das Schießverfahren aus dem Banne des Nahkampfes lösten und auf ständig wachsende Entfernungen verlegten.

Das weite Fragengebiet, das sich hierdurch eröffnete, ein Neuland, in dem man sich zunächst recht unsicher umbertastete, wurde maßgebend durchforscht und ergründet vom Admiral von Thomsen; einem feingeistigen Manne von zartem Körperbau, jedoch von unbeirrbarer Sicherheit im Herausfinden der entscheidenden Probleme, dazu begnadet von einem hochwissenschaftlichen Geiste. Thomsen ist es zu verdanken, wenn die junge deutsche Marine als erste von allen Flotten der Welt in systematischer Untersuchung und Erprobung ein Fernschießverfahren entwickelte, das für eine lange Reihe von Jahren seinesgleichen nicht hatte. Dieses Verdienst ist um so höher zu veranschlagen, als Thomsens Arbeit in gewisser Hinsicht seiner Zeit vorauseilte. Was er mit unzulänglichen Mitteln schuf und ausbaute, wies ausgesprochen in die Zukunft. Es war Arbeit nicht nur für heute und morgen, sondern ein Schaffen, das für die gesamte Schießausbildung der alten Flotte die Grundlage abgab. Und diese Grundlage war derart fest gefügt und weit gespannt, daß selbst die artilleristischen Erfolge des Weltkrieges sich im wesentlichen aus ihr herleiteten. Als andere Marinen bei ihren Schießübungen noch den Hauptwert auf ein sportmäßiges Nahschießen legten, waren wir längst dazu übergegangen, Fernschießen unter solchen Bedingungen abzuhalten, die dem Ernstfalle in aller nur denkbaren Treue zu entsprechen suchten. Und dieses Bestreben hat Ludwig von Schröder insonderheit gefördert, als er zum Inspekteur der Schiffsartillerie ernannt wurde. Auch ihm war der Satz geläufig, daß man den Feind auf denkbar größte Entfernungen mit der Artillerie erschüttern, wenn nicht gar zu Paaren treiben müsse. Andererseits lehnte er mit Recht alle Schießverfahren ab, die die Theorie über die Praxis stellten und sich wohl auf dem Papier gut machten und auch bei Lösung einer artilleristischen Sonderaufgabe angebracht sein mochten, vor den harten Gesetzen eines frei bewegten Flottenkampfes jedoch nie und nimmer bestehen konnten. „Mit

Theorien hält man sich den Feind nicht vom Leibe“, hieß es dann; oder auch, noch schärfer: „Das Fernschießverfahren ist keine preussische Erfindung — ich will das Weiße im Auge des Feindes sehen!“ Ganz fragbürlich wurde Schröder aber, wenn deutsche Gründlichkeit sich dahin verlor, auf Grund theoretisch bestimmter, sogenannter „kriegsmäßiger Treffer“ die Ergebnisse des Schießens gegen Scheiben zu verbessern. Seine Vorstellungskraft sah und erlebte den Kampf, und immer wieder den Kampf. Für Künsteleien hatte er nicht das geringste Verständnis. Er erkannte die Forderungen rauher Wirklichkeit aufs deutlichste und lehnte jede Weichheit ab, die bei der Friedensschule in irgendeiner Form glättend eingreifen wollte. So hat seine ungewöhnliche Willenskraft auch als Inspekteur der Schiffsartillerie im besten Sinne des Wortes Schulungsarbeit für den Ernstfall geleistet. Admiral von Thomsen und er dürfen sich die Hand reichen. Beide Männer haben es sich angelegen sein lassen, jeder in seiner Art, die Sortentwicklung der Waffe Artillerie den Forderungen neuzeitlicher Dampfschifftaktik anzupassen. Wenn je, so haben sich hier Theorie und Praxis in mustergültiger Weise ergänzt. Und das Schicksal hat es gut mit dem Aufbau der deutschen Flotte gemeint, als es den von Admiral Thomsen gepflegten wissenschaftlichen Geist durch Schröders klar blickende, wirklichkeitsnahe Energie ergänzen ließ.

Bis zum Jahre 1904 hatte es eine „Inspektion der Marineartillerie“ gegeben, der das gesamte Artilleriewesen, an Bord und an der Küste, sowie das Minen- und Sperrwesen unterstanden. Als die verschiedenen Aufgaben von einer Stelle aus nicht mehr bewältigt werden konnten, nahm man mit dem 1. Oktober 1904 eine Teilung in die „Inspektion der Schiffsartillerie“ und die „Inspektion der Küstenartillerie und des Minenwesens“ vor. Standort für beide Inspektionen wurde zunächst Wilhelmshaven. Der Inspektion der Schiffsartillerie lagen ob die Überwachung des Dienstbetriebes der Artillerieschul- und Versuchsschiffe, die Mitwirkung an der militärischen und technischen Entwicklung der Schiffsartillerie, die Aufstellung von Schießvorschriften und Entwürfen für die Bedienungsvorschriften der Geschütze und artilleristischen Anlagen, die

Regelung der Ausbildung und Dienstverhältnisse der Oberfeuerwerker und Feuerwerker der Matrosendivision, Werften und Artilleriedepots. Der Inspektion wurden unterstellt die Artillerieschulschiffe, das Artillerieversuchskommando mit dem Versuchsschiff, sowie das Reservegeschwader, das aus den Schiffen der „Siegfried“-Klasse bestand. Von dem Geschwader waren zwei Schiffe als Stammschiffe unter der Flagge. Sie wurden neben der Ausbildung der Schiffsstämme nach Anweisung des Reichsmarineamtes zu Artillerie- und Torpedoversuchen herangezogen.

Als Schröder im Jahre 1905 an die Spitze der Inspektion trat, wurden seinem Befehlsbereich zum erstenmal ein neuzeitliches Linienschiff, S. M. S. „Schwaben“, und zwei neuere Kleine Kreuzer, S. M. S. „Undine“ und „Nymph“, außer dem Artillerieversuchsschiff S. M. S. „Prinz Adalbert“ als Artillerieschulschiffe zugewiesen. Damit waren Wirkungskreis und Arbeitsvermögen der Inspektion wesentlich erweitert, so daß es schon aus diesem Grunde viel zu schaffen gab. Um den nachgeordneten Dienststellen näher zu sein, wurde die Inspektion der Schiffsartillerie im Mai 1905 nach Kiel verlegt. Ihren endgültigen Standort Sonderburg hat sie erst 1908 aufgesucht.

Am 1. Oktober 1907 wurde Schröder mit der Führung des II. Geschwaders beauftragt, das zu jener Zeit das kampffähigste der Hochseeflotte war. Mit der Beförderung zum Vizeadmiral am 9. November 1907 erfolgte gleichzeitig die Ernennung zum Geschwaderchef. Flaggschiff war S. M. S. „Preußen“, Flaggkapitän Kapitän zur See Schüz. Geschwaderchef, Kommandant und Schiff paßten vortrefflich zusammen. Nicht nur auf dem Flaggschiff, nein auf dem ganzen Geschwader, das sich aus den Linienschiffen „Sachsen“, „Deutschland“, „Pommern“, „Sachsen“, „Lothringen“, „Elfaß“, „Braunschweig“ und „Preußen“ sowie aus dem „Aviso Pfeil“ zusammensetzte, zog mit Schröders Ernennung bester Preußengeist ein.

In jener Zeit war die deutsche Flotte zu einem Machtinstrument geworden, das anfing, auf der Waagschale des politischen Lebens etwas zu bedeuten. Unermüdliches Streben und Schaffen in der Schule des Großadmirals von Koester

hatten zu festen Grundlagen über die taktische Verwendung dieses Machtinstrumentes geführt, was nicht ausschloß, daß die eigenen Manöver, aber auch Nachrichten über fremdländische Marinen den Gang der Entwicklung, man darf wohl sagen, restlos vorantrieben. Weit weniger geklärt als die taktischen Fragen war das strategische Verhalten im Falle eines Krieges. Hier tappte man auf einem Gebiet umher, das wenig übersichtlich schien, mit dem Erfolge, daß die Ansichten widerspruchsvoll blieben. Im allgemeinen herrschte aber doch die Auffassung vor — Schröder hat sein gut Teil dazu beigetragen, ihr immer wieder zum Siege zu verhelfen —, daß bei einer Kriegführung, die operativ den Angriff nicht scheut, selbst bei unterlegener Schiffszahl die Vorteile die Nachteile überwögen. Späterhin, wir werden noch darüber zu sprechen haben, hat sich diese klare Erkenntnis nicht unwesentlich getrübt.

Unter den Ausbildungsfragen, die nach einem gewissen Abschluß der taktischen Grundanschauungen in vorderster Linie standen, nahm die durch den Herbststellenwechsel bedingte Unterbrechung der Kriegsbereitschaft der Flotte eine erste Rolle ein. Daß die allgemeine Dienstpflicht mit der alljährlich wiederkehrenden Entlassung der Reservisten und Einstellung der Rekruten ihre vortrefflichen Seiten hatte, unterliegt für den Einsichtigen keinem Zweifel. Wurde doch auf diese Weise ganz von selbst dafür Sorge getragen, daß frisches Blut den Flottenkörper durchpulsste, daß die Vorgesetzten ständig Anregung erhielten, daß ein Alterwerden und Verknöchern des Ganzen überhaupt nicht Platz greifen konnten. Andererseits war man sich darüber völlig im klaren, daß die Kurve von Gefechtswert und Gefechtsbereitschaft der Flotte in jedem Herbst mit Entlassung der Reservisten einen jähen Absturz verzeichnete. Dieser Absturz hielt streng genommen bis zum Frühjahr an. Dann erst waren die Besatzungen der einzelnen Schiffe in ihrer Gesamtheit wieder derart durchgebildet und zusammengeschweißt, daß die durch die Entlassung der Reservisten entstandene Lücke als restlos geschlossen gelten konnte.

Man hat in den Jahren, wo Schröder der Flotte angehörte, an dieser Frage viel herumgedoktert. Der Flottenchef, Seine

Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen, hat ihr seine ganze Aufmerksamkeit zugewandt. Eine durchgreifende Abschwächung des Übels stellte es dar, daß keines der Linienschiffe vor Mitte Dezember mit seinen laufenden Instandsetzungsarbeiten begann, so daß der Kern der Schlachtflotte bis zu diesem Zeitpunkt also ohne Einschränkung Ausbildungsdienst betreiben konnte. Die Kreuzer suchten hingegen schon von Mitte September ab die Werften auf, mit der Maßgabe, daß sie sämtlich bis zum 1. November wieder schlagfertig sein mußten. Somit stellte sich vom 1. November bis Mitte Dezember ein Zeitraum zur Verfügung, wo die gesamte Hochseeflotte gemeinsam üben konnte; was dann auch nach Kräften geschah.

Die Flotte ging in ihren Forderungen aber noch weiter, allerdings ohne Erfolg. Sie schlug vor, die Reservisten im Herbst nicht zu entlassen, sondern an die aktive Dienstzeit die Ableistung einer sechswöchigen Übung anzuschließen. Während dieser sechs Wochen sollten die Rekruten an Land infanteristisch vorgebildet werden, so daß sie also als Soldaten und nicht als „Grünhörner“ an Bord gelangten.

Die Frage, ob man die Offiziere für längere Zeit, über zwei oder drei Jahre hinaus, an Bord ein und desselben Schiffes und in ein und derselben Dienststellung belassen solle, wurde wiederholt geprüft; mit dem Ergebnis, daß man sich hierzu nicht entschloß. Der Offizier, so hieß es stets, muß häufig wechseln, wenn er seine volle Leistung entwickeln soll; man erinnerte sich hierbei daran, daß die britische Marine die gleichen Erfahrungen gemacht hatte, die sie in die Worte kleidete, „der Kommandant lerne im ersten, lehre im zweiten und vergesse im dritten Jahr“.

Schließlich erprobte man auch noch die Maßnahme, bereits während des Sommers den ältesten Mannschaftsjahrgang rollenmäßig wieder auf jene Posten zu setzen, die im Herbst die Rekruten einnehmen sollten. Auf diese Weise war es möglich, den zweiten und dritten Jahrgang aufzusteufen oder, mit anderen Worten, die Leute schon vor dem Herbststellenwechsel mit jenen Funktionen vertraut zu machen, die ihnen bei der Jahrgangsverlagerung am 1. Oktober zufielen.

Man erkennt bereits aus diesen Angaben — und darum sind sie hierhergesetzt, wenn sie die Sache auch nur flüchtig streifen —, mit welcher Gründlichkeit der Ausbildungsbetrieb an Bord nach jeder Richtung hin gefördert wurde. Es bedarf kaum der Betonung, daß man sich hierbei nicht zwischen Tintenfassern und Papierrollen verlor, sondern nach wie vor das Kernproblem der gesamten Frage in einer straffen, systematisch aufbauenden Diensthandhabung erblickte. Daneben war man aber ganz bewußt darauf aus, die Dienstfreudigkeit, mochten auch beim Sobeln manche Späne fallen, unter keinen Umständen zu untergraben. Diesem Bestreben war es zu verdanken, daß zu der Zeit, wo Prinz Heinrich Flottenchef war, die Auslandsfahrten der gesamten Verbände, und zwar über Norwegen hinaus, in Aufnahme kamen.

Die erste dieser Reisen wurde im Sommer 1908 ausgeführt. Am 13. Juli nachmittags verließen die Schiffe Kiel, um durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal nach der Nordsee zu steuern. In der Höhe von Borkum-Riff führte die Schulflotille noch einen Nachtangriff durch. Dann wurden die Torpedoboote entlassen. Vorm Eintritt in den Englischen Kanal wurden die einzelnen Verbände detachiert, das I. Geschwader und die I. Aufklärungsgruppe steuerten längs der französischen, das II. Geschwader und die II. Aufklärungsgruppe längs der englischen Küste. Trübes Wetter nahm jede Sicht. Bei Quessant vereinigten sich die Verbände wieder. Die Kreuzer begannen am 17. Juli früh mit dem „Auslegen einer Sunkspruchlinie nach Madeira, über die bis zum 20. Juli die telegraphische Verbindung hergestellt sein sollte“. Es kam Schlechtwetter auf, Windstärke 9, bis man am 20. Juli die Nordgrenze des Passats erreichte. Nachdem sich der Flottenchef mit Hilfe der Sunkspruchlinie beim Admiralstab darüber vergewissert hatte, daß der Fortsetzung der Reise nichts entgegenstände, wurden die einzelnen Verbände detachiert: das I. Geschwader nach den Azoren, das II. nach den Canarischen Inseln, die Kreuzer nach Madeira.

Admiral Schröder verteilte seine Schiffe auf La Luz auf Gran Canaria und Santa Cruz de Tenerife. Behörden und Bevölkerung empfingen das Geschwader mit „großer Liebens-

würdigkeit, die bei verschiedenen Festlichkeiten und in zeitweisen sehr lebhaften Beifallsäusserungen ihren Ausdruck fand“.

Bei der Abfahrt des Geschwaders richtete der Gouverneur der Insel Gran Canaria nachstehendes Handschreiben an das deutsche Vize-Konsulat :

„Ich beehre mich Ihnen zu danken für den Empfang des sehr gefälligen Schreibens, worin Sie mir die herzlichen Grüsse und den Dank Seiner Excellenz des Vizeadmirals sowie der Herren Kommandanten und Offiziere des deutschen Geschwaders für die Sympathie und das Entgegenkommen der hiesigen Bevölkerung, der Behörden und Korporationen übermitteln. Ich meinerseits beglückwünsche Sie zu der guten Führung und der Disziplin der gesamten Mannschaft dieses Geschwaders, welches sich so gut mit der hiesigen Bevölkerung verstanden hat, daß sich auch nicht ein Zwischenfall ereignete. Tausend Grüsse für die sympathische und mächtige Marine des glorreichen deutschen Kaiserreiches, welches Sie so würdig in diesem Staate vertreten. Gott beschütze Sie viele Jahre!

Las Palmas, den 3. August 1908.

gez. Francisco Portelo.“

Über den „erzieherischen Wert solcher Reisen“ sprach sich Schröder sehr anerkennend aus. Sie vermittelten unseren Besatzungen das Kennenlernen von „Seeverhältnissen, die in der Ostsee gar nicht, in der Nordsee kaum geboten werden könnten. Die Schiffsführung, das Schießen und Entfernungsmessen bei bewegter See, das Leben auf ständig bewegtem Schiff, das Sandhaben der Boote in der Ozeandünung, dies alles seien sehr wertvolle, seemännische Erziehungsmittel“. Offenbar ist ihm aber zu wenig Dienst gemacht worden, denn er hat berichtet: „Vielleicht ließen sich die Reisen noch mehr ausnützen, wenn die Etmale nur so gering angesetzt würden, daß an jedem Tage etwa vier Stunden geübt werden könnte. Diese Zeiten wären auszunutzen für mehrere Schieß- und Meßübungen, Evolutionieren

der I. Offiziere, Navigationsoffiziere pp., Bootsmanöver in der Dünung usw. Die Geschwader mußten dann allerdings öfters getrennt marschieren. Ein Aufenthalt in den Häfen von 6 bis 7 Tagen ist genügend.“

Die Rückreise wurde zur Abhaltung eines größeren strategischen Manövers ausgenutzt, bei dem in erster Linie die Kreuzer zu tun bekamen. Die Flotte umsteuerte die Hebriden und Schottland. Der Kreuzer „Danzig“, der nach Kirkwall zum Abholen von Depeschen entsandt worden war, meldete, daß in Scapa Flow 3 englische Kreuzer und 24 Torpedobootszerstörer lägen. Die während des Weltkrieges zur Berühmtheit gelangte Bucht war damals also schon ein von britischen Seestreitkräften angelaufener Flottenstützpunkt.

Nachdem noch im Skagerrak und Kattegat, abermals unter Heranziehung von Torpedobootsflottillen, ein größeres Manöver durchgeführt worden war, kehrten die Verbände am 13. August nachmittags nach Kiel zurück.

Diese erste große Fahrt der deutschen Hochseeflotte hat, wie es nicht anders zu erwarten war, gewisses Aufsehen erregt. In der spanischen und portugiesischen Welt wurde sie lebhaft besprochen; die englische Presse verhielt sich im allgemeinen verständnisvoll und würdig, wenngleich es an schiefen Darstellungen nicht gebrach, die ihre Glossen über „The Germans in the Atlantic“ machten. Mit dererlei Auslassungen war der Erhaltung des Weltfriedens ganz sicher nicht gedient. Und man kann seine Genugtuung darüber nur ehrlich und offen aussprechen, daß jene Zeiten — aller Wahrscheinlichkeit nach für immer — vorüber sind, wo sich in England der Glaube festgesetzt hatte, die Vorsehung habe ihm, ihm allein den Dreizack Neptuns in die Hand gedrückt und damit „the policy of the seas“ übertragen. Die Freiheit der Meere ist ein Gut, an dem alle Mächte teilhaben und das zumindest in Friedenszeiten nicht angetastet werden sollte.

In das zweite Jahr der Geschwaderchefzeit Schröders fallen die planmäßigen Erprobungen über den Wert einer „schnellen Division“, die man in Anlehnung an englische Ver-

suche vornahm. Der Begriff der schnellen Division beruht auf dem taktischen Wert der Geschwindigkeit. Die Fahrt der geschlossenen Linie im Gefecht wird naturgemäß durch die Höchstgeschwindigkeit des langsamsten Schiffes begrenzt, wozu noch die Rücksichtnahme auf die günstigste Verwendung der Artillerie tritt. Das Vorschieben von Linienschiffen neuester Bauart zur Verstärkung der vor der eigenen Spitze wirkenden Panzerkreuzer war ein taktisches Problem, das aufs lebhafteste interessierte, nachdem der Gedanke an eine Umflügelung von Spitze oder Schlusschiff der gegnerischen Linie zur Ausübung eines taktischen Druckes aufgetaucht war. Mit dem Selbständigmachen der Schlachtkreuzer, mehr noch mit dem Einsatz einer schnellen Division, als welche die Engländer während der Skagerrakschlacht ihr V. Schlachtgeschwader verwendeten, war der erste Schritt zur Auflösung der starren Gefechtsformation einer großen neuzeitlichen Flotte geschehen. Man wird auf Grund der Kriegserfahrungen der Ansicht Raum geben dürfen, daß hierüber das letzte Wort noch nicht gesprochen ist. Die Möglichkeit, daß man den Unterführern während einer Seeschlacht der Zukunft größere Selbständigkeit gewährt, als es am Skagerraktage sowohl von Seiten Jellicoes wie von Scheer geschah, wird nicht von der Hand zu weisen sein.

Die Untersuchungen, die von der deutschen Hochseeflotte angestellt wurden, haben bereits im Jahre 1909 deutlich auf diesen Weg verwiesen. Die Schwierigkeiten der Durchführung einer Manöverschlacht haben es aller Wahrscheinlichkeit nach verhindert, daß man die letzten Folgerungen hieraus zog. Schröders Anschauungen als Geschwaderchef wandelten jedenfalls auf diesen Bahnen, wobei es allerdings dahingestellt bleiben muß, ob er als Flottenchef im gleichen Fahrwasser gesegelt wäre. Unter allen Umständen war er aber — und diese Auffassung hätte sich auch als Flottenchef bei ihm nicht geändert — für schärfsten Einsatz der Kräfte. Ja, er ging hierin mitunter vielleicht zu weit. Fast drohend erklärte er mehr als einmal: „Mit dem roten Buch werden wir den Feind nicht schlagen“, wobei er an das Flottenexerzier-Reglement, die Seekriegsanleitungen und sonstige taktische Dienstvorschriften dachte.

Solche Werke bedeuteten ihm stets nur ein Mittel zum Zweck, den Angriffswillen zu beweisen. Dienten sie ihm hierfür in irgendeiner Lage nicht, dann suchte und fand er seine eigenen Wege. Sein Stab hatte gelegentlich Mühe, ihn bei Manöver-schlachten von allzu rücksichtslosen Vorstößen abzubringen. Begangene Fehler sah er hinterher ein. Er war und blieb nun aber einmal eine echte Blüchernatur, die dem Gegner unter allen Umständen das Gesetz aufzwingen wollte. Im Behaupten des eigenen Willens auf der Walstatt erblickte er, allen Fortschritten der Technik zum Trotz, mit Recht eine der schärfsten Waffen des Krieges. Bis zum letzten Blutstropfen brannte in ihm das Feuer „An an den Feind“. Und die dämonische Kraft, so zu handeln, wie es ihm sein Mut und seine Überzeugung eingaben, beselte ihn auch bei Friedensübungen. Noch wichtiger aber: er verstand es, diese Kraft und diesen Mut nicht nur auf seine nähere Umgebung und auf die Besatzung seines Flaggsschiffes zu übertragen, nein auf das ganze Geschwader. Und das war es, was seine Führergröße ausmachte!

Dem neu in Aufnahme gekommenen Dienstzweig der Bekämpfung von Rauch- und Gasgefahr widmete er bei allen Besichtigungen besonderen Eifer, wie ihn überhaupt alles, was „handgreiflich gefechtsmäßig“ war, seiner ganzen Veranlagung nach aufs lebhafteste interessierte. Hier hat er sich als Geschwaderchef besondere Verdienste erworben. Blendertum und falschen Glanz rottete er unnachsichtlich aus. Nach wie vor konnte er scharf im Tadel sein. Wer jedoch die Urteile kennt, die er an höherer Stelle über Untergebene ablegte, der weiß, daß ihn sein rein menschliches Wohlwollen nur dann verließ, wenn für den betreffenden Offizier überhaupt keine Lanze mehr einzulegen war.

Auch im Sommer 1909 suchte die Hochseeflotte Häfen des Südens auf. Am 1. Juli ging es in See. Diesmal führte die Ausreise um Schottland herum. Um jeden Anlaß zu irgendwelchen unerfreulichen Darstellungen zu vermeiden, wurde, wie im Vorjahre, außerhalb der Hebriden und aus Sicht von Irland gesteuert. In „vermehrtem“ Maße wurden in freier See Schießübungen abgehalten. Dank einer an Bord S. M. S.

II. Geschwader



Der Geschwaderchef



Der Geschwaderchef mit seinem 2. Admiral, seinem Stabe und seinen Kommandanten; von links nach rechts:
Kapitäne zur See Behring, Henkel, Schmidt, Sheer, Korvettenkapitän Tiesmeyer (Stab),
Kapitän zur See Schüg, der Geschwaderchef Viceadmiral Schröder, Kapitän zur See Siwert,
Kapitänleutnant Erich Edgar Schulze (Flaggleutnant), Kapitänleutnant Feldmann (Stab),
Konteradmiral Gültel (2. Admiral), Kapitänleutnant Westkamp (Stab, 2. Admiral),
Kapitäne zur See Saß, Schrader

„Deutschland“ eingebauten Poulsen-S. T.-Station wurde die Verbindung mit der Heimat ohne Schwierigkeiten und ohne S. T.-Linie aufrecht erhalten. Die Technik eilte damals schon mit Riesenschritten voran. Die Schiffe suchten spanische Häfen auf. Der König nahm Gelegenheit, das II. Geschwader, das in Ferrol geankert hatte, zu besuchen und Schröders Flaggschiff, die „Preußen“, zu besichtigen.

Bei der Rückreise begegnete man im Englischen Kanal der I. und II. Division der britischen Heimatflotte sowie der Atlantischen Flotte, die auf dem Wege zu einer großen Flottenparade auf Spithead-Reede waren. Man tauschte die üblichen Salute aus. Es war ein Zusammentreffen eigener Art, das wohl auf beiden Seiten tiefen Eindruck hinterlassen hat.

Im Herbst 1909 übergab Seine Königliche Hoheit Prinz Heinrich von Preußen die Geschäfte als Flottenchef dem Admiral von Holtendorff. Zum Abschiednehmen hatte er die Stäbe an Bord des Flottenflaggschiffes „Deutschland“ befohlen. Es wurde eine feierliche, ja man darf sagen ergreifende Stunde. Dem Prinzen fiel die Kommandoübergabe sichtlich schwer. Er war ein Seeoffizier und Seemann von echtem Schrot und Korn. Dazu ein aufrichtiger Kamerad und ein Suchender, der sich der Wahrheit des Wortes, daß der Mensch nie auslernt, bis an sein Lebensende bewußt blieb. Wenn es nach ihm gegangen wäre, er hätte seine Flagge als Flottenchef längst noch nicht niedergeholt, so innig war er mit der Marine verknüpft. Andererseits sah er ein, daß er mit seiner Person, zumal als Bruder des Kaisers, den Fluß der Beförderung und Stellenbesetzung nicht aufhalten dürfe. Er fand Worte von Wert und Würde. Später aber, als er von dem zum Büroschiff für den Flottenstab eingerichteten Schulschiff „Niobe“ schied, ganz allein, ohne Begleitung, als unwideruflich die letzte Handlung als Chef der Hochseeflotte geschehen war, da blinkten seine Augen feucht, und er vermochte nichts mehr zu sagen.

Zwischen dem Prinzen und Schröder hatten sich auch in dieser Zeit Fäden besten Einvernehmens gesponnen. Was sich auf der „Niobe“ und „Wörth“ an gegenseitigem Sichverstehen angebahnt hatte, war aufgenommen und fortgesetzt worden.

Der Prinz hielt große Stücke von Schröder; Schröder nicht minder aber auch vom Prinzen!

Im dritten Jahre von Schröders Geschwaderchefzeit nahm die Funkentelegraphie stärksten Aufschwung; vor allem als Gefechtsignalmittel. Man erkannte mehr und mehr, daß die Tage von Signalflagge und Sternsignalpatrone gezählt seien, und stellte sich mit Kraft und Schwung auf den drahtlosen Verkehr um. Wir wissen, daß Schröder während seiner Kommandozeit auf der amerikanischen und afrikanischen Station in seinem Flaggleutnant, sobald er mit der S. T. arbeitete, einen „großen Zauberer“ erblickt hatte. Und diesen Nimbus hat der Oberleutnant zur See Erich Edgar Schulze, auch nachdem er auf der „Preußen“ als Flaggleutnant im Geschwaderstabe wirkte, nie ganz verloren. Schröder hat sich aber im Flottenverbande sehr schnell mit der Funkentelegraphie befreundet, wenn sie ihn auch zu Beginn seiner Tätigkeit als „neumodischer Kram“ noch immer nicht recht geheuer dachte. Er fand jedoch die Brücke zwischen „Alterprobt“ und „Neu zu versuchen“, indem er eine ganze Zeitlang gleichzeitig dasselbe Signal mit S. T. und Flaggen abgeben ließ. Als er sich dann vergewissert hatte, daß in der S. T. „kein verräterischer Teufel“ steckte, da hat er sie voll zu Ehren gebracht, ja sogar im fortschrittlichen Sinne viel mit ihr gewagt.

Der Gedanke, im Kriegsfall die Flotte operativ zum Einsatz zu bringen, wurde in der Folgezeit von Überlegungen überwuchert, die zwar von dem Geiste „Heran an den Feind“ nicht lassen wollten, sich aber dahin aussprachen, man müsse Methoden finden, die dahin zielten, dieses „Heran“ so intakt und so wirkungsvoll wie möglich zu gestalten. Das war, wenn man so will, die Geburtsstunde jener schiefen Einstellung, die den Gegner, sofern er zahlenmäßig überlegen war, zunächst mit Mitteln des Kleinkrieges schwächen wollte, um einen „Kräfteausgleich“ herbeizuführen, bevor man zur Entscheidungsschlacht schritt. Der Verlauf des Weltkrieges hat bewiesen, daß diese Einstellung denkbar unglücklich war. Der „Kräfteausgleich“ blieb ein Phantom, und die Einwirkung der Hochseeflotte auf den Verlauf des Krieges gewann nicht entfernt jene Bedeutung,

die sie bei kühnerem Wagemut und weniger Theorie unzweifelhaft hätte haben können. Es ist hier nicht der Ort, auf die Ursache und die Schuldfrage dieses Umstellungsprozesses näher einzugehen. Uns mag vielmehr die Feststellung genügen, daß Schröder die Verantwortung hierfür nicht trifft. Ihn hat die hinhaltende Art der Seekriegführung vom ersten Tage des Weltkrieges an aufs Schwerste bekümmert. Ja, man darf sogar sagen, sie hat an seinem Lebensmark gezehrt. Wenn je zornmütige Worte über seine Lippen gekommen sind, so war es aus diesem Anlaß. Auf Grund dreijähriger Erfahrungen als Geschwaderchef wußte er sehr genau, welche Kraft in der Hochseeflotte steckte. Und daß man diese Kraft während der ersten Kriegsjahre so gut wie brach hat liegen lassen, blieb ihm ein unerklärliches Verhalten.

Im letzten Jahr von Schröders Tätigkeit als Geschwaderchef gewann noch ein anderer Dienstzweig an Raum, der späterhin sehr bedeutsam werden sollte: die Beschäftigung des Seeoffizierkorps mit Fragen der Technik; nicht nur auf dem Gebiete der Funkentelegraphie, sondern auch im Artilleriewesen. Nachdem auch hier der Elektrizität als Antriebskraft eine herrschende Rolle eingeräumt worden war, ergab es sich von selbst, daß der Offizier über Spezialkenntnisse verfügen mußte, sollte er seinen Posten voll ausfüllen. Die Grenze, die zwischen der Tätigkeit und Verantwortung des Seeoffizierkorps einerseits und des Marine-Ingenieuroffizierkorps andererseits gezogen wurde, legte man dahin fest, daß die Maschine den Strom bis zum Geschützturm oder bis zur elektro-artilleristischen Anlage lieferte, während die Stromausnützung innerhalb von Turm und Anlage Sache der Artillerie blieb. Das Verfahren hat sich gut bewährt. Die Kenntnisse des Seeoffizierkorps im Betriebe der Elektro-Artillerie hoben sich sehr schnell, so daß die aus militärischen und waffentechnischen Gründen bedingte Selbständigkeit rasch erzielt wurde.

Als Schröder seine Flagge als Geschwaderchef niederholte, durfte er abermals auf eine reichbewegte und fruchtbringende Tätigkeit zurückblicken. Er selber hatte sich mit wahrhaft eiserner Energie in den ihm durchaus nicht geläufigen Stotten-

betrieb eingearbeitet; war er doch als Kommandant nie in der Flotte gefahren, und seit seiner Ersten-Offizier-Zeit auf der „Wörth“ waren immerhin zwölf lange Jahre vergangen! Während dieser Jahre hatte aber nicht nur ein Aufbau, sondern ein Umbau stattgefunden. Aus tastenden Anfängen war etwas Fertiges entstanden. Sowohl die Formal- wie die Gefechts-taktik der Flotte wies eine Fülle von neuen Zügen auf. Dank der Tätigkeit als Inspekteur der Schiffsartillerie war Schröder in allen Fragen der Schießkunst auf dem laufenden, als er seinen Fuß an Deck der „Preußen“ setzte. In der Führung des Verbandes galt es jedoch für ihn, Neuland zu erobern. Und das geschah mit Aufbietung einer Arbeitskraft, die den Geschwaderstab immer wieder mit Erstaunen, aber auch mit Bewunderung erfüllte. Denn es war ein Arbeiten im Dienst lauterster Pflichterfüllung. Nicht alles glückte von vornherein. Bei einem allezeit schöpferisch tätigen und die Schablone ablehnenden Manne wie Schröder konnten Rückschläge gar nicht ausbleiben. In jedem Manöver oder Gefechtsbild, wo er führte, trug sein taktisches oder strategisches Vorgehen irgendwie den Stempel seiner Persönlichkeit. Der Landerfolg war leztlich groß. Auch von vorgesetzter Stelle aus erkannte man es rückhaltlos an.

Als die Wache zum letztenmal zu Ehren des scheidenden Geschwaderchefs auf der Schanze S. N. S. „Preußen“ antrat, da verließ ein Vorgesetzter seine Dienststellung, der bar jeder Überheblichkeit von sich selber sagen durfte: Du hinterläßt ein Erbe, das Deinem Nachfolger Freude bereiten wird!

Das II. Geschwader war bis zum letzten Mann und Niet kriegsbereit.

Chef der Marinestation der Ostsee

1910 — 12

„Erliegen kann ein Mann, nicht sich unmännlich halten;
„Erlöschen kann ein Feuer, doch nie kann es erkalten.“

(Friedrich Rückert, Weisheit der Brahmanen, 1836 — 39.)

Am 27. Oktober 1910 setzte Schröder auf dem Stationsgebäude in Kiel seine Flagge als Chef der Marinestation der Ostsee. Das neue Kommando bedeutete eine gebührende Auszeichnung für in nahezu 40 Dienstjahren Geschaffenes und Erreichtes. Mit dem Stationschef hatte Schröder eine der Spitzenstellen der Marine erreicht. Als Chef einer Immediatbehörde war er Seiner Majestät dem Kaiser unmittelbar unterstellt.

Wie auch heute noch, so war vor dem Kriege der gesamte Wirkungsbereich der Marine in zwei Stationsgebiete unterteilt. Berlin mit seinen Zentralbehörden stand selbständig für sich. Kiel war Sitz des Chefs der Marinestation der Ostsee, von Wilhelmshaven aus wurde in entsprechender Weise das Nordseegebiet betreut. Die Tätigkeit war vielgestaltig. Im strategischen Sinne gehörten zur Ostseestation die Ostsee und die angrenzenden Meeressteile bis zur Linie Skagen-Göteborg, die gleichzeitig die Grenze gegen das Stationsgebiet der Nordsee bildete. Die vornehmste Aufgabe der Marinestationskommandos war die Leitung des Küstenschutzes, des militärischen Überwachungs- und Nachrichtendienstes, sowie die Leitung und Überwachung der Bereitstellung der zur Verteidigung erforderlichen Kampfmittel und Seestreitkräfte. Ferner war es Sache der Stationskommandos, die Ausbildung und Tätigkeit der ihnen unterstellten Marineteile zu Wasser und zu Lande zu überwachen, die Mannschaftsersatzfragen zu regeln und die Personalwirtschaft auf dem laufenden zu halten.

Aus der Fülle der dem Stationschef in Kiel unterstellten Inspektionen und Behörden seien nur die wichtigsten angeführt, um einen Überblick über Schröders neues Tätigkeitsgebiet zu geben. In der I. Marineinspektion stand ihm eine Behörde zur Seite, deren Aufgabe es war, den Dienst der Stamm-Marineteile an Land in Gestalt der I. Matrosendivision (seemännisches Personal) und I. Werftdivision (technisches Personal) zu regeln.

Die Inspektion des Bildungswesens der Marine betreute alle Fragen des Offizier- und Unteroffizierersatzes (Schiffsjungen). Über die Inspektion der Schiffsartillerie sind wir bereits unterrichtet. Der Inspektion der Marine-Infanterie lag es ob, die Dienstgeschäfte der Seebataillone (Marine-Infanterie) zu überwachen. Außerdem unterstanden dem Stationskommando alle der Station zugeteilten Schiffe, die keinem anderen selbständigen Befehlsverbande angehörten; ferner die Kommandanturen in Kiel und Friedrichsort, die Kaiserliche Werft zu Kiel mit ihrem gewaltigen Betriebe, die Schiffsprüfungscommission, deren Hauptaufgabe es war, Mobilmachungsvorkehrungen innerhalb der Handelsmarine zu treffen (Bereitstellen von Hilfskreuzern und Hilfschiffen), das Küstenbezirksamt der Ostsee (Küstennavigation und Küstensignaldienst), das Marinebefleidungsamt, das Sanitätsamt der Marinestation der Ostsee, die Marine-Intendantur Kiel und schließlich das Kieler Chronometer-Observatorium. Die Dienstgeschäfte aller dieser Behörden mündeten beim Stationskommando. Hieraus läßt sich unschwer erkennen, daß der Stationschef eine Persönlichkeit war, die auf weiten Tätigkeitsfeldern eine Fülle guter Saat ausstreuen konnte. Zu den reichlich bemessenen Dienstgeschäften kamen noch starke repräsentative Pflichten hinzu, so daß der Tag im allgemeinen voll besetzt war; jedenfalls für einen Mann wie Schröder, der nicht nur thronen und entscheiden wollte, sondern selber fruchttragende Arbeit leistete.

In Kiel stand außer der Marine das III. Bataillon des Infanterie-Regiments 85. Daß in der Marinegarnison die Armee an zweite Stelle treten mußte, war durch die Verhältnisse bedingt. Leider ist es von altersher so gewesen, nicht nur bei uns, sondern in allen Staaten, deren Wehrmacht sich aus Heer und Marine zusammensetzte, daß eine mehr oder minder scharfe Nebenbuhlerschaft bestand. Nicht gerade zum Vorteil der Sache; ein gutes Sichkennenlernen wäre schon als Vorbereitung für den Ernstfall viel zweckdienlicher gewesen als die Pflege kleinlicher Eifersüchteleien, mochten sie auch auf dem Boden des Wettstreits entstanden sein, der mitunter recht trügerisch ist. Schröder bewies auch hier seinen Klaren, die

Dinge überschauenden Blick. Bereits als Geschwaderchef hatte er es sich angelegen sein lassen, freundschaftliche und waffenbrüderliche Beziehungen zu dem Kieler Bataillon des Regiments 85 anzuknüpfen. Es gehörte durchaus nicht zu den Seltenheiten, daß der Bataillonskommandeur, ein Graf von Waldersee, ohne besonderen Anlaß einen schriftlichen Gruß erhielt mit dem kurzen Hinzufügen: „Morgen wohne ich an Bord S. M. S. ‚Sessen‘ (oder eines anderen Schiffes) einer Schießübung bei. Meine Dampfspinasse fährt um 7 Uhr von der Bellevuebrücke ab. Wenn Sie mich begleiten wollen, soll es mir eine Freude sein!“ Ganz besonders pflegte Schröder aber die Beziehungen zu der in Kiel vertretenen Armee während seiner Stationschefzeit. Er hat mit Vorbedacht und Eifer, vor allem jedoch mit der ihm eigenen Kitterlichkeit stets dafür Sorge getragen, daß bei Anlässen offizieller Art auch das Bataillon der 85er zu seinem Rechte und der ihm gebührenden Anerkennung kam, was nicht unter allen Stationschefs der Fall gewesen war. Kennzeichnend hierfür ist folgende kleine Episode. Auf dem Exerzierplatz fand zu Kaisers Geburtstag die übliche Parade statt. Daß die Marine beim Antreten die besten Plätze einnahm und später vornweg marschierte, war selbstverständlich. Als letzter von allen Truppenteilen kam die Infanterie an dem die Parade abnehmenden Stationschef vorbei. Graf von Waldersee meldete seine Truppe. Da nickte ihm Schröder freundlich zu, und mit kerniger Betonung kam es ihm über die Lippen: „Ende gut, alles gut!“ Daß sich der Kommandeur und mit ihm sein Bataillon hierüber freute, daß beide vor allem aber einen gesunden dienstlichen Ansporn erhielten, bedarf kaum der Betonung. Wie es überhaupt der Kraft der deutschen Wehrmacht vor und während des Krieges nur zum Segen gereicht haben würde, wenn hüben und drüben, bei Armee und Marine, ein gleich gutes Verständnis obgewaltet hätte, wie es in Kiel von Schröder mit vollem Erfolge hergestellt worden war.

In der Stellung als Chef der Marinestation der Ostsee hat Schröder bis zum 6. Mai 1912 gewirkt. Sein besonderes Augenmerk war auch hier auf die Erziehung des Offizierkorps im Geiste stets bereiter, echter Wehrhaftigkeit gerichtet. Wo sich

Bestrebungen breitmachen wollten, die einem preussischer Einfachheit widersprechenden Luxus nahe kamen, griff er schonungslos durch. Wer allzu offenkundig nach Geld heiratete, mußte dienstlich schon erheblich über den Durchschnitt hinausragen, wenn er beim Stationschef nicht an Gunst einbüßen sollte. Auch der Drang, nach dem Dienst im „Gewande des Bürgers“ die Vergnügungsstätten Kiels aufzusuchen, begegnete bei ihm nur geringem Verständnis. Auf alle Fälle sorgte er sehr nachdrücklich dafür, daß sich dieser Drang in den gebotenen engen Grenzen hielt. Dabei war es keineswegs so, daß es ihm etwa an Verständnis für Jugendübermut und Leutnantsstreiche fehlte. Er griff nur dort ein und durch, wo er eine dem Offiziersstand fremde Art von Festen und Vergnügungen witterte, wo er annehmen mußte, daß die Interessen des Dienstes unter Anschauungen Schaden leiden könnten, die sich für die Träger von „Kaisers Rock“ nicht geziemten.

Daß seine strenge Zügelführung ihm nicht die geringste Einbuße an Liebe und Verehrung seitens des Offizierkorps eingebracht hat, bewies die Abschiedsfeier, die man dem scheidenden Stationschef bereitete. Hierüber hat Vizeadmiral a. D. von Trotha der „Historischen Kommission der Provinz Pommern“ wie folgt berichtet: „Ich glaube nicht, daß jemals sonst für einen hochgestellten Seeoffizier der vom Offizierkorps veranlaßte kameradschaftliche Abschiedsabend zu einer so überwältigenden Kundgebung sich gestaltet hat, wie beim Abgang des Admirals von Schröder. Die Räume waren nicht imstande, die Menge der zusammenströmenden Kameraden zu fassen. Man sah sich gezwungen, das Zusammensein auf die höheren Dienstgrade zu beschränken. Das war aber nicht nach dem Sinne der Herren Leutnants, die erklärten, daß sie dann vor dem Stationskommando erscheinen würden, um den Admiral auf ihren Schultern in ihre Mitte zu tragen. Der junge Offizier hatte wohl die manchmal rücksichtslose Härte des Admirals öfter zu fühlen bekommen als manchem lieb war. Aber diese scharfen Stunden des Dienstes, sie traten völlig zurück vor der Einwirkung der Person, die jeden zwang, zu ihm aufzusehen als zu einem Mann, der gegen sich selbst am härtesten war. Er hat wohl

gar nicht gewußt, wieviel ‚Geschichten‘ von ihm bereits damals in der Kaiserlichen Marine umgingen, entstanden aus Verehrung und Achtung vor seiner Strenge und geformt von echt seemännischem Humor.“

An jenem Abend ließ es sich Prinz Heinrich nicht nehmen, die Abschiedsrede auf den Scheidenden zu halten. Admiral von Schröder antwortete mit nachstehenden Worten, die mit nur ganz geringen und unwesentlichen Kürzungen wiedergegeben seien, da sie uns einen neuen und tiefen Einblick in die Seele eines Mannes gewähren, der nicht ohne Leid des Kaisers Rock auszog — hierauf sei später noch eingegangen —, sich aber derart in Zucht hielt, daß er sein innerstes Empfinden auch nicht mit einer Silbe verriet.

Die Entgegnung lautete :

„Eurer Königlichen Hoheit danke ich untertänigst für die gnädigen Worte, die Eure Königliche Hoheit an mich soeben gerichtet haben. Und allen Kameraden sage ich warmen Dank für ihr freundliches und zahlreiches Erscheinen zu diesem für mich veranstalteten Abschiedsmahl. Es liegt mir beim Reden nicht, meine eigene Person in den Mittelpunkt zu stellen. Wenn ich trotzdem meiner selbst Erwähnung tue, so geschieht es nur, um dem Ausdruck zu geben, was mein Inneres, mein Herz heute bewegt. Bei meinem demnächstigen Ausscheiden aus dem aktiven Marinedienst blicke ich auf eine Dienstzeit von 41 Jahren zurück. Der Weg war lang, und er war oftmals sehr steinig. Die Empfindungen, die mich aber heute erfüllen, sind die einer tiefen Dankbarkeit. Ich habe es in der militärischen Stufenleiter zu einem hohen Dienstgrade gebracht, dem höchsten, der als Regel im Friedensdienst erreicht werden mag. Dafür habe ich zu danken, zunächst dem lieben Gott, daß er mich körperlich und geistig so gesund und ausdauernd erhalten hat, jederzeit den Ansprüchen des Dienstes gerecht werden zu können. Ich habe demnächst zu danken Seiner Majestät, meinem König und Herrn, für die Gnade und das Wohlwollen, welches Seine Majestät mir allezeit zu erweisen und zu betätigen

geruht haben. Ich habe ferner zu danken allen meinen Kameraden — Vorgesetzten wie Untergebenen — für ihre Freundschaft, Kameradschaft und treue Unterstützung während meiner ganzen Dienstzeit. Insbesondere habe ich aber noch die Pflicht, Eurer Königlichen Hoheit an dieser Stelle nochmals meinen ehrfurchtsvollen und herzlichen Dank auszusprechen für alles Gute, das Eure Königliche Hoheit für mich getan haben. Ich habe die hohe Ehre gehabt, zu wiederholten Malen zu Eurer Königlichen Hoheit in engen dienstlichen Beziehungen gestanden zu haben. Beim Eintritt Eurer Königlichen Hoheit in die Marine war ich als junger Unterleutnant kommandiert, Eure Königliche Hoheit in den praktischen Arbeiten oben in der Takelage und in der Segelbedienung zu unterweisen, auf S. M. S. ‚Wörth‘ habe ich ein Jahr als Erster Offizier unter Eurer Königlichen Hoheit Kommando gestanden, und vor nicht langer Zeit ist es mir vergönnt gewesen, unter Eurer Königlichen Hoheits Flottenführung das II. Geschwader zu kommandieren. Diese Zeiten stehen in meiner Erinnerung als schöne und glückliche Perioden meiner Laufbahn. Eure Königliche Hoheit sind mir nicht nur stets ein wohlwollender und gnädiger Herr gewesen, sondern in weitgehender Rücksichtnahme auf meine mir wohlbekannten Eigenschaften haben Eure Königliche Hoheit mich zu dauerndem, wärmsten Dank als Mensch und Soldat noch besonders verpflichtet. Dies hier mit aller Bestimmtheit zum Ausdruck zu bringen, habe ich nicht unterlassen wollen. Es ist während meiner ganzen Dienstzeit mein Leitsatz gewesen, mich jederzeit — ohne Rücksicht auf meine Person — für den kaiserlichen Dienst voll einzusetzen, wie es die Kriegsartikel fordern. Nach Maßgabe meiner Leistungsfähigkeit habe ich auf allen Gebieten der fortschreitenden Kriegswissenschaften mitgearbeitet, jedoch nicht nur allein zur Förderung des notwendig Neuen, sondern auch zur Aufrechterhaltung aller hergebrachten altpreussischen Soldatentugenden, der Grundlagen der Disziplin und der Festhaltung alter Gesetze der Autorität. Hiermit habe ich gestanden und hiermit scheidet sich aus dem

Dienst! Ich gehe aus der Marine, nicht reicher wie ich in sie eingetreten bin. Ich habe keine Schätze gesammelt. Auf mich wird man nicht exemplifizieren können, wenn es sich in Zukunft um Kürzung der Gebühren handelt. Aber ein großes Geschenk — köstlicher als Gold und Silber — hat mir der allgütige Gott in die Seele gelegt. Das ist die Liebe zur Marine und ihrem Offizierkorps, welchem so lange aktiv anzugehören ich die Ehre gehabt habe. Dieser meiner Liebe gehören alle meine Segenswünsche für die Zukunft. Möge die Marine in kräftiger Weiterentwicklung reich an Ruhm und Ehre sein, mögen militärische und Mannesehre und Treue zu Kaiser und Reich im Offizierkorps stets hoch und rein dastehen, möge das Seeoffizierkorps stets Männer hervorbringen, welche im Kommando der Flotte wie der Schiffe die feste, ruhige, überlegte Ausbildung mit grimmiger Angriffsfreudigkeit zu vereinen verstehen und — wenn es sich einmal um das Dasein des Deutschen Reiches auf See handeln wird — auch den furor teutonicus in seiner unwiderstehlichen siegreichen Furchtbarkeit zu entfesseln vermögen. Alle meine guten Wünsche für die Zukunft der Marine fasse ich in dem Ruf zusammen: Hoch lebe unser Großadmiral, der Prinz Heinrich von Preußen, und das gesamte Seeoffizierkorps!“

Diese Rede, mit der Schreibmaschine niedergeschrieben, gehört zu den, wie wir wissen, leider nur bescheidenen Aufzeichnungen, die Admiral von Schröder hinterlassen hat. Von seiner eigenen Hand trägt sie noch einen besonders markanten Nachsatz: „Es wird der Korcksche Marsch gespielt!“ Was dann ja wohl auch, so dürfen wir annehmen, nach dem Ausbringen der früher üblichen drei Surrahs geschehen sein wird — dem Scheidenden sicherlich zur Genugtuung!

Ja, zur Genugtuung, denn der „Alte Herr“ zog — wir wiederholen es — nicht ohne Leid des Kaisers Rock aus. Man wird einwenden, das hat keiner getan; allen, die sich frisch und gesund fühlten, ist es schwer gefallen, Beruf und Waffe Lebewohl zu sagen. Warum also für Admiral von Schröder eine

Ausnahme machen? Die Antwort hierauf ist nicht ganz einfach gegeben. Sie stützt sich im wesentlichen nur auf Vermutungen, über die seinerzeit aber viel gesprochen wurde.

Wie hoch Prinz Heinrich Schröder schätzte, als Mensch, als Soldat, als Seemann, ist gebührend hervorgehoben worden. Es wurde auch schon betont, daß man in Schröder den künftigen Flottenchef erblickte. Vielleicht hat er selber damit gerechnet? Warum man ihn letzten Endes nicht dafür bestimmte, wissen wir nicht. Tatsache ist jedenfalls, daß das Seeoffizierkorps in seiner überwältigenden Mehrheit diese Wahl nur mit Jubel aufgenommen haben würde. Hat man vielleicht gefürchtet, Schröder würde im Ernstfalle als Chef der Hochseeflotte einen allzu kühnen Einsatz der ihm unterstellten Seestreitkräfte wagen, getreu seinem Grundsatz, man müsse „das Weiße im Auge des Feindes sehen“? Es könnte schon sein, zumal weil darüber ja kein Zweifel mehr besteht, daß die angriffsfreudige Schule jener Zeit, als Schröder Geschwaderchef war, der Auffassung von den Vorteilen einer hinhaltenden Kriegführung hatte weichen müssen. Das Phantom des „Kräfteausgleiches“ war Trumpf. Schröder hätte einen solchen aber nie und nimmer mit den „Mitteln des Kleinkrieges“, sondern stets mit Volleinsatz der Kräfte angestrebt.

Vielleicht hat es das Schicksal mit dem „Alten Herrn“ gut gemeint, als es ihn zu Beginn des Weltkrieges davor bewahrte, Chef der Hochseeflotte zu sein. Er hätte sich die Fesseln, die man den operativen Maßnahmen auferlegte, aller Voraussicht nach nicht gefallen lassen. Ein schweres Zerwürfnis wäre die Folge gewesen, mit dem Ergebnis, daß Schröder hätte abtreten müssen, um kaltgestellt zu werden. Andererseits könnte man sich aber auch vorstellen, daß sich sein feuriger, willensharter Geist einem Noth gleich zur Selbständigkeit entschlossen haben würde, um die Hochseeflotte so einzusetzen, wie es ihrer Kraft entsprach. Und dann — dann wäre vielleicht alles anders gekommen. Doch das sind letzten Endes müßige Fragen, auf die es keine Antwort gibt. Eines steht hingegen fest wie ein Fels im Meer: als Schröder während des Weltkrieges zum Kommandierenden Admiral des Marinekorps bestimmt wurde, da hätte man eine

bessere Wahl überhaupt nicht treffen können. Kein anderer Seeoffizier wäre imstande gewesen, ihm in seiner Stellung die Waage zu halten. Im wahrsten Sinne des Wortes — hier hatte man den rechten Mann auf den rechten Fleck gestellt!

Im Jahre 1911, am Geburtstag Seiner Majestät, war Schröder zum Admiral befördert worden. Am 17. Februar 1912 wurde ihm der erbliche Adel verliehen, „um ihm“, wie es in dem Adelsbrief heißt, „ein dauerndes Denkmal Königlicher Guld und Gnade zu stiften“. Das Wappen war von besonderer Art: die Helmszier wies einen Flaggenstock auf, an dem eine Admiralsflagge wehte. Im Wappenschild ruhte oben ein Anker, unten war er mit drei rotgezungen schwarzen Windhündköpfen geschmückt.

Als Schröder am 6. Mai 1912 auf Grund seines Besuches, das, um allen Mißverständnissen vorzubeugen, mit der Flottencheffrage in keinerlei Zusammenhang stand, zur Disposition gestellt wurde, bestimmte der Kaiser, daß „der Admiral Ludwig von Schröder in Anerkennung der Seiner Majestät geleisteten Dienste à la suite des Seeoffizierkorps in den Listen der Marine weiterzuführen sei“; eine letzte Ehrung, die dem Scheidenden besonders wohlthat, da sie ihn bis an sein Lebensende unlöslich mit der aktiven Marine verband.

Zum Schlusse dieses Abschnittes, des letzten vor der Kriegszeit, sei noch im Auszuge wiedergegeben, was Schröder persönlich über die ihm während seiner langen Dienstzeit zuteil gewordenen Anerkennungen und Auszeichnungen niedergeschrieben hat; und zwar in dem vom ältesten Sohn nach Kriegsende geschenkten Personalbuch, dessen wir schon mehrfach Erwähnung taten. Es heißt dort in abermals äußerst charakteristischen Wendungen:

„Ich glaube, daß ich zu allen Zeiten ein diensteifriger und pflichttreuer Mann und Offizier gewesen bin, an gelegentlichen mündlichen und schriftlichen Anerkennungen und Belobigungen hat es daher nicht gefehlt. Ein Ordensjäger bin ich nie gewesen. Die üblichen preussischen Orden bekam ich meistens in der Offsentour, wenn ich dran' war. Immerhin

genügte dieses meinem Bedürfnis, pour couvrir les nudités, wie der alte Bismarck sagte. Auch gegen ausländische Orden scheine ich ziemlich immun gewesen zu sein. Von deutschen Bundesfürsten habe ich erst während des Krieges reichlich Dekorationen verliehen erhalten. Während meiner aktiven Dienstzeit war auch wohl kein Anlaß dazu. Meine letzte Friedensauszeichnung war der Rote Adler-Orden I. Klasse und am 11. Februar 1912 die Verleihung des erblichen Adels. Zur Verabschiedung wurde ich à la suite des Seeoffizierkorps gestellt. Damit schlossen meine Friedensauszeichnungen ab — mehr wie ich verdient hatte! Die Kriegszeit von 1914—18 brachte mir eine lange Reihe von Kriegsorden. Das *É. K. II.* erhielt ich bereits am 15. September 1914 vom Feldmarschall v. d. Goltz überreicht, nachdem ich mit der Marinedivision den belgischen Ausfall aus Antwerpen in dreitägigem Gefecht abgewiesen hatte; das *É. K. I.* bald darauf nach der Einnahme von Mecheln während der Belagerung von Antwerpen. Beide Orden glaube ich wirklich verdient zu haben.“

Als Wohnsitz erkfor sich Schröder nach seiner Verabschiedung Berlin. Er zog nach dem Vorort Grunewald-Schmargendorf, um während des Krieges nach Berlin-Salensee überzusiedeln.

Mobilmachung und Vorstoß bis zur flandrischen Küste

1914

„Im Felde, da ist der Mann noch was wert,
„Da wird das Herz noch gewogen.“

(Friedrich von Schiller, Wallensteins Lager, 1797.)

Wenig mehr als 14 Tage nach Kriegsausbruch fand im Reichsmarineamt eine Sitzung von besonderer Bedeutung statt. Tirpitz war aus dem Großen Hauptquartier herübergekommen, sämtliche Immediatstellen der Marine hatten Vertreter entsandt. Der Großadmiral ergriff als erster das Wort: „Meine Herren, Seine Majestät haben befohlen, es ist seitens der Marine ein Expeditionskorps für Flandern auszurüsten. Ich bemerke ausdrücklich — es steht hier nicht zur Debatte, ob die Aufstellung geschehen soll oder nicht. Es ist heute vielmehr nur die Frage zu prüfen, wie und wie schnell die Inmarschsetzung geleistet werden kann!“

Von verschiedenen Seiten kamen trotzdem Einwendungen, man dürfe bei der ungeklärten Kriegslage die Festungen Kiel und Wilhelmshaven nicht von Mannschaften entblößen. Mit wenigen Sätzen zerstreute Tirpitz alle Bedenken. Man spürte seinen weiten, zielsicheren Blick. Allen wurde heiß bei dem Gedanken, die der Großadmiral entwickelte: die Marine darf nicht zurückstehen, sie gehört nach Flandern, man wird Antwerpen besetzen, die strategische Lage an der flandrischen Küste muß vom Seekriege ausgenutzt werden, deutsche Torpedoboote, U-Boote und Minenleger finden Arbeit genug im englischen Kanal — ein Zögern, nein, das gibt es nicht!

Sofort verstummte der Widerspruch. Und auf langen Bogen stellte man Zahlen über Mannschaften, Waffen und Material zusammen, die Kiel und Wilhelmshaven abgeben konnten. Ende August schon kamen die ersten Staffeln in Marsch, obwohl die feldmarschmäßige Ausrüstung herbeigezaubert werden mußte. Auf solche Aufgaben hatte man sich leider nicht vorbereitet.

Wer sollte die Marine-Division — so benannte man das Expeditionskorps — führen? Mit Kriegsausbruch hatte sich Admiral von Schröder — eine Selbstverständlichkeit — zur Verfügung gestellt. Vorübergehend plante man, ihn nach den

Dardanellen zu schicken. Da griff abermals Tirpitz ein: „Schröder, nein, der gehört nach Flandern! Bei den Türken spinnt er keine Seide, für Kismet ist er nicht zu haben. Flandern braucht aber einen Mann, der sich von der Armee nicht über-schlucken läßt!“

So kam es zuwege, daß Schröder bereits am 3. September 1914 mit seinem Stabe gen Westen fuhr; darunter als Erster Admiralstabsoffizier Fregattenkapitän Freiherr von Vibra und als Zweiter Admiralstabsoffizier Kapitänleutnant Erich Edgar Schulze. Die Fahrt führte über Lüttich und Löwen nach Brüssel, wo sich am 5. September als Chef des Stabes der von der Armee zur Verfügung gestellte Oberst von Hülsen meldete, dem als Generalstabsoffizier Major von Pawelsz zur Seite stand. Der erste Plan, von General von Bessler genehmigt, die Marinedivision solle sich während eines drei- bis vierwöchigen Aufenthaltes in Belgiens Hauptstadt ordnen und formieren, wurde binnen wenigen Tagen schon von den Ereignissen über den Haufen geworfen. Der Kriegshammer dröhnte, das Ordnen und Formieren geschah auf Schlachtfeldern unter rollenden Salven und Granateinschlägen und nicht in den von der belgischen Armee verlassenen Kasernen. Und das Erhebende für Schröder war, daß ihm, dem Seeoffizier, die Sicherung gegen Antwerpen übertragen wurde; eine Aufgabe, die weit über das Erwartete hinausging. Unter seinen Befehl traten die 5. Reserve-division, die 37. Landwehrbrigade und drei Batterien schwerer Feldhaubitzen. Er selbst verlegte sein Stabsquartier von Brüssel nach Dieghem und stand damit an leitender Stelle im Brennpunkte eines Kampfes, der höchste Verantwortung aufbürdete, ein nicht gewöhnliches Maß land-taktischen Könnens voraussetzte und vor allen Dingen bei stärkster zahlenmäßiger Unterlegenheit nur von einer Truppe siegreich durchgefochten werden konnte, hinter der, einem eisernen Kiegel gleich, der Wille des Führers stand: wir weichen nicht, wir behaupten unsere Stellung! Und dieser Wille strahlte von Schröder in einer Weise und Stärke aus, daß er sich mit seiner Person in jenen Tagen bereits einen Namen schuf — der „Löwe von Flandern“ hob sein Haupt!

Die Belgier, von einem eiligst zusammengerastten englischen Expeditionskorps unterstützt, dem sich Winston Churchill, der Urheber des Unternehmens, angeschlossen hatte, stießen von Antwerpen aus vor. „Wäre das deutsche Beobachtungskorps geschlagen, Brüssel befreit und der Nachschub der rechten deutschen Flügelarmee ernsthaft unterbunden worden“, so hat Schröders Chef des Stabes im Jahre 1927 auf Grund belgischer Quellenkunde im Februarheft der Marine-Kundschau ausgeführt, „so hätte im Zusammenhange mit dem unglücklichen Ereignis an der Marne eine Katastrophe eintreten können, deren Folgen schwer abzusehen sind.“ Der belgische Stoß traf die deutsche Linie um so gefährlicher, als Teile der Marine-Division erst im Anrollen waren und aus der Bahn heraus zur Abwehr angefordert werden mußten. Der Feind besetzte Merchtem und nach hartem Kampf Aerschot, wollte die Bahnlinie nach Brüssel zerstören, auf der die VII. Armee im Durchtransport war, und gedachte nach der Hauptstadt des Landes durchzubrechen, die vor Begierde lohte, sich zu erheben. Alle Bemühungen waren letzten Endes aber umsonst. Seesoldaten und Matrosenartilleristen, Leute, wie sie prächtiger die Garde nicht kannte, stemmten sich im Verein mit Landwehr und Reserve den Belgiern entgegen. Teile der VII. Armee halfen. Über Overdevaert und Thildonck wurde der Feind zurückgetrieben, so stark auch seine Überlegenheit an Artillerie war. Am dritten Gefechtstage trafen Teile der 6. Reservedivision auf dem westlichen Flügel der deutschen Linie ein. Von diesem Zeitpunkt ab übernahm General von Beseler das Kommando über die gesamten Operationen. Am fünften Gefechtstage — es war der 13. September 1914 — wurde der Gegner in einem gemeinsamen Angriff auf der ganzen Linie hinter die Dyle zurückgeworfen. Durch besonderen Tagesbefehl sprach Beseler allen beteiligten Truppen „für die in den letzten Kämpfen bewiesene Hingebung, Standfestigkeit und Tapferkeit“ seinen Dank aus.

Man wird zugeben müssen, daß das Schicksal Schröder sehr bald nach seinem Eintreffen auf dem Kriegsschauplatz vor eine ungemein schwierige Aufgabe stellte. Diese Aufgabe hat — es sei nicht verschwiegen — auch manche Reibungen ausgelöst.

Jetzt, wo es hart auf hart ging, wo nicht mehr die Manöverschlacht, sondern die Kriegsschlacht tobte, schlugen aus dem grau gewordenen Feuerkopf des alten Herrn Flammen. So klar und bestimmt seine Befehle und Anordnungen waren, so vollkommen er auch die taktische Lage in Zusammenarbeit mit dem klugen und ruhigen Oberst von Hülsen meisterte, im einzelnen war er mit diesem und jenem nicht zufrieden gewesen. Er hatte noch mehr von den Truppen erwartet, als sie schon geleistet hatten, und jede zögernde Haltung deutete ihn bereits ein Verbrechen.

Der Verlauf des Krieges hat solche Härten in der Auffassung nicht ganz beseitigen können. Gelegentlich traten immer wieder Lagen ein, wo ein schneidend scharfes Wort alle Einwendungen, mochten sie mitunter auch berechtigt sein, von vornherein abtat. In Schröder brannte eben zu jeder Stunde das Feuer der Leidenschaft rücksichtsloser Einsatzbereitschaft. Daß er sich darüber klar war, mitunter über das Ziel hinauszuschießen, geht deutlich genug aus den uns schon bekannten Worten hervor, die er bei seinem Abschiedsmahl dem Prinzen Heinrich widmete: „In weitgehender Rücksichtnahme auf meine mir wohlbekannten Eigenschaften haben Eure Königliche Hoheit mich zu dauerndem, wärmsten Dank als Mensch und Soldat noch besonders verpflichtet.“ Wenn sich jedoch im Felde ein schweres Gewitter nach außen entladen hatte, dann folgte für den alten Herrn allemal ein Kampf mit sich selber, ob er auch im Recht gewesen sei. Der Strenge gegen sich und andere hielt sein Gerechtigkeitsfönn die Waage. Er hatte, was ausdrücklich hervorgehoben sei und von denen, die ihm nahestanden, immer wieder festgestellt wurde, volles Verständnis für die Schwächen seiner Mitmenschen, nur daß er solche Schwächen nicht duldete, weil er zuinnerst von der Überzeugung durchdrungen war, er müsse als Vorgesetzter gegen alles angehen, ja es mit Stumpf und Stiel ausrotten, was irgendwie nach Nachgeben schmeckte.

Am lebhaftesten trat das Gerechtigkeitsempfinden in Erscheinung, wenn es galt, ein Todesurteil zu vollziehen. Der Kriegsausbruch brachte es mit sich, daß solche Handlungen Schröder nicht erspart blieben. Es sei nur an den sattfam be-

kannten Fall des britischen Kapitäns Fryatt erinnert, der vom Feldgericht zum Tode verurteilt wurde, weil er als Führer eines Handelsdampfers auf offener See versucht hatte, ein deutsches U-Boot durch Rammen zu vernichten. Schröders hohe Auffassung von Gesetz und Recht, und daß lezthm die Gnade nur bei Gott stünde, drückte sich bei Vorlage des Feldgerichtsurteils in folgenden kernigen Worten aus: „Wenn der Mann unschuldig ist, wird er freigesprochen, wenn er schuldig ist, so wird ihm sein Recht — bin ich der liebe Gott?“ Jedesmal, wenn er als Gerichtsherr seine Unterschrift geleistet hatte, die ein Menschenleben auslöschte, dann schloß er sich hinterher in sein Arbeitszimmer ein, weil er niemanden sprechen mochte. Er erschien auch nicht zu Tisch, und es bedurfte in der Regel mehrerer Tage, bevor er mit sich ins reine gekommen war. Somit erledigt sich von selbst jenes törichte Gerede, Schröder habe in Slandern Todesurteile vollstrecken lassen, ohne daß der Ordnung gemäß ein gerichtliches Verfahren vorangegangen sei. Im Gegenteil, wo es nur anging, ließ er Milde walten.

Im ganzen großen Marinekorps sind es sicherlich nur wenige gewesen, die ihrem Kommandierenden Admiral etwas nachtrugen oder für seine schroffe, kurzangebundene Art kein Verständnis aufbrachten. Die Masse der Untergebenen verstand und verehrte den Führer, sie vertraute ihm blindlings. Und dieses felsenfeste Vertrauen, es beruhte nicht nur auf dem Gefühl, daß „Erzellenz“ der letzte gewesen wäre, der seine Haut nicht zu Markte getragen hätte — oft genug zeigte er sich in den vordersten Schützengräben —, mehr noch vielleicht auf der klaren Erkenntnis, daß hinter aller Schärfe und Strenge ein grundgütiges, grundehrliches und grundmitfühlendes Herz stand. Die Sorge für die Mannschaft war eine Aufgabe, die den alten Herrn genau so stark beschäftigte wie sein stets wacher Trieb, auch im kümmerlichsten seiner Untergebenen den „moralischen Schweinehund“ zu ersticken. Die Sorge um das Wohlbefinden der Untergebenen erstreckte sich auf alle Gebiete; selbst auf die Feldpost, die es beim Ausrücken der ersten Staffeln des Marinekorps gewiß nicht leicht hatte, ihre Briefe und Pakete „an den Mann“ zu bringen. Schröder hat auch hier persönlich eingegriffen, ja

die Feldpostbeamten wurden seine besonderen Freunde; insbesondere dann, „wenn sie wie Soldaten ausfahen und nicht wie in Uniform gesteckte Zivilbeamte“.

Wichtig ist vor allen Dingen aber die Feststellung, daß Schröders Ansehen nicht nur bei den Mannschaften der Marine, sondern auch bei den ihm gelegentlich unterstellten Seeres-truppenteilen unbegrenzt groß war. Die Armee erkannte seine Tüchtigkeit, auch auf landtaktischem Gebiete, vorbehaltlos an. Und die Herren, die in seinem Stabe unter ihm arbeiteten — General von Hülsen und Major von Pawelsz wurden im Verlaufe der langen Kriegsjahre, da sie anderweitig Verwendung fanden, durch Oberst Berlet und Major Frank-Lindheim ersetzt — waren ihm aufrichtigen Herzens treue Berater und Untergebene.

Schröders Einstellung zu der Frage, wie man sich während eines Krieges in Feindesland verhalten müsse, geht wohl am klarsten aus seinen eigenen Worten hervor. Als sich im November 1914 der Kontreadmiral Schulz als Divisionskommandeur meldete — aus der Marinedivision war inzwischen das Marinekorps geworden —, da empfing Schröder den ihm wohlbekannten Flaggoffizier mit folgenden Worten: „Mein lieber Schulz, jetzt lassen Sie Ihr gutes Herz zu Hause. Gutmütigkeit vor dem Feinde ist ein Verbrechen am Vaterlande!“ Diese Bemerkung ist um so charakteristischer, als der alte Herr selber das Schlagen seines guten Herzens zu gegebener Stunde durchaus nicht überhörte, ja sogar immer wieder — Freund und Feind gegenüber — auf diese seine innere Stimme hörte.

Doch nun zurück zu den kriegerischen Ereignissen, die im Jahre 1914 ihre Krönung durch die Einnahme von Antwerpen und den Marsch bis Ostende fanden. In den Mannschaften der Marine-Division steckte in jenen Tagen ein ungeheurer Drang nach vorwärts, obwohl man in den ersten Abwehrkämpfen schwere Verluste gehabt hatte. Auch die für den Landkrieg wenig geschulten Matrosenartilleristen, lauter Enaktsöhne, fühlten sich den Belgiern erheblich überlegen. „Das Ausland hat sich über die deutsche Sozialdemokratie gründlich getäuscht!“ hieß es unter den älteren Reservisten. Seilig glühte die Flamme

der Vaterlandsliebe, und es herrschte allenthalben eine Manneszucht, die Gehorchen und Befehlen leicht machte.

Die Marine-Division deckte die Flanke des III. Reservekorps, als unter Befehlers genialer Führung der Sturm auf Antwerpen begann, der in Wahrheit zu einem Überrennen der starken Festung wurde. Während der Nacht vor dem ersten Angriffstage hatten Antwerpens Scheinwerfer den herbstklaren Himmel nach Fliegern abgesehen. In das graue Morgengewölk legte die Sonne eine goldene Bresche. Aus den Gräben wuchsen Tausende von Männerleibern empor, geschlossene Reserven folgten. Nach einheitlichem Plan, festeste Siegeszuversicht im Herzen, so rückten die Truppen vor; an der Stärke der Feste Antwerpen gemessen im Grunde genommen nur ein Häuflein.

Die Stadt Mecheln wurde von der Marine-Infanterie-Brigade ohne erhebliche Verluste besetzt. Vorher hatte Schröder — wieder ein Beweisstück seiner kraftvollen Eigenart — nachstehendes Schreiben an den „Oberstkommandierenden in Mecheln“ gerichtet. „Ich werde mich in den Besitz von Mecheln (Malines) setzen. Es würde mich freuen, wenn die ehrwürdigen Baudenkmäler der Stadt keine Beschädigung oder Zerstörung erlitten, sei es durch deutsches oder durch belgisches Artilleriefeuer. Daher fordere ich die bedingungslose sofortige Räumung Mechelns seitens der belgischen Truppen und die Unterlassung einer Beschießung der Stadt durch belgische Artillerie. Jeder belgische Widerstand ist nutzlos und schädlich für Belgien.“

Auf das freiwillige Räumen der Stadt haben sich die Belgier sehr schnell eingelassen, leider jedoch nicht auf den Vorschlag der Schonung: Mecheln wurde nach der Besetzung durch die Marine-Infanterie unter lebhaftes belgisches Feuer genommen, das viel Schaden anrichtete.

Härteren Widerstand als Mecheln bot das Fort Waelhem. Während die Matrosenartilleristen trotz heftiger Beschießung aus dem Fort Breendonck und dessen Anschlußbatterien bis zum Überschwemmungsgebiet der Kupel vordringen können, kamen die tapferen „Schwarzen Jäger“, wie man die Seesoldaten ob ihrer dunklen Uniformen und Tschakos nannte, bei

Waelhem nur langsam weiter. Schröder packt lodernder Grimm. Freiwillige sollen stürmen. Tag und Nacht wird um Fort Waelhem gekämpft. 500 Meter vor dem mächtigen Werk gräbt man sich ein. Die 30,5-cm-Mörser, vom österreichischen Meer geschickt, hämmern auf Waelhem ein. Der Infanterieangriff gewinnt kaum zu umflammerndem Griff. Um 5 Uhr nachmittags am 2. Oktober zeigt Fort Waelhem die weiße Flagge, nachdem es — ein tapferer Gegner — wehrlos geworden war.

Einen neuen ernststen Halt gibt es an der Nethe. Jenseits des Flusses, in gedeckter Stellung, sitzen Nester voll belgischer Artillerie. Und sie haben Munition genug, um 24 Stunden am Tage zu schießen. Immer wieder versuchen die über jedes Lob erhabenen Pioniere der deutschen Armee zum Brückenschlag zu kommen. Soviel Material aber auch herangeschafft wird, es wird den Leuten unter den Händen in Trümmer geschossen und versinkt im Schlick des Ufers.

Der rechte Flügel der Angriffstruppe, die 5. Reserivedivision, bekommt Luft. Bei Duffel kann sie die Nethe überschreiten. Da weicht der Feind. Die „schwarzen Jäger“ stoßen nach. In panikartiger Flucht räumen die Belgier das Feld. In elftägigem Sturmloch ist der äußere Verteidigungsgürtel der mächtigen Feste Antwerpen bezwungen. Mit dem Glockenschlage Zwölf in der Nacht vom 7. zum 8. Oktober beginnt die Beschießung der inneren Forts, nachdem der Kommandant die Übergabe der Stadt abgelehnt hat.

Mit dem letzten Widerstande hat es jedoch nicht mehr viel auf sich. Die inneren Forts erweisen sich bald genug als „taube Nüsse“. Der Feind ist abgezogen. Notabeln kommen aus der Stadt, bieten die Übergabe an. „Wo ist der Kommandant?“ Sie zucken mit den Achseln, er sei nicht zu finden. Am 10. und 11. Oktober rückt die Belagerungsarmee — sie zählt nicht mehr als 50 000 Mann — in Antwerpen ein. Stadt und Festung werden unter Schröders Befehl gestellt. Endlich bekommt auch er, der Unermüdlige, Ruhe. Als er sich im Grand Hôtel zu Tisch setzt, fragt ihn der Wirt: „Was soll ich servieren?“ Worauf prompt die Gegenfrage erfolgt, und die Augen Schröders blitzen dabei: „Hat Mister Churchill in den letzten Tagen bei

Ihnen gespeist?“ „Gewiß Excellenz!“ „Dann will ich nicht schlechter essen als er!“

Mit der Eroberung des gewaltigsten Bollwerks belgischer Macht war in Wahrheit ein den Kriegsverlauf stark beeinflussender Erfolg erstritten. Zur Verlängerung des linken Flügels der französischen Seeresmassen waren die ersten Divisionen des englischen Seeres auf Frankreichs Boden gelandet worden. Für weiteren Nachschub hätte man ohne weiteres Antwerpen ausgenutzt. Die Engländer hätten sich nicht eine Sekunde besonnen, die niederländische Neutralität zu mißachten, um in unseren Rücken zu gelangen, nachdem wir uns anschickten, aus der flandrischen Küste einen Stützpunkt zu schaffen, der nicht nur alle Umgehungsversuche zu Lande vereitelte, sondern die Gefahren des Seekrieges vor die Tore Englands schob. In der Hochflut der Ereignisse der ersten Kriegsmonate, über der die Sonne von Tannenberg am hellsten strahlte, ist der Fall von Antwerpen nicht genügend gewürdigt worden. Es war eine Waffentat erster Ordnung, die nicht nur den General von Beseler als genialen Meister der Kriegskunst, sondern auch Schröder als einen „Eisenfresser“ lobte, der dem Feinde das Gesetz diktierte, wo er nur hinkam. Und darüber war sich alle Welt einig: sein zwingender Einfluß war es gewesen, der aus den 17 000 Mann Marinetruppen eine Kampfkraft, man kann nur sagen hervorgezaubert hatte, die jedenfalls bei den Matrosenartilleristen für die Erfordernisse des Landkrieges nicht vorhanden war und ausbildungsmäßig auch gar nicht vorhanden sein konnte.

In jene stolze Zeit fiel jedoch ein bitterer Wermutstropfen in Schröders Freudenkelch. Tirpitz kam nach Antwerpen, und was man schon gefürchtet hatte, sein Mund bestätigte es: die Flotte solle, um England nicht zu reizen, zurückgehalten werden! Es sind in jenen Tagen mit Recht harte Worte des Tadels gefallen; denn darüber waren sich Männer wie Tirpitz und Schröder damals schon einig, daß man von der flandrischen Küste aus die britische Seeherrschaft gewiß nicht zu Fall bringen, jedoch derart bedrohen könne, daß hier ein Quell ewiger Unruhe und Kräfteanspannung für die britische Admiralität entstand. Es

hat sich später herausgestellt, daß diese Auffassung nur zu gerechtfertigt war. Schröder hat von sich aus nichts unterlassen, um immer wieder darauf hinzuweisen, daß Flandern die Gelegenheit böte, die Grand Fleet „zwischen die Fänge zu nehmen“ und einen „Brennpunkt des Seekrieges zu schaffen“. Was er mit seinen Vorstellungen erreichte, wird Gegenstand späterer Betrachtungen sein. Vorweggenommen sei nur, daß ein Eingehen auf seinen Wagemut den Engländern unter allen Umständen schwer zu schaffen gemacht haben würde. Und die Hochseeflotte? Sie brannte ja darauf, sich zu betätigen! In einem Brief vom 19. August 1914, der an Schröders Zweiten Admiralstabsoffizier gerichtet war, hieß es: „Die Stimmung in unserem Geschwader ist prächtig, es herrscht eine wilde Begeisterung, und durch geschickte Flottentagesbefehle und Vorträge wird alles mögliche getan, um die Besatzungen über diesen gefährlichen Abschnitt, den wir ja notgedrungen durchmachen, hinwegzuhelfen. Wir alle sind felsenfest überzeugt, daß der Engländer uns eines Tages kommen muß. Die Hochseeflotte hat fitness to win, und zwar in hohem Grade. Es herrscht die felsenfeste Überzeugung vor, daß wir die Sache machen werden. Leider hat der Kleinkrieg uns bisher noch keinen größeren Erfolg gebracht, aber unsere Fähigkeit und Ausdauer muß sich ja durchsetzen. Ich bin momentan in meiner wundervollen Stellung als Artillerieoffizier der ‚Westfalen‘, der schönsten, die ich mir überhaupt im Kriege denken kann, beinahe wunschlos glücklich. Nur muß ich bald Gelegenheit haben, Albion die ersten dicken Geschosse in die Rippen zu schicken. Uns nahm der 12. August unseren lieben Bruder L. B., der beim I. Leibregiment gefallen ist. Meine Frau trägt es als echte Soldatentochter, wenn es auch ihr Lieblingsbruder war.“ Diese Zeilen sind um so gewichtiger, als sie von keinem Heißsporn, sondern von einem streng sachlich denkenden, flugen Mann niedergeschrieben wurden. Im großen Hauptquartier band man jedoch die Flotte „an den Pfahl“ und wartete mit gefalteten Händen auf das Wunder des „Kräfteausgleichs“; ein Wahngebilde, das die Vorsehung mit dem besten Willen nicht verwirklichen konnte.

Schröder setzte bereits im Oktober in einem Immediatbericht seine Ansichten über die Operationen zur See auseinander, die von der „Marinestation Flandern“ aus unternommen werden mußten. Während der Admiralstab den Minenkrieg in den Vordergrund schob, hob Schröder den U-Bootkrieg auf den Schild. Seine Ansichten hierüber wurden bestärkt von einem jüngeren Seeoffizier, der mit einer technischen Kommission vom Reichsmarineamt, also von Tirpitz' Seite aus, nach Flandern geschickt worden war, um sich wegen Wahl und Ausstattung eines U-Bootstützpunktes an Ort und Stelle zu unterrichten. Kapitänleutnant Bartenbach ist späterhin einer der treuesten Berater und Helfer Schröders geworden. Er hat den gesamten U-Bootkrieg im Bereich des Marinekorps eingerichtet und geleitet. Der alte Herr und er verstanden sich aufs Wort. Auch hier hatte das Schicksal die rechten Männer zusammengeführt und damit den Beweis erbracht, daß es uns im Verlaufe des Krieges oft genug wohl wollte.

Am 21. Oktober verlegte Schröder sein Stabsquartier nach Brügge. Damit übernahm die Marine-Division die Bewachung der Küste zwischen Ostende und Middelferke. „Sie bereitete sich“, wie es kennzeichnenderweise im Kriegstagebuch heißt, „zu weiteren Aufgaben vor“.

Es wurde eine Feierstunde, als man zum erstenmal vom Dünenrande aus das graue Nordseewasser erblickte, als man den rauschenden Meeresatem vernahm und britische Kreuzer und Torpedoboote erspähte, die mit langsamer Fahrt, in der Ferne nur als Schatten wahrnehmbar, auf und ab patrouillierten. Am Leuchtturm von Ostende stellte man ein paar belgische Geschütze kleinsten Kalibers auf, die irgendwo erbeutet waren. In den Dünenkamm grub sich eine Batterie Feldartillerie ein, die zur Marine-Division gehörte. Und von Gent her war Fußartillerie aus Swinemünde mit Geschützen mittleren Kalibers im Anmarsch. Das war alles, womit in den ersten Wochen die flandrische Küste artilleristisch wehrhaft gemacht werden konnte. Trotzdem dachte England nicht daran, stärkere Teile seiner Flotte einzusetzen, um uns ein Gesäßhaftmachen zu verwehren; auch ein Beweis dafür, daß man die

deutsche Hochseeflotte als eine „fleet in being“ höher einschätzte, als das deutsche Hauptquartier es tat.

In den ersten Tagen nach Besitzergreifung der Küste trat ein Ereignis ein, das viel besprochen wurde, weil es sich unmittelbar auf Schröders Eingreifen zurückführte und deshalb auch hier nicht übergangen sei. Ein englischer Zerstörer näherte sich um die Mittagsstunde Ostende bis auf 1500 Meter. Der Zufall wollte es, daß Schröder zur Stelle war. Er befahl, den Zerstörer mit zwei Bootskanonen unter Feuer zu nehmen. Es geschah mit dem Erfolge, daß der Brite abdrehte, seinerseits aber mehrere Schuß gegen Ostende verfeuerte. Hierbei gab es Verwundete an Land; unter Offizieren, die beim Essen im Hôtel Majestic saßen.

Daß nüchterne Sachlichkeit den Feuerüberfall auf den Zerstörer unter den gegebenen Verhältnissen als zwecklos verurteilt hat, ist begreiflich. Wer jedoch nur einen Funken Verständnis für die Persönlichkeit eines Mannes wie Schröder aufzubringen vermag, der kommt zu einem ganz anderen Ergebnis. Der Admiral hatte sich im raschen Siegeslauf mit seiner Truppe bis zur Küste durchgekämpft. Er war Herr des Landes, mochte keinen Feind vor seinen Toren herumstreichen sehen. Sinzu kam der ungebändigte Drang, den Gegner zu verjagen, wo man ihn nur zu Gesicht bekam. Militärisch wichtiger ist aber: das von Schröder gegebene Beispiel war richtunggebend für die Zukunft! Auch in den nächsten Tagen tauchten wiederholt britische Seestreitkräfte auf, meist vor Middelkerke. Sie wurden sofort unter Feuer genommen und jedesmal vertrieben. Was wäre die Folge gewesen, wenn sie ihren ersten Besuch unbelästigt unter den Augen des Admirals hätten abstaten dürfen?

Die Kriegslage war bei der Marine-Division in dieser Zeit durchaus kritisch. Man wußte, daß Franzosen und Belgier an der Küste Truppen zum Gegenstoß massierten. Überdies lagen Meldungen über ein von den Engländern geplantes Landungsunternehmen bei Ostende vor. Wenn Schröder, dem schon in jenen Tagen der Name des „Löwen von Flandern“ angefliegen war, in seinem Kriegstagebuch auch versicherte, „eine Landung an der von uns besetzten Küste würde stets ein Abenteuer

bleiben“, so mußte man trotzdem mit der Möglichkeit rechnen. Die Zugänge zu den Häfen von Ostende und Zeebrügge wurden demgemäß durch Dampfer und Trossen gesperrt, die Molen an verschiedenen Stellen unterbrochen. Auf alle Fälle war es geboten, dem Feinde eine eiserne Faust zu zeigen, um seine eigene Stellung desto rascher und sicherer ausbauen zu können.

So ist denn auch aus den Landungsabsichten der Briten nichts geworden; vielleicht hat schlechtes Wetter sie vereitelt. Sinegenen erfolgten immer heftigere Vorstöße der Franzosen und Belgier aus der Gegend von Nieuport heraus, die letzten Endes zu dem Tage von Lombardzyde führten; einem Ehrentage des Marinekorps, wie Schröders Verband unter Aufstellung erheblicher Verstärkungen in Form einer zweiten Division seit dem 8. November hieß.

Es ist ein eigenartiges Zusammentreffen gewesen, daß einen Tag später das erste deutsche U-Boot — U 12 unter Kapitanleutnant Forstmann — den Molenhafen von Zeebrügge als Stützpunkt ausnutzte; damit hatte das Marinekorps seine zweite Aufgabe, Seekriegführung von der flandrischen Küste aus, praktisch in Angriff genommen.

Die taktische Lage verhielt sich in jener Zeit so: Am 4. November hatte die 28. Landwehrbrigade einen Ausfall überlegener belgischer Truppen aus Nieuport und Lombardzyde abgeschlagen. Die Brigade war dem weichenden Feind bis Palingbruf nachgedrängt, wurde jedoch nachts von ihrem Führer aus dem äußerst schwierigen Gelände zurückgenommen. In den folgenden Nächten hatte der Feind seine Ausfälle wiederholt, die zwar an unseren Stellungen östlich von Lombardzyde abprallten, den Gegner aber wieder in den Besitz des Dorfes brachten. Hierdurch war ihm die Möglichkeit geboten, sich mit starken Kräften östlich des Nserkanals festzusetzen. Das war dem alten Schröder zu viel. Der Feind mußte auf Nieuport zurückgeworfen werden, sonst war an einen Ausbau der Dünenstellungen für die Seefront westlich von Ostende nicht zu denken. Der Angriffsbefehl für den 11. November lautete in vorbildlicher Kürze: „Die Marine-Division greift morgen den Gegner zwischen Meer und Potter Dyk an, setzt sich in Besitz

seiner Stellungen und stößt bis zum Westrand der Dünen und Südrand von Lombardzyde vor.“

Binnen drei Stunden war das Werk getan, war Lombardzyde fest in deutscher Hand. Im nördlichen Gefechtsabschnitt hatte das Gelände den tapferen Sturmtruppen gewaltige Schwierigkeiten bereitet. Bis an die Knöchel versanken die Füße im Dünen sand, der, von böigen Sturmwinden hochgefegt, sich festsetzt in Auge, Nase und Mund, Sehen und Atmen verhindert. Noch schlimmer aber: der Sand verstopft Lauf und Schloß der Gewehre, so daß die Schußwaffen wertlos sind!

Das I. Bataillon der Marine-Infanteriebrigade hat über diesen Gefechtsabschnitt wie folgt berichtet: „Vor der 2. und 3. Kompanie stand der Angriff etwa anderthalb Stunden, bis Leutnant von Keyserlingk mit Teilen beider Kompanien zu einem Flankenangriff auf die bei Polder befindlichen Stellungen des Gegners ausholte. Der Flankenangriff glückte, so daß die ganze Linie mit mächtigem Stoß vorankam. Die Angriffsfreudigkeit der Truppen lebte dadurch zur vollen Höhe auf, daß die 4. Kompanie die Fahne enthüllte und weithin sichtbar vortragen ließ.“

Vizefeldwebel Lessing war es, der seiner Kompanie dieses Beispiel gab. Von fern würgte der Tod mit schwerer und leichter Artillerie, vom Kamm der Dünen mit unablässig ratterndem Maschinengewehrfeuer. Aus dem sprungweisen Vorgehen der Seesoldaten wurde ein wildes, kühnes Stürmen, die lockeren Dünen hinauf und hinab, durch Geschloß und Sandgestiebe hindurch. In einer Dünenmulde, voraus überhöht, von den Seiten flankiert, kommt die Menschenwelle zum Stehen. Eine wahre Wand aus Eisen und Stahl fällt den Stürmenden entgegen und gebietet Halt.

Doch Vizefeldwebel Lessing gibt nicht nach. Hoch schwingt er den Fahnenstange. Das schwere Tuch knattert im Winde, über ostasiatischem Boden hat es geweht, über Wüstensand in Deutsch-Südwest. Keiner läßt die Fahne im Stich, wenn auch der helle Dünen sand über manches Opfer rieselt, doppelt bleich im Schmuck der neuen feldgrauen Uniform mit den leuchtenden gelben Gardelitzen.

Schon flattert die Fahne auf der nächsten Höhe. Mitreißend weist sie den anderen den Weg — da bricht ihr Träger stumm zusammen, vom Sichelhieb des Todes gefällt.

Sergeant Jürgensen springt in die Bresche. Er bückt sich und reißt das Banner hoch. Auch ihm liegt der Schaft fest in der Hand. Er weiß — nun blitzen hundert Läufe gegen ihn. Was sichts ihn an! Im Sturm eine Fahne zu tragen, die sieggewohnt und ruhmbedeckt ist, gibt es auf Erden eine stolzere Luft?

Über die letzte Düne hinweg brandet die Welle der Seesoldaten. Der Feind gibt seine Stellung verloren. In regelloser Flucht sucht er sein Heil. Nur wenige Beherzte halten stand. Sie werden zu Gefangenen gemacht. Und zur Befehlsstelle bei Middelerke fliegt die Meldung, daß auch im Nordabschnitt das Ziel erreicht sei.

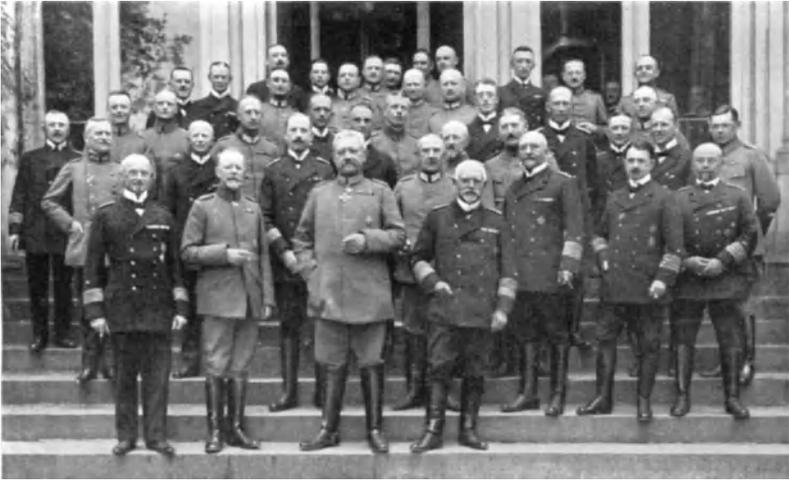
Es war ein heißes Ringen gewesen. 14 Offiziere tot, 23 verwundet, 175 Mannschaften tot, 553 verwundet, so lauteten die Verlustziffern. Die blutigen Opfer hatten aber stolze Erfolge gebracht. Mit Belgiern und Engländern hatte man sich vor Antwerpen herumgeschlagen, nun auch mit Franzosen. Und die Gewißheit, allen überlegen zu sein, verlieh ein Gefühl selbstsicherer Zufriedenheit.

Der Tag von Lombardzyde war ein Ehrentag der Marine, aber auch ein Ehrentag Ludwig von Schröders. Führer und Truppen waren eins. Der Löwenmut des alten Herrn war Gemeingut aller geworden.

Und auf dem Grabstein von Ostende konnte man später zu Recht nachstehende Worte lesen, verfaßt vom Generalstabsarzt Uthemann, dem Korpsarzt des Marinekorps:

„Wir haben Wort gehalten.
Wir Jungen und wir Alten.
Getreu dem Eid, den wir geschworen,
Dem Lande treu, das uns geboren,
Und treu dem Kaiser bis zum Tod,
So gingen wir getrost zu Gott.“

Flandern



Hindenburg und Schröder mit ihren Stäben im Hauptquartier in Brügge
1917



Bei den Offizieren der Unterseebootsflottille Flandern 1916,
rechts neben dem Admiral der Führer der Unterseeboote Korvettenkapitän Bartenbach

Ausbau der Slanderstellung

1915 — 1918

„Der ist kein Mann, der, wo das Größere zu gewinnen ist,
„Am Kleinern sich genügen läßt.“

(Friedrich von Schiller, Phönizierinnen des Euripides, 1788.)

Der Umstand, daß die Engländer in der Folgezeit mit Seestreitkräften, wenn auch nur schwachen Aufgebots, unablässig vor der flandrischen Küste erschienen und nicht nur Späherblicke, sondern auch eiserne Grüße hinübersandten, rief Schröders ganze Tatkraft auf den Plan. Bestückung der Dünen mit mittleren und schweren Geschützen, Schaffung eines geeigneten U-Bootstützpunktes, Anlage eines Torpedoboothafens, Einrichtung einer Werft und der Bau von Land- und Versorgungsplätzen für die Fliegerwaffe, das waren die großen Fragen, an deren Lösung er sich mit stürmischer Macht in den nächsten Monaten heranbegab. Ihm war von vornherein klar, daß sein Befehlsbereich um Brügge herum bis an die See zu einem Brennpunkt des Kampfes werden mußte; und zwar deshalb, weil von hier Kräfte des Land- und Seekrieges ausstrahlten, so daß der Feind ein doppeltes Interesse daran hatte, diese Kräfte nicht aufkommen zu lassen oder zumindest im Zaum zu halten. Beides ist ihm nicht geglückt. Der Ausbau von Flanderns Küste zu einem Seestützpunkt von ständig zunehmender Bedeutung hat sich allen Störungsversuchen zum Trotz in klarer Folgerichtigkeit entwickelt. Und wenn an diesem Werke auch viele fleißige Hände und viele fluge Köpfe mitgearbeitet haben, so unterliegt es doch keinem Zweifel, daß die treibenden Kräfte von Schröder ausgingen. Er sorgte mit seinem stahlharten Willen auch dort für ein Gelingen, wo selbst kühnster Optimismus die Flinte ins Korn werfen wollte.

Mit dem 29. November 1914 war das Marinekorps in seinen Landverbänden rahmenmäßig fertig aufgestellt. Das Korps-Hauptquartier befand sich in Brügge, woselbst es bis zu den bitteren Tagen des Rückzuges geblieben ist. Die 1. und die 2. Marine-Division, die sich aus Matrosen, Matrosenartilleristen, Seesoldaten und kleinen Landwehrverbänden der Armee zusammensetzten, hielten die Küstenstellungen bis zur holländischen Grenze und, gewinkelt hierzu, die Landstellungen

gegen Vizeport mit Waffen der Artillerie und Infanterie besetzt. Vom 15. Dezember 1914 ab versuchte es der Feind wiederholt, und zwar mit größter Hefigkeit und unter Einsatz harter Massen, die Landfront des Marinekorps zu durchstoßen. Von See her ließen britische Seestreitkräfte zurückzuführen. Unterstützung. Es kam zu schwersten Gefechten bei Tag und Nacht, so daß Teile der Marine zur Verstärkung herangeholt werden mußten. Im Verlauf der vom Marinekorps gehaltenen Landstellungen traten nennenswerte Veränderungen nicht ein. Ziemlich frühen Triumph der Küstenwehr bedeutete es, daß es einer neu aufgestellten 15-cm-Schnellabfakanonengattarte am 16. Dezember 1914 glückte, ein englisches Linien Schiff auf Entfernung von 10000—14000 Meter zu beschleichen und hierbei einen Treffer zu erzielen, worauf der Dritte abdrehte.

Wenn auch die Kämpfe an der Landfront in jener Zeit — sie erstreckten sich bis in den Januar 1915 hinein — sehr ernst waren, so daß das Korps-Sauptquartier nicht gerade über Stunden der Besinnlichkeit verfügte, so trübten Schröders Gedanken doch immer wieder um die Frage, wie der Seerrieg von Landern aus anzufangen und wirksam zu gestalten sei. Er hätte vielleicht mit Offizieren des Kommandos und der Schiffschorte hierüber verhandelt und zu seinem Leidwesen die Entscheidung gemacht, daß auch für Landern das Gesetz der Zurückhaltung und Zurücksetzung bindend bleiben sollte. Schröder hätte an geregt, die Schiffe der Siegfriedklasse, etliche kleine Kreuzer, Torpedoboote, U-Boote und Minenboote unversüßlich herzugeben. Man hätte es abgelehnt und erklärt, es könne lediglich eine Salbfortille schnelle Torpedoboote zur Verfügung gestellt werden; auch nicht sofort, sondern erst in dem Augenblick, wo der Ausbau der Küstenverte mit schwerer Artillerie den nötigen Schutz böte. Ziemlich war man sich von vornherein lediglich darüber, Standern so schnell, wie es möglich ist, als U-Bootsprungpunkt auszuwerten. Es mangelte jedoch vorerst an Booren. Den kleinen Schützungen, die das Reichsmarineamt seitensweise herzustellen versprach — man hätte sich bereits seit dem 8. August 1914, also wenige Tage nach der Mobilisierung, mit dieser Frage beschäftigt —, sah Schröder mit Mißtrauen entgegen. Er

hat sich hierin geirrt, die kleinen Boote haben später voll ihren Mann gestanden. Dieser Irrtum ist insofern verzeihlich, als die ersten Boote in zerlegtem Zustande nach Zeebrügge geschafft wurden, um hier erst zusammengesetzt zu werden, so daß man sich von ihrer Seetüchtigkeit nicht ohne weiteres ein klares Bild machen konnte. Alles in allem genommen haben Schröders Vorschläge, die flandrische Küste zu einem mit Seestreitkräften verschiedener Art ausgestatteten Flottenstützpunkt auszubauen, ohne Zweifel einen grundgesunden Kern enthalten. Der Seekrieg wäre ganz von selbst auf die Bahn aktiver Kräfteanspannung geraten, woran es erheblich gebrach, so daß sich an Flanderns Küste aller Wahrscheinlichkeit nach das Feuer ernstest Entscheidungskämpfe entzündet haben würde.

Die Ablehnung, die Schröders Vorschläge zunächst erfuhren, haben ihn vorübergehend mit starkem Mißmut erfüllt. Was man ihm an Seestreitkräften anbot, galt ihm als derart gering, daß man „die Frage aufzuwerfen berechtigt sei, ob unter diesen Umständen die erheblichen Anforderungen und Anstrengungen aller Art, die man für den Ausbau des belgischen Küstengebietes mache, zu dem zu erwartenden militärischen Ergebnis, speziell gegen England, in einem angemessenen Verhältnis stehen würden“. Und des weiteren führte er aus, und diese Betrachtungen sind besonders kennzeichnend für den Menschen wie für den Soldaten Schröder: „Jedenfalls sollte die ganze Frage nicht lediglich vom Standpunkt des ‚Schutzbedürfnisses der Kriegsfahrzeuge‘ aus behandelt werden. Diese Sorge um Schutz und Sicherheit der schwimmenden Streitmittel tritt aber ständig in den Vordergrund, sie bildet das ausschlaggebende Argument gegen eine Stationierung von Schiffen in Zeebrügge. Während der jetzigen langen Winternächte wurden gute Gelegenheiten verpaßt. Je länger wir warten, desto schwieriger werden offensive Kleinkriegsunternehmungen. Die See-Operationen stehen meines Erachtens seit Monaten unter dem Zeichen der ‚verpaßten Gelegenheiten‘!“

Es wird heutzutage nur wenige Kritiker am Verlaufe des Seekrieges geben, die Schröders Worten nicht vorbehaltlos zustimmen. Es ist tatsächlich so gewesen: im Harren und

Soffen auf eine „große Gelegenheit“ haben wir viele „kleine Gelegenheiten“ verpaßt; vor allen Dingen haben wir es verabsäumt, sie uns zu schaffen. Nach Admiral Dr. h. c. Groos*) war die Kanalöffnung die „Achillesferse Englands“. Die Sicherung der Truppentransporte über den Kanal bildete die größte Sorge der britischen Admiralität. Und „die Bedrohung der britischen Kanalstellung war damals in der Tat das einzige strategische Druckmittel, über welches die deutsche Flotte verfügte, um zum Kampf zu kommen“. Ein Mann wie Schröder hatte die Lage, so wie Admiral Groos sie im Jahre 1929 un-
gemein treffend geschildert hat, in dem Augenblick klar erfaßt, wo er an der Küste stand. Er galt den Zauderern aber als ein Heißsporn und Draufgänger. Darum mißtraute man ihm und verwehrte ihm jene Mittel, die er als aufbauende Kräfte verwandt haben würde, um zu größeren Zielen fortzuschreiten.

Die Aufgaben, vor die sich die bautechnischen Kräfte des Marinekorps gestellt sahen, waren außergewöhnlich. Trotzdem wurden sie ohne Zögern in Angriff genommen und restlos gelöst. Flandern ist dreifach vom Wasser bedroht: durch die See, durch die Abflüsse des höher gelegenen Hinterlandes und durch die Niederschläge, die der Himmel sendet. Kein Volk der Erde hat so viel und so nachhaltig um den Bestand seines Landes gegen die Gewalten des Wassers ankämpfen müssen wie das niederländisch-belgische. Im Laufe der Jahrhunderte ist somit ein gewaltiges Werk an Kunstbauten in Form von Dämmen, Deichen, Gräben, Kanälen, Sielen, Schleusen und Stauwerken entstanden, das die Gefahr, bei Sturmfluten vom Wasser verschlungen zu werden, stark herabgesetzt hat.

Zum Schutz gegen den Einbruch der Meereskräfte ist der von der Natur geschaffene Dünengürtel durch mächtige See-
deiche ergänzt worden. In diesen Sandmassen galt es die Unterbauten und Unterstände für Geschütze mittleren und schweren Kalibers so einzupassen, daß sie der Sicht des Feindes entzogen blieben, gleichzeitig aber auch der natürlichen Deckung nicht

*) „Seekriegslehren im Lichte des Weltkrieges“. Verlag E. S. Mittler & Sohn, Berlin.

entbehrten. Im Laufe der Kriegsjahre entstand eine langgestreckte Front von Batterien, die in erster Linie das besetzte Küstengebiet mit den Haupthäfen Ostende und Zeebrügge deckten, gleichzeitig aber auch, jedenfalls mit den Westbatterien, der Landfront den dringend notwendigen Rückhalt boten. Was hier an artilleriebautechnischen Anlagen geleistet worden ist, verdient höchste Anerkennung. Aus der Flandernstellung war eine Seefeste erster Ordnung geworden, als sie im Herbst 1918 zum Rückzuge geräumt wurde. Es standen in der Front — die ganzen Jahre über war es ein stetes Ringen mit Dünen sand und Grundwasser gewesen :

Die „Batterie Tirpitz“ westlich Ostende mit vier 28 cm S. K. L/45, fertig Herbst 1915.

Die „Batterie Kaiser Wilhelm II.“ bei Knocke, östlich Zeebrügge, mit vier 30,5 cm S. K. L/50, fertig Frühjahr 1916.

Die „Batterie Deutschland“ östlich Ostende mit drei 38 cm S. K. L/45, fertig Frühjahr 1917.

Fünf 17-cm-Batterien.

Verschiedene 28-cm-Eisenbahngeschütze neuester Bauart.

Eine schier ununterbrochene Kette von älteren schweren Geschützen — Kanonen und Haubizen — und von neuen Schnellfeuerbatterien mittleren und leichten Kalibers, die von der holländischen Küste bis Middelerke reichte und besonders stark vor Ostende und Zeebrügge ausgebaut war.

Dazwischen eingestreut gab es überall sorgfältig hergerichtete Infanteriestützpunkte, Scheinwerfer, Signal- und Nachrichtenanlagen aller Art, ferner ein bis ins Kleinste durchgebildetes System von Befehlsübermittlungsanlagen, das seine Sammelstelle beim Generalkommando in Brügge hatte.

Man darf ohne Überheblichkeit behaupten, daß angesichts solcher Machtmittel die Flandernstellung von See her schlechthin nicht zu nehmen war. Daß der Ausbau glückte, und daß der Engländer in den ersten Wochen keinen Handstreich zur Störung wagte, lag, wie bereits erwähnt, an der Fernwirkung der Hochseeflotte. Wir dürfen aber auch hier ein persönliches Verdienst Schröders buchen. Wir wissen, daß er vom ersten Tage ab nach Besitzergreifung der Küste jeden Landungsplan als abenteuer-

lich bezeichnete. Er tat es mit Vorbedacht; einmal, weil ihm die Schwierigkeit der seemännischen Durchführung klar vor Augen stand; dann aber auch, weil er keine Schwachmütigkeit aufkommen lassen wollte. Und es gab genug besorgte Gemüter. Ihnen gegenüber hat er immer wieder in zahlreichen Meldungen, Berichten und Denkschriften im Bewußtsein seiner schweren Verantwortung die volle Gewähr dafür übernommen, daß eine Landung großen Stiles, die eine Bedrohung der Seeresfront und der Küstenstellung bedeuten könne, nicht zu befürchten sei. Diese Zusicherung hat ihre volle Rechtfertigung durch den Kriegsverlauf erfahren. Dabei stützte sie sich in den ersten Wochen lediglich auf den Geist der Truppe, und dieser Geist stand und fiel mit der Persönlichkeit des Führers.

Im Gegensatz zu einer Landung großen Stiles hat Schröder nie einen Zweifel darüber gelassen, daß ein handstreichartiger Überfall bei Nacht oder Nebel zu dem Zwecke, irgendwelche wichtigen Anlagen an Land zu zerstören, „möglich und nicht unbedingt zu verhindern sei“. Ein solcher Überfall hat dann auch in der Nacht vom 22. zum 23. April 1918 stattgefunden. Wir werden Näheres darüber noch hören. Der Verlauf dieses „Sperrversuches von Zeebrügge“, der eine der seltsamsten und kühnsten Taten des Weltkrieges war, hat jedoch einen Erfolg von nachhaltiger Wirkung nicht zu erzielen vermocht. Auch das war von Schröder mit aller Bestimmtheit vorausgesagt worden, so daß sich sein scharfes militärisches Urteil abermals im hellsten Lichte zeigte.

Im Verlauf der langen Kriegsjahre haben es die Engländer wiederholt versucht, der Seefeste „Slandernfront“ durch schlagartig einsetzende Beschießungen von See her Abbruch zu tun. Sie hatten es hierbei stets auf besondere Ziele abgesehen. Am 12. Mai 1917 deckten sie Zeebrügge mit schwersten Kalibern ein. Sie bedienten sich an jenen Tagen zum erstenmal künstlicher Einnebelung, wobei sie selbst unter Einsatz von Fliegerbeobachtung feuerten. Die Küstenwerke blieben somit blind, vom Feinde war nichts zu sehen. Erst als die Flieger des Marinekorps Sicht und Fühlung gewannen, konnte der Angreifer vertrieben werden. Sofort wurden neue Abwehrmittel

erprobt und durchgeführt. Das Schallmeßverfahren kam in Aufnahme, besondere Artilleriefieger wurden eingestellt, die ihre Beobachtung durch S. T. meldeten, alle wertvollen Anlagen an Land erhielten Vorrichtungen zum Einnebeln.

Eine zweite sehr ernste Artilleriebeschiesung fiel im September 1917 über das Werftgelände von Ostende her. Der Brite hatte gute Treffergebnisse. Er kam jedoch mit seinem Angriff insofern zu spät, als man vorsorglicher Weise schon begonnen hatte, den Hauptwerftbetrieb von Ostende nach Brügge zu verlegen. Schröders prachtvolle Führergestalt, sein männlicher Trotz, der sich auch von Nackenschlägen nicht niederbeugen ließ, sie traten an diesem Tage klar in Erscheinung. Unmittelbar nach der Beschiesung traf er auf dem Werftgelände ein, das in Wahrheit einem Trümmerhaufen glich. Alles ließ den Kopf hängen, nur er nicht. Er besah sich den Schaden, machte ein fröhliches Gesicht, grüßte die ihn umdrängenden Offiziere und Beamten und erklärte: „Meine Herren, hier ist nichts Besonderes passiert — die Seekriegführung erleidet keinen Schaden!“ Im Augenblick war die Zuversicht wiederhergestellt. Was „Erzellenz“ jedoch nicht daran hinderte, die verantwortlichen Leiter der Artillerie in eine Ecke zu nehmen und ihnen dort seine Ansicht, wie man einen Gegner abwehren müsse und was den Wert einer Sicherung gegen Überraschungen ausmache, deutlich zu Gemüt zu führen.

Bei allen Beschiesungen von Zeebrügge und Ostende stellte es sich immer wieder heraus, wie nachteilig es war, daß das Marinekorps nicht über kampffähige Seestreitkräfte verfügte. Ihr Einsatz hätte sich wiederholt als wirksam erwiesen; ganz zu schweigen davon, daß das Gewicht des Seekrieges auf der Waagschale der Entscheidung ganz anders zum Tragen gekommen wäre, als es leider der Fall war.

Im Wettbewerb mit den verschiedenen Zweigen des Nachrichten- und Signalwesens bewies die Funkentelegraphie für die Flandernfront ihre Überlegenheit. So wertvoll auch der Dienst von Erkennungssignalen an der Küste, von Navigationskabeln zwischen Ostende und Zeebrügge, von Unterwasserschallgeräten zur Beobachtung herannahender Schraubengeräusche war,

die Krone umfassender Leistung gebührte doch der Funkentelegraphie. Auf ihre Entwicklung wurde daher besonderer Wert gelegt. In Brügge entstand eine Großstation. Sie wurde am 18. März 1916 fertiggestellt. Ihre Reichweite überdeckte den gesamten für die Kriegführung in Betracht kommenden Seebereich. Als Reserve diente eine von den Engländern begonnene und deutscherseits fertiggestellte Funkenstelle in Antwerpen. In Lisseweghe wurde eine Fliegerleitstation eingerichtet, die ausschließlich dem Verkehr mit den eigenen Flugzeugen diente. Große Richtungsanlagen ermöglichten die Anpeilung eigener und fremder Streitkräfte. Eine Warnstation in Ostende beschäftigte sich mit der Beobachtung des feindlichen Flieger-Funkverkehrs. Der Funkengruppe „Küste“ unterstanden eine Funkenstelle in Blankenberghe, zehn Stationen der Küstenbatterien, außerdem vier Erdtelegraphie-Stationen zur Feuerleitung der Fernfeuerbatterien nach Ausfall eines Küstentabels. Die gesamten Anlagen waren in der „Funkenabteilung des Marinekorps“ zusammengefaßt, die bei angespanntester Arbeit Tag und Nacht Vorzügliches leistete und viele Erfolge, sowie die Abwendung manchen Schadens zu ihren Gunsten buchen durfte.

Sehr bedeutsam waren auch die Aufgaben, die hafentechnisch vom Marinekorps gelöst werden mußten, was zum Teil in genialer Weise geschah. Eine erste Besichtigung ergab, daß die Hafenanlagen in Ostende, Wenduyn, Blankenberghe, Zeebrügge und Brügge in ihren Hauptteilen unverfehrt geblieben waren. Belgier und Briten hatten es sehr eilig mit ihrem Abzug gehabt. Antriebsteile, die bei einzelnen Drehbrücken fehlten, wurden von Tauchern rasch ans Tageslicht befördert. Was zunächst jedoch vermist wurde, das waren Werftanlagen, die den Bedürfnissen des Marinekorps entsprachen, zumal, wenn es seefähig werden sollte, was Schröder, wie wir wissen, ständig im Auge behielt. Beim Generalkommando in Brügge wurde sehr bald eine Abteilung „Hafentbau“ gebildet, die besondere Bau- und Betriebsstellen in Ostende und Brügge einrichtete. Das Personal wurde von den Werften der Marine und der preussischen Wasserbauverwaltung gestellt.

Als erstes wurden Baggerarbeiten in Ostende vorgenommen, um einer Versandung des Hafens vorzubeugen. Man richtete das Arsenalgebiet zu einer vollwertigen Kriegsschiffswerft her. In beschleunigter Arbeit wurden Magazine, Werkstätten, Kaianlagen und bombensichere Unterstände für Personal und wertvolle Materialien geschaffen. Ein im Bau befindliches kleines Trockendock wurde vollendet und später derart überbaut, daß dockende Schiffe der Sicht entzogen blieben.

Ein besonderer Aufgabenkreis bildete sich an der Xferfront. Der vor unseren Truppen weichende Gegner kannte sein kunstvolles Wassernetz nur zu genau. Nach uralter Marschentaktik — so hatten sich schon die Niederländer im Kampfe gegen die Spanier ihrer Haut gewehrt — öffnete er während der Flut bei Nieuport die Schleusen, so daß das Meerwasser im Zusammenströmen mit dem nicht mehr abgeführten Binnenwasser das Land in wenigen Tagen weithin überschwemmte. Ein zweites Überschwemmungsgebiet entstand durch Abdämmen der Xfer, so daß auch hier der Vormarsch vor höheren Gewalten zum Stillstand kam. Damit begann der Stellungskrieg in einem Niederungsgelände, das uns vor harte Aufgaben stellte. Sie waren insofern schwer zu lösen, als der Feind durch Beherrschung der Schleusen von Nieuport den Schlüssel zur Unterwassersezung aller jener Gebiete in Händen hielt, die von uns genommen waren, während er bei sich selbst für trockenes Gelände sorgte. Es gelang jedoch, dem Gegner seine Überlegenheit Zug um Zug streitig zu machen, ja selbst der eigenen Truppe taktische Vorteile aus den Wasserkünsten zu sichern. Der Gedanke, die Schleusen bei Nieuport zusammenzuschießen, wurde wiederholt erwogen. Wenn man endgültig davon abkam, so lag es einzig daran, daß man gelernt hatte, das Schleusenspiel des Gegners der eigenen Sache dienstbar zu machen. Der „Wasserkrieg“ blieb ein ständiger Begleiter des Kampfes mit der Waffe. An Sand zahlloser Fliegeraufnahmen und unter genauer Beobachtung der Ebbe- und Flutverhältnisse sowie der Niederschläge glückte es deutscher Wasserbaukunde verhältnismäßig schnell, dem Gegner in die Karten zu schauen und seine Maßnahmen in der Mehrzahl der Fälle vorauszusehen.

Nachdem die notwendigsten Arbeiten in Ostende vollendet waren, kam die Herrichtung des Brügger Seehafens für die Belange des Marinekorps an die Reihe. Hier waren es die Unterseeboote, später die Torpedoboote, aber auch die Flieger, die ihre Forderungen anmeldeten. Der Feind war dessen sehr bald gewahr geworden, was vor sich ging. Durch ständig wiederholte Fliegerangriffe machte er dem Hafnbau nachdrücklichst klar, daß er Aufgaben von besonderer, bisher noch nicht gestellter Art zu lösen habe. Und Schröder sorgte in sehr bestimmt gefaßten Forderungen dafür, daß ganze Arbeit geleistet wurde. An den Kajungen in Ostende und Brügge wurden zum Schutze der U-Boote gegen Sicht und Splitterwirkung zunächst Tragdächer aus Trägereisen und Holz gebaut; wobei man sich von Anfang an darüber klar war, daß diese Dächer nur eine behelfsmäßige Maßnahme darstellten. Die Pläne, für U-Boote „bombensichere Unterstände“ zu schaffen, reiften bereits mit Beginn des Jahres 1915. Sie gelangten zur Ausführung in Ostende nahe der Werft, im Brügger Seehafen und in einem Hafnbecken in Zeebrügge. Diese Unterstände, die ersten der Welt, haben sich vollauf bewährt, obwohl sie häufig genug mit freundlichen Grüßen feindlicher Flieger bedacht wurden. Sie wurden nach den Entwürfen und unter der Bauleitung der Hafnbaubeamten des Marinekorps hergestellt. Für die Wände und Decken nahm man eiserne Spundbohlen. Die Decken wurden außerdem noch betoniert und mit Erde eingedeckt. Die „Ritter der Tiefe“ haben diese Maulwurfsbunker gern aufgesucht. Man lag in ihnen so sicher wie in Abrahams Schoß. Späterhin sind die gleichen Anlagen in Emden, Pola und Cattaro ausgeführt worden.

In Zeebrügge wurden die belgischen Molenschuppen zu Flugzeughallen für Seeflieger umgebaut. Man ergänzte sie durch eine große Holzhalle und einen bombensicheren Flugzeugunterstand mit drei Ställen. Die Wände wurden ausgemauert, die Decken bestanden aus ineinander geschobenen eisernen Spundbohlen mit Betondeckung. In Mariakerke und Wendenyde entstanden Landflugstationen.

Mit der Bewältigung dieser rein militärischen Aufgaben fand es aber nicht sein Bewenden. Dem Hafnbau des Marine-

Forps fiel notgedrungen die gesamte Unterhaltung der belgischen Wasserstraßen, Wasserbauten und Entwässerungsanlagen im Stationsbereich zu. Die Heranziehung belgischen Personals war zur Verhütung von Spionage und Sabotage nur im beschränkten Maße möglich, man konnte weder den Beamten, noch den Arbeitern freien Verkehr gestatten. Deutsche Gründlichkeit hat sich auch hier bewährt. So manche mangelhafte Anlage, darunter mehrere Schleusentore, wurden durch deutsche Wertarbeit ersetzt. Und als das Marinekorps in den Tagen des Rückzuges seine Stellungen preisgeben mußte, da war der Gesamtbestand des belgischen Binnenwasserdienstes besser in Schuß als 1914.

Die ersten großen Arbeiten waren im März 1916, also nach nur fünfvierteljähriger Besetzung Flanderns vollendet. Das Scheitern des Großangriffs auf Verdun bescherte neue Aufgaben. Alle Hoffnungen auf eine rasche Beendigung des Krieges schwanden, man richtete sich endgültig auf lange Sicht ein. Baumaßnahmen, die man der hohen Kosten wegen bislang zurückgestellt hatte, wurden nunmehr in Angriff genommen, zumal da auch das Marinekorps die seit langem nachgesuchte Verstärkung seiner Seeverbände erfuhr.

Die letzte große Arbeit, die innerhalb des Ostender Werftgebietes gelöst wurde, war die bombensichere Eindeckung und Verstärkung des schon erwähnten Trockendocks. Ende August 1917 war man auch hiermit fertig; und zwar in einer Weise, daß das Dock allen feindlichen Gewalten zum Trotz bis Kriegsende voll leistungsfähig blieb.

Mitte Dezember 1916 befahl Schröder, daß der zunehmenden Bedrohung Ostendes wegen die Bauwerft nach Brügge verlegt werden solle. Mit einem Schlage sah sich der Hafensbau dadurch vor neue Aufgaben gestellt, deren Bewältigung raschen Entschluß und viel Arbeit erforderte. Die Anlage erhielt insofern ein völlig neuartiges und streng kriegsgemäßes Gepräge, als sämtliche Werkstätten durch Splitterschutzmauern gesichert wurden. Man muß es dem Feinde lassen, er war auf dem Posten und blieb auch dem deutschen Hafensbau auf den Fersen. In der Nacht zum 2. Februar 1917 erfolgte bereits der erste größere Flieger-

angriff auf die Brügger Werft. Die Kräfte des Aufbaues und der Zerstörung blieben von Stund ab im heftigsten Ringen miteinander. Auch hier ist eine Fülle stillen Selbentums geleistet worden, und man hat Erfahrungen gesammelt, die selbst heute noch von hohem Wert sein mögen.

Die bedeutendste Bauanlage stellte auf der Brügger Werft die Vollendung von acht U-Bootsunterständen dar. Sie entstanden innerhalb des Zeitraumes vom August 1917 bis zum März 1918. Eine mächtige Eisenbetondecke von zwei Meter Stärke und fast einem halben Hektar Grundfläche ruhte auf neun Reihen starker Eisenbetonsäulen, die auf eingerammten Pfählen standen. Von ähnlicher Großartigkeit in der Anlage waren zwei Minenlagerhäuser, deren Säulenreihen ebenfalls eine Betondecke von zwei Meter Stärke trugen. Damit waren Werke geschaffen, die man mit Recht als einzigartig bezeichnen darf.

Wir sind bei unseren Ausführungen über die hafengebaurtechnische Tätigkeit des Marinekorps, die nur wenig bekannt sein dürfte, einer vortrefflichen Ausarbeitung gefolgt, die vom Marineoberbaurat Peter Hedde im Aprilheft der Marine-Kundschau 1928 veröffentlicht worden ist. Wie stark auch hier Schröders schöpferischer Geist und sein alle Widerstände beiseiteschiebender Wille mitgewirkt haben, geht aus den Schlussworten dieses Aufsatzes deutlichst hervor, wo es heißt: „Dieses Ringen und die gebrachten Opfer stempeln auch die Hafengebaurarbeiten zu Kriegisleistungen, die volles Verständnis fanden bei den führenden Stellen des Korps und vor allem bei dem Kommandierenden Admiral — Erzellenz von Schröder.“

Diese Anerkennung hat der „Löwe von Flandern“ gewisslich verdient. Wir sind sicher, daß sie ihm besonders wohltat, als er sie zu Gesicht bekam.

See- und Luftkrieg
vor der flandrischen Küste
1915 — 1918

„Bist Du ein Mann?

„Ja, ein beherzter, der das wagt zu schaun,

„Wo blaß selbst würd' ein Teufel!“

(Shakespeare, Macbeth, 1606.)

Das erste U-Boot, das dem Marinekorps zu eigener Verwendung, wenn auch nur vorübergehend zur Verfügung gestellt wurde, war U 11 unter dem Kommando des Kapitänleutnants von Suchodolez. Es traf am 26. November 1914 in Zeebrügge ein, um drei Tage später seine Tätigkeit gegen den Feind aufzunehmen. Am 2. Dezember 1914 meldete sich der Chef der 2. U-Bootflottille, Fregattenkapitän Otto Feldmann, bei Erzellenz von Schröder. Seine Aufgabe war, sich an Ort und Stelle ein klares Bild über Art und Form des U-Bootkrieges von der flandrischen Küste aus zu schaffen.

Den ersten Fliegerangriff von Flandern aus führte Oberleutnant zur See von Proudzyński am 21. Dezember 1914 durch. Er belegte den Molenbahnhof von Dover mit Bomben. Ihm folgte am 24. Dezember Oberleutnant zur See von Arnould, der Calais, Dover und Sheerness zu Erkundungszwecken überflog.

U 24, Kommandant Kapitänleutnant Schneider, blieb es vorbehalten, den ersten großen Erfolg für die U-Bootkriegführung von der flandrischen Küste aus mit seinem Namen zu verknüpfen: er versenkte am 1. Januar 1915 3 Uhr morgens das englische Linienschiff „Formidable“ in der Nähe von Start Point (Plymouth).

Von Ende März ab trafen die kleinen, eigens für Flandern gebauten UB-Boote beim Marinekorps ein; dreifach zerlegt, mit der Bahn befördert. Am 29. März wurde die U-Flottille Flandern in Dienst gestellt. Von diesem Zeitpunkt ab war der U-Bootkrieg von der flandrischen Küste aus ununterbrochen in wirkungsvollster Tätigkeit. Wie Schröder zu ihm stand, und was er für ihn getan hat, darüber mögen uns Ausführungen des Flottillenchefs unterrichten. „Niemand hat der Kommandierende Admiral mir gegenüber auch nur mit einer Silbe die Möglichkeit erwähnt“, so hat sich Korvettenkapitän a. D. Bartenbach geäußert, „das Marinekorps müsse als Folge der

Flandern



Rechter Flügel der deutschen Landfront im Westen



Die Seefront — Ostende-Einfahrt nach dem mißlungenen Sperrangriff der Engländer.
H. M. S., „Vindictive“ ist mit durchschossenem Steuerrad an der Innenseite der südlichen Mole gestrandet.
10. Mai 1918

immer bedrohlicher werdenden Fliegerangriffe, die uns mit hunderten von Bomben bedachten, die U-Bootstützpunkte räumen. Die zahlreichen U-Bootverluste, die ich ihm im Laufe der Jahre zu melden hatte, gingen ihm menschlich sichtbar nahe. Trotzdem suchte oder fand er nie ein Wort der Klage, geschweige denn den Schatten eines Vorwurfs, ich setze die Boote zu scharf an. Höchstens, daß er sein greises Haupt bei solchen Meldungen schüttelte und sagte: ‚Bartenbach, das muß getragen werden!‘ Jeder Zugriff des Feindes spornte ihn zur schärfsten Gegenwehr an. Der Gedanke an Nachgeben blieb ihm fremd. Er hatte ein sehr feines Gefühl dafür, zu erkennen, wer sich mit derartigen Gedanken trug. Solche Untergebenen schätzte er nicht. Im allgemeinen neigte er aber dazu, und dies war ein Ausfluß seiner vornehmen, ritterlichen Gesinnung, seine Offiziere höher zu werten, als sie es mitunter verdienten. Seine Menschenkenntnis war in dieser Hinsicht vielleicht von seiner Herzengüte getrübt. Geradezu etwas Rührendes hatte sein Verständnis für die jugendlichen Schwächen und den Übermut der jungen Offiziere, die vor dem Feind etwas geleistet hatten. Bei der langen Dauer des Krieges und der großen Zahl junger, tatenfroher Menschen, die die U-Bootflottille Flandern umfaßte, konnte es gar nicht ausbleiben, daß ab und an peinliche Vorfälle eintraten, die ich ihm melden mußte, weil sie sonst von anderer Seite an ihn herangetragen worden wären. In keinem Falle fiel ein Wort des Tadels, es hieß nur immer: ‚Die Kerle sollten sich lieber in See austoben!‘ Als wir der Fliegerangriffe wegen unsere Messe nach Brügge verlegen mußten, fügte es der Zufall, daß der Admiral im Nebenhause Wand an Wand mit unserem Speisesaal Quartier nahm. Wir luden ihn aus ‚taktischen‘ Gründen, wie Leutnantmund es nannte, zur Einweihung der Messe ein. In seiner Rede hieß es: ‚Sie brauchen keine Sorge zu haben, daß Sie mich stören, ich habe Verständnis für die kleinen Exzesse der Jugend, ja ich wünsche diese kleinen Exzesse, sie sind für mich ein untrügliches Zeichen ungebrochener Frische und Tatendranges!‘ Für seine Güte und Freundlichkeit tüchtigen Offizieren gegenüber lieferte er tagaus tagein Beweise durch Einladungen, kleine Geschenke und anerkennende Worte.

Wo er glaubte, vertrauen zu können, vertraute er resillos. Was mich selbst anbelangt, so überließ er mir ein Maß von Selbstständigkeit, wie es überhaupt nicht überboten werden konnte. Andererseits erwartete er aber auch Leistungen, die seinem Vertrauen entsprachen und über Ansporn und Kontrolle erhaben waren. Wer als Unterführer anders verfuhr, machte bei ihm schlechte Geschäfte. Offiziere, die ihre Kraft seiner Initiative entlehnten, hatten allemal sehr bald bei ihm verspielt. Für den großen Gang des Krieges hatte er einen untrüglich scharfen Blick. Den Schaden ‚halber Maßnahmen‘ erkannte er sehr früh. Schon im Jahre 1916 sprach er von einem ‚Kriege halber Maßnahmen und verpaßter Gelegenheiten‘. Den Einsatz der Flotte hat er stets gefordert, ebenso den uneingeschränkten U-Bootkrieg. Den schlimmen Ausgang sah er bereits im Juli 1918 voraus. Nach einem Frühstück mit dem Herzog von Sachsen-Altenburg äußerte er zu mir: ‚Wenn die Offensive jetzt wieder mißglückt, dann wackeln Throne!‘ Dabei war er ein kaisertreuer Mann bis an sein Ende.“

Wie lebhaft sich die U-Boottätigkeit von der flandrischen Küste aus entwickelte, geht aus Angaben vom 4. August 1915 hervor, wonach innerhalb eines Monats, nämlich des Juli, nicht weniger als 26 Unternehmungen durchgeführt wurden, davon 7 Minen-Unternehmen. Seit Bildung der U-Flottille Flandern waren am gleichen Tage bereits 32 Dampfer, 33 Segelfahrzeuge, 3 Torpedobootzerstörer, 3 Torpedoboote und 1 U-Boot zur Strecke gebracht worden; wahrlich ein schöner Erfolg, der Schröders Forderungen auf Verstärkung seiner U-Bootmacht durchaus rechtfertigte. Damit sah es aber nicht günstig aus; im Gegenteil, man war im Großen Hauptquartier weich geworden und ließ das Marinekorps wissen, und zwar in sehr eindringlicher Form, daß die neutrale Schifffahrt bei Führung des U-Bootkrieges bis auf weiteres strengstens zu schonen sei. Den U-Bootkommandanten wurde es zur Pflicht gemacht, nur dann anzugreifen, wenn sie die begründete Überzeugung hätten, daß ihr Ziel ein feindliches wäre. In Zweifelsfällen sei „lieber ein Handelsschiff des Gegners durchzulassen, als ein neutrales zu versenken“. Damit war dem Handel mit

Kriegsware zu Englands Gunsten ein Freibrief ausgestellt, den es weidlich ausgenutzt hat.

Es muß immer wieder hervorgehoben werden, daß unsere schwankende Haltung im U-Bootkrieg den Feinden die beste Handhabe bot, ihrem Rechtsstandpunkt vor der neutralen Welt zum Siege zu verhelfen. Indem wir den U-Bootkrieg bald in scharfer, bald in milder Form führten, überließen wir den Gegnern alle Trümpfe salbungsvoller Entrüstung. Schröder hat unter dieser Weichheit namenlos gelitten. Sie hat uns ins Unglück geführt. Wir schonten den Feind und verdarben uns selber. Das ist kein gutes Rezept für den Sieg.

In sehr maßvoller, aber überzeugender Weise hat Schröder Anfang Juli zu diesen Fragen Stellung genommen. Anlaß bot das Festhalten eines der neuen kleinen Minenboote, U C-Boote, das dem Ostseebefehlshaber vom Admiralstabe zur Verfügung gestellt wurde. Er schrieb damals: „Für die hiesige Kriegsführung ist der, wenn auch nur vorübergehende Ausfall sehr zu bedauern. Die U C-Boote haben jetzt noch gute Aussichten, da sie von den politischen und völkerrechtlichen Schwierigkeiten des Unterseebootkrieges weniger berührt werden. Die Schwierigkeiten auch ihrer Verwendung werden infolge der sich steigenden feindlichen Gegenmaßnahmen mit jeder Woche größer; der Aufschub ihrer Herausendung bedeutet daher mehr als Zeitverlust. Sehr bedauerlich bleibt es ferner, daß nicht einige große Unterseeboote hierher verlegt werden; für vier große Boote wären jetzt schon Unterbringungs- und Instandsetzungsmöglichkeiten vorhanden, für eine größere Zahl könnte sie binnen kurzem geschaffen werden. Der Unterseebootkrieg im Englischen Kanal könnte dann in ganz anders wirksamer Weise geführt werden als bisher; die nachdrückliche Störung der Kanalschifffahrt würde wegen der dauernden Transporte von besonderem Wert sein. Daß die Straße Dover—Calais passierbar ist, haben die kleinen Boote in letzter Zeit wiederholt bewiesen.“

Wem fielen angesichts solcher Ausführungen nicht die Worte „verpaßte Gelegenheiten“ ein? Ja, es ist in der Tat so gewesen: im Großen Hauptquartier war man mehr auf die Sicherung der eigenen Streitkräfte als auf die Schädigung des

Gegners aus. Die Weisheit „Wer nichts wagt, nichts gewinnt“ war in Vergessenheit geraten.

Stets rührig und lebendig war im Gegensatz zum Chef des Admiralstabes das Reichsmarineamt unter Tirpitz Leitung. Außer den kleinen U-Booten, mit denen sich Schröder längst angefreundet hatte, wurden noch kleine Torpedoboote in Bau gegeben, um ebenfalls in zerlegtem Zustande nach Flandern geschafft zu werden. Diese Boote, die A-Boote, haben manche wackere Tat vollbracht. Am 1. Mai 1915 meldete das Flugzeug 407, daß sein Kamerad 406 in Nähe des Galloper Feuerschiffes mit Motorschaden niedergegangen sei. Sofort gehen A 2 und A 6 unter Führung ihres Flottillenchefs, des Kapitanleutnants Schoemann, in See. Das Flugzeug finden sie nicht mehr, hingegen stoßen sie in der Nähe von Nordhinder-Feuerschiff auf vier bewaffnete Fischdampfer. Es kommt zum Gefecht. Ein Dampfer wird zusammengeschoffen. Der Gefechtslärm lockt vier britische Zerstörer herbei. Ihnen fallen A 2 und A 6 zum Opfer.

Die Besatzung des Flugzeugs 406, Führer Oberbootsmannsmaat Kaspar, war inzwischen von einem holländischen Dampfer aufgenommen worden. Hierüber hat der Beobachter des Flugzeuges, Fähnrich zur See von Frankenberg, wie folgt berichtet: „Als wir bemerkten, daß die Kurbelwelle des Motors gebrochen war, landeten wir und feuerten drei rote Sterne, die von 407 beantwortet wurden. Wir bemerkten, daß ein Dampfer Kurs auf uns nahm, worauf wir alle Instrumente von Wert zum Überbordwerfen bereitlegten. Ich ließ eine Briestaube mit der Meldung ‚Motordefekt, Kurbelwelle gebrochen‘ aufsteigen. Die Taube ist richtig in Zeebrügge eingetroffen. Als der Dampfer längsfeits kam, warfen wir die Sachen über Bord und traten die Schwimmer und Tragflächen ein, so daß das Flugzeug nur noch mit einer Tragfläche wenig über Wasser sah. Wir baten den Dampferführer, uns in Zeebrügge abzusetzen. Er lehnte es wegen der Minengefahr ab und brachte uns zum Nordhinder-Feuerschiff, wo man uns sehr freundlich aufnahm.“

Der Zufall hat es nun gewollt, daß der Fähnrich zur See von Frankenberg und der Oberbootsmannsmaat Kaspar

Zeugen der Gefechte wurden, die A 2 und A 6 zu bestehen hatten. Was sie hierüber berichtet haben, wirft kein günstiges Licht auf das Verhalten der bewaffneten englischen Fischdampfer. Die Ausfagen lauteten: „A 2 und A 6 kamen nahe an Nordhinder-Feuerschiff heran. Das eine Boot feuerte auf 600 m Entfernung einen Torpedo auf den Fischdampfer ‚Columbia‘, welcher S. T. an Bord hatte. Das Schiff sank während einer halben Minute. Der Dampfer ‚Chirsti‘ strich darauf die Flagge, er wurde von den Torpedoboote in Ruhe gelassen. Der Dampfer ‚Barbados‘ wurde von dem zweiten Torpedoboot beschossen. Er entfernte sich mit dem vierten Dampfer nach Südwest. Inzwischen machte sich das erste Torpedoboot daran, die Mannschaften des Dampfers ‚Columbia‘ zu retten. Hierbei wurde es von der ‚Chirsti‘ beschossen. Es erhielt einen Treffer mittschiffs, wahrscheinlich in eine Dampfrohrleitung. Man sah eine weiße Wolke $\frac{1}{4}$ Minute lang unter großem Druck aus dem Boot ausströmen. ‚Chirsti‘ setzte mit gestrichener Flagge das Feuer fort. Ich machte die Besatzung des Feuerschiffs ganz besonders auf das Benehmen des Engländers aufmerksam. Kurz darauf sahen wir am Horizont vier englische Zerstörer mit ‚Außerster Kraft‘ herankommen und wurden noch Zeuge, wie sie das Feuer auf unsere Boote eröffneten.“

Sähnrich zur See von Frankenberg und Oberbootsmannmaat Kaspar wurden von der holländischen Regierung dem Marinekorps ausgeliefert. Das Schicksal wollte es, daß für A 2 und A 6 sehr bald Rächer entstanden. UB 6 versenkte am gleichen Tage den britischen Zerstörer „Recruit“ 2 Seemeilen östlich vom Galloper Feuerschiff. Am 7. Mai 1915 lief der Zerstörer „Maori“ auf eine vom Marinekorps gelegte Minensperre und ging unter. Seine Besatzung in Stärke von 7 Offizieren und 88 Mann wurde gefangengenommen.

Und dann noch ein anderes Kriegsstimmungsbild, kennzeichnend für den Kampf vor der flandrischen Küste. In der Nacht vom 22. zum 23. August 1915 steht das kleine Torpedoboot A 15 auf Vorposten westlich Ostende Bank. Kommandant ist Oberleutnant zur See der Reserve Gutermann. Er sichtet

zwei feindliche Zerstörer und weicht ihnen als weit unterlegen aus. Die Zerstörer nehmen A 15 jedoch wahr. Von beiden Seiten heftiges Feuergefecht. Auf dem hinteren Briten fällt unter Treffern der Scheinwerfer aus. Das Boot wird in Rauch und Qualm eingehüllt und sackt achteraus. Gleich darauf werden A 15 jedoch Rudermaschine und Ruderleitung zerstossen. Nun hageln die Granaten nur so über das kleine Fahrzeug hin. Die Maschine muß verlassen werden, eine Kesselexplosion wird durch Löschen von Feuer und Schließen der Gruppenventile verhindert. Das Boot dreht im Kreise, auf den Feind zu. Der Kommandant befiehlt, die Maschine zu stoppen. Der Befehl wird von einem Maschinistenmaat ausgeführt, obwohl der Maschinenraum völlig unter Dampf ist. Seltsamerweise läßt der intakte Zerstörer von A 15 ab, wohl um seinem schwer zusammengeschossenen Kameraden Hilfe zu bringen. Um 12 Uhr 30 sinkt A 15. Notsignale flammen gen Himmel, die Geheimsachen werden versenkt, der Kommandant birgt die Kriegsflagge. Unter drei Hurrahs auf Seine Majestät den Kaiser wird das Boot auf Befehl des Kommandanten von der Besatzung verlassen. In dem kleinen Rettungsboot, einem Dingi, finden längst nicht alle Platz. Ein Teil muß schwimmen. Als man einen Verwundeten auffischt, verläßt der Obermatrose Schmidt freiwillig das Dingi. Man hat ihn nicht mehr gesehen, er ist ertrunken. Die britischen Zerstörer unternehmen noch immer nichts. Unter Rauch- und Dampfbildung treiben sie südlich von Middellkerke Bank. Von Ostende laufen A 4, A 12, A 14 und A 16 aus. Die Leute im Dingi werden gerettet. Man birgt auch mit dem Wasser Ringende und sucht bis in den Nachmittag hinein, obwohl der Engländer einen Großangriff ansetzt. Die Gesamtzahl der Geretteten beträgt zwölf. Als Leichen sind geborgen neun. Vermißt werden sechs, darunter der wackere Kommandant.

Um 6 Uhr vormittags nach jenem nächtlichen Kampf näherte sich aus nördlicher Richtung ein größerer Verband von englischen Schiffen und Fahrzeugen der Küste bei Zeebrügge. Diesiges Wetter erschwerte es, Zahl und Art festzustellen. Immerhin wurde klar, daß zum ersten Male die wiederholt durch

Agentenmeldungen angekündigten Monitore zum Einsatz gelangten; niederbordige Fahrzeuge mit einem Turm zu zwei Kanonen schweren Kalibers; wenn man so will, „Seekollegen“ der Eisenbahngeschütze. Der Engländer bojte sich seine Stellung sehr genau aus, um dann auf Entfernungen zwischen 18 und 20 Kilometern Zeebrügge mit insgesamt 70 Granaten zu besetzen. Der Sachschaden blieb gering. Das Endziel, die Schleusenanlage zu zerstören, war jedenfalls mißglückt. Immerhin hatte es sich um ein Unternehmen neuartigen Stils gehandelt, das eine ernste Mahnung bedeutete. Und Schröder hatte nur recht, wenn er auch diesen Angriff zum Anlaß nahm, um seine alte Forderung auf Zurückweisung von Küstenpanzerschiffen, Kreuzern und kampffräftigen Torpedobooten von neuem zu erheben. „Der Vorgang gibt ein Schulbeispiel“, so schrieb er, „wie eine Küstenverteidigung passiv und verhältnismäßig unzulänglich bleibt trotz sehr guter Geschützarmierung, wenn nicht gleichzeitig schwimmende Streitmittel zur Verfügung stehen.“ Dabei hatte die Küstenartillerie nicht einmal schlecht gewirkt. Spätere Feststellungen ergaben, daß der Troß der britischen Flotte beim Minensuchen allem Anschein nach erheblich gestört worden war. Man fand nach dem Abmarsch des Gegners eine große Menge schweren Minensuchgerätes, das der Feind offenbar in aller Eile geschleppt und gekappt hatte, um aus dem Schußbereich der deutschen Geschütze zu kommen.

Außer der Monitorengesfahr, die man schon im Dezember 1915 wesentlich geringer als zu Anfang einschätzte, erhob auch die Möglichkeit einer Landung der Engländer im Scheldegebiet immer wieder drohend ihr Haupt, so daß sich Schröder und sein Stab mit dieser Frage aufs eingehendste beschäftigten. Es wurden Denkschriften hierüber ausgearbeitet, die geradezu als ein Muster vorausschauenden Handelns bezeichnet werden dürfen. Das Marinekorps stand ständig in engster Fühlung mit dem deutschen Marine-Attachee bei der Gesandtschaft im Haag. Wenn man in London nicht den Entschluß faßte, die niederländische Neutralität zu mißachten, so unterliegt es nicht dem geringsten Zweifel, daß die makellose Haltung der holländischen Regierung ein nicht mißzuverstehendes Veto bedeutete. Auch

das Deutschland von heute hat allen Grund, den stammverwandten Niederländern, die aus ihrer eigenen Geschichte am besten wissen, was ein Freiheitskampf bedeutet, für die bewiesene Wahrung einer selbstbewußten Neutralität aufrichtig zu danken.

Als der groß angelegte Angriff der Briten vom 23. August 1915 abgeschlagen war, wobei nach Schröders Gefechtsbericht die „neue 28-cm-Batterie, die zum ersten Male feuerte, besonders überraschend und abschreckend gewirkt hatte“, ging vom Marinekorps ein Schreiben an Tirpitz ab, das das vortreffliche Einvernehmen zwischen dem Großadmiral und Schröder für uns in hellstes Licht rückt. Nachdem die Erlaubnis nachgesucht war, der 28-cm-Batterie den Namen „Tirpitz“ beilegen zu dürfen, hieß es in dem Schreiben: „Ich bin fest davon überzeugt, daß die Batteriebesatzung mit großem Stolz diesen Namen tragen und ihr Bestes und Letztes einsetzen wird, um vor ihrem Schöpfer, der Alles für unsere Marine geleistet und von Anfang an dem Marinekorps sein regstes Interesse und seine besondere Fürsorge gewidmet hat, immer mit Ehren bestehen zu können.“

Sehr charakteristisch ist auch noch ein anderer Schriftsatz aus jener Zeit. Zwischen dem Armeekorps-Oberkommando 4, dem das Marinekorps landtaktisch unterstand, und Schröder hatte sich ein Hin und Her von Anfragen und Meldungen ergeben, welche Schützengrabenstellungen in erster Linie auszubauen seien, die vordersten, die mittelsten oder die hintersten. Schröder nahm schließlich folgenden Standpunkt ein: „Ich melde, daß weder beim Generalkommando des Marinekorps, noch bei den unterstellten Truppen jemals ein Zweifel bestanden hat oder besteht, daß die — seinerzeit vom Marinekorps eroberte — vorderste Stellung im Landabschnitt als Hauptkampfstellung unter allen Umständen zu halten ist.“ Knapper, klarer und willensfester kann man eine Zusage kaum abgeben.

Der erste Kommandeur des Luftfahrwesens des Marinekorps war Kapitän zur See Herr. Bei der Belagerung von Antwerpen hatte er die Matrosenartillerie-Brigade zum Siege geführt. Als Schröder ihn damals fragte: „Was können Ihre

Leute?", da hatte die Antwort gelautet: „Alles, wozu sie befohlen werden!“ Seit jenem Tage stand Herr in der Gunst des „Löwen von Flandern“ hoch. Ende 1915 legte er dem alten Herrn neue Forderungen für die Fliegerwaffe vor, die eine Verdreifachung an Material und Personal bedeuteten. Gleichzeitig meldete er, daß es wohl schärfsten Druckes bei den Zentralbehörden in Berlin bedürfen würde, um diese Forderungen durchzubringen. Was entgegnete Schröder? „Mein lieber Herr, fahren Sie selbst nach Berlin, und wenn man Ihnen dort auch nur einen Flieger oder ein Flugzeug streicht, dann erklären Sie, ich hätte es Ihnen verboten, sich etwas abhandeln zu lassen. Kommen Sie mir nicht eher zurück, als bis Sie alles durchgesetzt haben!“

Kapitän Herr hatte in der Tat in Berlin einen schweren Stand. Erst als er Schröders Worte wiederholte und dabei mit der Faust auf den Tisch schlug — eine bei Anwesenheit von Vorgesetzten im militärischen Leben sonst nicht gerade übliche Geste —, setzte die erhoffte Bewilligungsfreudigkeit ein; auch ein Beweis dafür, wie hoch man an der höchsten Verwaltungsstelle der Marine die Persönlichkeit Schröders und den Ernst seiner Forderungen einschätzte.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß die Flandernfront zu den schärfsten Wetterecken des Weltkrieges gehört hat. Hier gab es nie Ruhe, weder nach See zu, noch in den Schützengräben. Besonders rege war demgemäß auch die Fliegertätigkeit. Die Aufgaben waren von beispielloser Mannigfaltigkeit, weil sie den Anforderungen des See- und Landkrieges in gleicher Weise gerecht werden mußten und einen Gegner vor sich sahen, der vollen Einsatz seiner selbst nicht scheute. Wenn man dann noch bedenkt, daß die Fliegerwaffe vor dem Weltkriege noch nicht einmal ihre „Gesellenprüfung“ abgelegt hatte, so wird es verständlich, daß hier ein Maß an Arbeit geleistet worden ist, das nicht hoch genug bewertet werden kann.

Die Versuche der Engländer, der U-Bootstützpunkte Ostende und Zeebrügge Herr zu werden, nahmen im Laufe des Krieges allerschärfste Formen an. Der gegebene Bundesgenosse der deutschen U-Boote war der Flieger. Er geleitete sie

durch das Gewirr der Netz- und Minensperren und deckte sie durch seine eigene Angriffsfrische. Hand in Hand arbeiteten die neuen Waffen; oft genug auch aus traurigem Anlaß, wenn es galt, im Wasser mit dem Tode ringende Kameraden zu bergen.

Es waren aber nicht nur die U-Boote, die aus der Flieger-tätigkeit Nutzen zogen. Dem steten Drängen und Mahnen Schröders war es im Frühjahr 1916 geglückt, außer den kleinen Torpedobootten auch vollwertige große Boote bei sich zu sehen; teils als Gast, wenn es sich um Flottillen handelte, die von der Hochseeflotte vorübergehend zur Verfügung gestellt waren, teils aber auch solche Verbände, die dem Marinekorps dauernd über-wiesen waren.

Torpedoboote, U-Boote und Flieger haben vor der fland-ri-schen Küste den Seekrieg in einer Schärfe und mit einer Be-harrlichkeit geführt, die ohnegleichen ist. Und wenn es den Flottillen wiederholt glückte, den Weg von der Heimat nach Flandern und zurück unbehelligt vom Feinde hinter sich zu bringen, wenn sie ferner gegen die Themse vorzugehen und die Bewachung der Doverstraße in mehr als einem Falle aufs schwerste zu schädigen, ja sogar über den Haufen zu rennen ver-mochten, dann sind diese Tatsachen ein endgültiger Beweis da-für, daß der frische Wagemut des „Löwen von Flandern“ die strategische Kriegslage nur richtig eingeschätzt hatte, als er bereits im Herbst 1914 von Flandern aus den Seekrieg in größerem Stile organisieren wollte.

Zu den hervorragendsten Flugzeugführern gehörte der Kapitanleutnant der Reserve Christiansen, wegen Tapferkeit vorm Feinde vom Flugmeister zum Offizier befördert, später mit dem Orden Pour le mérite ausgezeichnet. Schröder hat es an Anerkennung solcher Persönlichkeiten nie fehlen lassen. Herrlich sind die Worte, die er am 30. April 1918 der „Marine-Seldjagd-staffel“ widmete. Sie lauteten: „Die Staffel hat in einem Jahr 50 feindliche Flugzeuge abgeschossen. Diesen schönen Erfolg verdankt sie dem schneidigen, rücksichtslosen Angriffsgeist, der Offiziere wie Mannschaften beseelt, und sie trotz der eigenen schmerzlichen Verluste immer wieder leuchtenden Auges auf das Schlachtfeld ‚An an den Feind‘ drängte.“

Als Leiter des Minen- und Sperrwesens tat sich Kapitän zur See Türk hervor, vom alten Herrn wegen seines nie versiegenden Humors hoch geschätzt. Chef der „Torpedobootflottille Flandern“, die die kleinen A-Boote umfaßte — späterhin vorwiegend im Netz- und Minenräumdienst verwandt — war Kapitänleutnant Asmann. Er gehörte zu dem Kreise jener Untergebenen, die der „Löwe von Flandern“ selbständig arbeiten ließ, weil er ihrem eigenen Tatendrang voll vertraute. Wer sich dieses Vertrauens bewußt ward, trug Stolz im Herzen.

Die „Führer der Torpedobootstreitkräfte“ haben häufig gewechselt; vorwiegend deshalb, weil die zur Verfügung gestellten Flottillen wiederholt ausgetauscht wurden. Zur Vertrauensstellung bei Schröder drang in erster Linie der nicht nur mit dem Munde, sondern auch mit seiner Waffe stets schlagfertige Fregattenkapitän von Stosch vor. Auch er darf sich rühmen, vom alten Herrn wie ein Freund behandelt worden zu sein.

Gegen die Verwässerung der Kriegführung hat Schröder bis zum letzten Tage einen erbitterten Kampf geführt. Als die Holländer sich wegen der Gefährdung ihrer Schifffahrt durch die deutschen U-Boote beschwerten und Berlin wieder einmal nachgeben wollte, schlug er dem Admiralstabe vor, man solle den Mijnheers antworten, „zur Ausfahrt in den Atlantik böte der Weg nördlich um Schottland herum erheblich größere Sicherheiten“. In gleicher Weise verleugnete er aber auch seine Bereitschaft nie, für tüchtige Untergebene mit der ganzen Wucht seiner Persönlichkeit einzutreten. In der Nacht vom 22. zum 23. April 1918 hatten die Engländer jenen überaus kühnen und mit größtem Schneid vorgetragenen Sperrversuch unternommen, der durch Versenkung von Blockschiffen zur Versiegelung der Häfen von Ostende und Zeebrügge führen sollte. Auf beiden Seiten waren in einem wahrhaft heißen Kampf Wunder an Tapferkeit vollbracht worden. Im Großen Hauptquartier, wo man den Kopf voll hatte von der Frühjahrs-offensive, hatte die Nachricht über den Sperrangriff wie eine Bombe eingeschlagen. Man sah schwarz, tiefschwarz sogar, obwohl es gewiß nicht nottat. Der General Ludendorff neigte

insonderheit zu einer scharfen Verurteilung der getroffenen Sicherheits- und Abwehrmaßnahmen. Er überzeugte sich jedoch bald, daß seine Sorge unbegründet war. Als er sich an Ort und Stelle hierüber vergewissert hatte, wobei Schröder mehr als eine Lanze zugunsten seines Stabes einlegte, da äußerte er hinterher zu seiner Umgebung: „Wer mich so annimmt, wie der Kommandierende Admiral des Marinekorps, wird sich von den Engländern die Küste ganz sicher nicht wegnehmen lassen!“ Damit war der Zwischenfall, der allerhand Staub aufgewirbelt hatte, erledigt.

Und Ludendorff hat sich mit seiner Voraussage auch nicht getäuscht. Bis zur letzten Stunde hat die Flandernfront unerschüttert durchgehalten. Erst als der Befehl zum Rückzug kam, gab der „Löwe von Flandern“ sie blutenden Herzens preis.

Vier volle Jahre hat der alte Schröder in seiner Stellung ausgeharrt, ohne auf Urlaub zu gehen. „Im Kriege“, äußerte er, „bleibt der Soldat auf dem Felde der Ehre, oder er stirbt als Verabschiedeter zu Hause im Bett.“ Und wenn auch so manche „Löwenstimme“ Verwicklungen heraufbeschworen hatte, die mitunter eines Ausgleichs bedurften, eines steht unverrückbar fest: niemand hat treuer, unverzagter und selbstloser auf dem Posten gestanden, den der Kriegsverlauf ihm zu halten befahl, als der Kommandierende Admiral des Marinekorps!

Kriegsausgang

1918

„Ein Mann ist not, ein Nibelungenenkel,
„Daß er die Zeit, den tollgewordenen Kenner,
„Mit eh'ener Faust behersch' und eh'rnem Schenkel.“

(E. Geibel, Sonette, 1844.)

Alle, die Ludwig von Schröder in den Tagen der Auflösung der Westfront nahegestanden haben, sind sich darüber einig, daß seine hohen soldatischen Tugenden nie heller und leuchtender hervortraten als in den bitteren Stunden, wo er sein Werk mit eigener Hand zerschlagen mußte; wo er den Anker des rechten Seeresflügels und einer England unmittelbar bedrohenden See-stellung, der während vierer Jahre schwersten Stürmen getrotzt hatte, aus dem Grunde brach, um dem Befehl zum Rückzug nachzukommen.

Am 29. September kamen in dunkler Nacht die ersten Unglücksvögel vom Großen Hauptquartier in Spa herübergeflattert. Sie brachten die Kunde, zunächst unfassbar, die Lage an der Westfront zwingt zur Räumung der flandrischen Küste; innerhalb welcher Zeit, ob in zwei oder drei Wochen, das ließe sich nicht vorhersehen. Niemand merkte dem alten Herrn an, daß in seinem Innern etwas zu Bruch ging: seine Kriegerehre, die bislang nur ein „Vorwärts“, nie ein „Zurück“ gekannt hatte! Seine ganze Sorge galt von Stund an der Überlegung, dem Feinde nichts in die Hände fallen zu lassen, was noch gebrauchsfähig war, um für die Heimat zu retten, was ihr Nutzen bringen konnte. Hierbei handelte es sich in erster Linie um den Abtransport der gewaltigen Werte an Maschinen, Metallen und Bekleidungsstücken, die im Bereich des Marinekorps angehäuft waren. Während an der Küste die Vorbereitungen zum Sprengen der Geschütze und ihrer Bettungen betrieben wurden, leitete man binnenlands die Fortschaffung der gebrauchsfähigen Schätze, vornehmlich auf dem Kanalwege, mit Vergabe aller Kräfte ein.

Ein Einbruch in die Xpernstellung, der am 29. September erfolgte, gab Schröder Anlaß, sämtliche schwimmenden See-streitkräfte nach der Heimat zu entlassen, bevor der Brite eine Abfangsperre einrichten könne. Der Marsch nach der deutschen Bucht wurde unbehelligt vom Feinde durchgeführt. Nur ein

bescheidener Rest zur Zeit nicht seefähiger Fahrzeuge mußte versenkt werden.

Nichts spricht mehr für Schröders Charakterfestigkeit und Seelengröße als die Tatsache, daß er in diesen Tagen, die von Stunde zu Stunde ein kritischeres Gesicht annahmen, weil das Gespenst einer ungeheuren Katastrophe heraufdämmerte, nicht ein Pröbchen an Ruhe und Gemessenheit verlor. Er, der sich mitunter, von diensflicher Leidenschaft hingerissen, zu jähem Aufbrausen hatte verleiten lassen, war jetzt ein Muster an Selbstbeherrschung. Ganz klar, ganz fest und unbeirrt, bar jeden Schwankens im Entschluß, erteilte er seine Befehle. Dabei riß ihm jeder dieser Befehle das Herz wund. Er biß aber die Zähne zusammen und ließ sich nichts anmerken: in der Erkennnis, der er geradlinig folgte, daß es unter den obwaltenden Umständen — mehr denn je — auf ihn, auf seine Haltung, auf seine Festigkeit und seine Stärke ankäme!

Am 14. Oktober schickte das Oberkommando der 4. Armee den Befehl, während der bevorstehenden Nacht die Stellungen an der Nser-Mündung zu räumen, um im Anschluß hieran planmäßig den Rückmarsch anzutreten. Mit der Ausführung war im Schutze der Dunkelheit bereits begonnen worden, als ein Ereignis eintrat . . . war es dem Schicksal nur darum zu tun, den Geist von Schröders Truppen noch einmal in helles Licht zu rücken? „Gegenbefehl, Stellungen halten!“ hieß es plötzlich. Auch die neue Order stammte vom A. O. K. 4. Demgemäß machte die Truppe kehrt — gewiß eine Probe auf Manneszucht nicht gewöhnlicher Art — und besetzte die soeben verlassenen Stellungen, wie ausdrücklich hervorgehoben wurde, „in gehobener Stimmung“. Am Tage darauf folgte dann aber der endgültige Räumungsbefehl. Das Marinekorps hatte Anweisung, zunächst hinter den Kanal Gent—Terneuzen zurückzugehen, um später die vorbereiteten Gräben östlich der Schelde bei Antwerpen zu besetzen.

Die abschließende Kriegshandlung des Marinekorps war das Auslegen von Streuminen in See, um dem Gegner das Landen zu erschweren. Kleine Motorboote, der Rest einer

stättlichen Minenräumdivision, unterzogen sich dieser Arbeit. Sinterher wurden auch sie versenkt.

Und dann kam der letzte Vormittag an Flanderns Küste, rollte der Rest der Stunden dahin, wo der „Löwe von Flandern“ über Brügge und Ostende und das ganze weite Gebiet seines Stationsbereiches gebot.

„Ich will den letzten Korpstagesbefehl schreiben . . .“

Korvettenkapitän Schulze, zum Ersten Admiralstabsoffizier emporgerückt, schaute auf. Zitterte die Stimme des alten Herrn, blinkten seine Augen feucht? Nicht doch! Nur das Herz blutete. Aber die Größe des Mannes, sein Trost, sein Heldensinn und seine Treue, sie waren ungebrochen. Und so kam jener Befehl zustande, der für alle Zeiten ein Ruhmesblatt in der Geschichte der alten Kaiserlichen Marine darstellen wird; edel und hochgemut in seiner Sprache und von einer Kraft des Ausdrucks, die für viele einen Trost, zugleich aber auch einen Wechsel auf eine bessere Zukunft bedeutete; ein „Sammelruf“, wie wenige Tage nach Ausgabe des Befehls eine der Marine fernstehende, hochgestellte Persönlichkeit schrieb, weit über den Tag hinaus auf kommende Arbeit und Pflichten hinweisend.

Also lauteten Schröders Worte :

Marinekorps.

Nr. 94/18.

Korps-Hauptquartier,

den 16. Oktober 1918.

Auf Befehl der Obersten Seeresleitung wird das Marinekorps seine jetzigen Kampfstellungen räumen, um in neue Widerstandslinien geführt zu werden.

Das Marinekorps hat die flandrische Küste und die anschließenden Landfronten nunmehr vier Jahre hindurch gehalten, ohne einen Fuß breit Landes preisgegeben zu haben; seine Aufgabe, den Seeren unserer Westfront als Flankensicherung zu dienen, hat es voll erfüllt.

Wenn die Truppen nunmehr aus ihren festen Stellungen unbefiegt herausgezogen werden, so können sie diese verlassen mit dem stolzen Bewußtsein treuer, tapferer Pflichterfüllung.



Vater und Sohn
(Kapitänleutnant Ludwig v. Schröder)
in Flandern



Sindenburg und Schröder besuchen die
Torpedobootsflottille Flandern.
Mai 1917



Am Stagertaf-Gedentage im Gespräch mit dem Reichswehrminister
Generalfeldmarschall Freiherrn v. Blomberg.
31. Mai 1933

Keine übermächtige Flotte der verbündeten Gegner hat es auch nur gewagt, die unbezwingliche Seefestung von Flandern ernstlich anzugreifen, und das Marinekorps würde die Küste nach wie vor unbegrenzte Zeit gehalten haben.

Bei der nun bevorstehenden Aufgabe des Räumens und des Rückmarsches erwarte ich, daß die alte Manneszucht sich in hellem Lichte zeigen wird; darin liegt die Probe auf die Tüchtigkeit von Führern und Truppen.

Troztigen Sinnes rücken wir in neue Stellungen ein, in denen wir unseren alten Kriegsmut beweisen wollen.

Mit hoher und dankbarer Anerkennung gedenke ich schließlich heute der schwimmenden Streitkräfte. Von opferfreudigem Angriffsgeist beseelt, waren sie all' die Jahre hindurch der Schrecken unserer Feinde bis weit in die freien Meere hinaus. Sie haben die Ehre der Flagge hochgehalten bis zum letzten Tage.

v. Schröder.

Nachdem dieser Befehl aufgesetzt war, fuhr der alte Herr, nur in Begleitung seines Ersten Admiralstabsoffiziers, noch einmal an die Küste; bei trübem, diesigem Wetter ein Abschiednehmen, das den Blick umflorte und dennoch streng unter dem Zeichen dienstlicher Erfordernisse stand. War in Blankenberghe, Zeebrügge, Seyst und Knocke auch alles fortgeschafft und zerstört, so wie die Anordnungen gelautet hatten? Bis nach Ostende durfte man sich nicht mehr vorwagen, dort standen schon — in der Linie Gistel—Ostende — die feindlichen Vorhuten. Von Ort zu Ort mit einigen Schleifen eilte der Wagen des „Löwen von Flandern“ dahin. Vernichtete Waffenwucht grüßte ihn. Die See lag still und leer. Vom Briten war nichts zu sehen.

Um 12 Uhr mittags am 16. Oktober wurden die Admiralsflagge über dem Eingang zum Korpshauptquartier und die Reichskriegsflagge auf dem Riesenbau des Belfried in Brügge niedergeholt. Nicht das geringste Anzeichen einer feindseligen Einstellung der Bevölkerung machte sich bemerkbar, obwohl Schröder und zwei seiner Offiziere die einzigen Deutschen im Stabsgebäude waren. Die Flamen hatten den alten Herrn

in den vier Jahren gut kennengelernt. Oft genug hatte er leutselig mit ihnen geklöhnt. Und alle Welt wußte, daß es nur dem „Löwen“ zu verdanken war, wenn die Glocken auf dem Belfried noch hingen und flangen. Eine andere Stadtgewalt hätte sie längst eingeschmolzen.

Korvettenkapitän Erich Edgar Schulze entbot ein letztes Mal den Bürgermeister von Brügge und den Stadtsekretär zu sich, um ihnen im Auftrage des Kommandierenden Admirals die Stadt zu übergeben. Beide Herren waren sichtlich bewegt, man schied mit Händedruck. Damit war der abschließende Schritt getan. In Richtung auf Ecloo, wo das nächste Stabsquartier vorgesehen war, fuhr der Wagen des Admirals davon.

Abmarsch und Abbau hatten sich derart wohlüberlegt und ruhig vollzogen, daß sich der Feind volle drei Tage scheute, nachzustößen. Das Marinekorps grub sich zunächst in neuen Stellungen am linken Scheldeufer ein, das Korpshauptquartier wählte seinen Sitz in St. Niklaas. Für die Kriegsmüdigkeit der Gegner ist es ungemein kennzeichnend, daß noch in der Nacht vor Ausbruch der Revolution in Deutschland 132 Gefangene vom Marinekorps eingebracht wurden, die einfach nachgelaufen kamen und an Widerstand nicht dachten!

In St. Niklaas war es, wo Schröder am 6. November die Kabinettsorder erhielt, die ihn seines Postens als Kommandierender Admiral enthob und ihn mit Vertretung des beurlaubten Chefs der Ostseestation beauftragte. Beschleunigte Abreise, so hieß es in der Order, sei notwendig, da die Lage unverzügliches, tatkräftiges Eingreifen erfordere. Der Sturmtrupp des Marinekorps wurde bereitgestellt. Er sollte folgen. Schröder wollte vorausfahren. In alter Schärfe traf er binnen wenigen Stunden die erforderlichen Anordnungen. Die Übergabe des Befehls über das Marinekorps an den Admiral Schulz war bereits erfolgt, der Kraftwagen hielt abfahrbereit vor der Tür, ein Sonderzug zur Fahrt nach Kiel stand auf dem Bahnhof, als die Kommandierung mit der Begründung widerrufen wurde, der Reichskanzler, Prinz Max von Baden, habe die Ernennung nicht gegengezeichnet, da er gegen die Persönlichkeit

Schröders Bedenken habe — sie galt ihm als zu schroff und zu alldeutsch! Hierzu ist zu sagen, daß das Marinekabinett es im Drange der Geschäfte übersehen hatte, eine kurz zuvor erlassene Verfügung zu berücksichtigen, die die kaiserliche Kommandogewalt aufhob und Kommandierungen wie die des Admirals von Schröder von der Gegenzeichnung des Reichskanzlers abhängig machte.

Was wäre erfolgt, wenn Schröder die Fahrt nach Kiel angetreten hätte? Wäre er zu spät gekommen? Hätte der Einsatz seiner Person nichts mehr genügt? Diese Fragen sind bereits Gegenstand öffentlich-schriftlicher Untersuchungen geworden. Der letzte Staatssekretär des Reichsmarineamtes, Vizeadmiral a. D. Ritter von Mann, hat zu ihnen Stellung genommen; ferner auch der Oberstleutnant A. Niemann in seinem Buche „Revolution von oben, Umsturz von unten“. Hören wir, wie Schröder sich selbst, vornehmlich als Entgegnung auf die Ausführungen des Vizeadmirals von Mann, hierzu geäußert hat; und zwar zehn Jahre nach der Novemberrevolution.

Nach einer kurzen Schilderung seiner Kommandierung und Abreisebereitschaft, worin er erwähnt, daß das kampf-erprobte Sturmbataillon mit einiger Artillerie, eine gute Maschinengewehr-Kompanie und zwanzig tüchtige Feldgendarmen als „Erste Staffel“ bereits verladen und Nachschub von Truppen sowie scharfe Befehle gegen Eisenbahnsabotage des Sonderzuges vorbedacht gewesen seien, erklärt er in seiner unübertrefflich knappen und nur ihm eigenen Ausdrucksweise: „Eine so passive und harmlose Rolle, wie man meint, hätte ich in Kiel nicht gespielt. An der Spitze von tausend kriegsgeübten, treuesten Männern mit allen Kriegsmitteln hätten der rote Pöbel und die paar meuternden Marineleute sich die Idee meiner Arretierung wohl vergehen lassen. Jede leise Anspielung darauf hätte meinerseits schärfste Maßregeln ausgelöst. Ich bin kein Freund von Verhandlungen mit Meuterern. Es konnte sich in Kiel nur um eine bedingungslose Ergebung der Aufrührer auf Gnade oder Ungnade und Auslieferung der Rädelsführer und Anstifter handeln. Da hätte ich mir von niemand hineinreden lassen. Im übrigen glaube ich, daß der

Aufbruchsput schon bei meinem Erscheinen vor Kiel verfliegen wäre. Revolutionäre, Pöbel und Meuterer mögen ihr Sell nicht riskieren, sondern sie wollen an die Staatsfütterkrippe oder stehlen und plündern. Dagegen gibt es aber Mittel! Solche besaß ich!"

Ob die Befreiung Kiels auf den Verlauf der übrigen Revolution im ganzen Lande, insbesondere auf Berlin, eine Rückwirkung ausgelöst haben würde, ist eine Frage; über die auch Schröder eine Aussprache abgelehnt hat. Ihm lag nur daran, festzustellen, daß er Kiel zweifellos sehr schnell in seine Hand bekommen haben würde. Wer die Tage des Umsturzes in Kiel miterlebt hat, wird dem alten Herrn unbedingt recht geben. Und die Auffassung, daß die Erstickung des revolutionären Feuers an einem seiner Hauptherde von stärkster Rückwirkung auf ganz Deutschland hätte werden können, läßt sich durchaus vertreten. Das Novemberverbrechen hat sich nur deshalb so glatt vollziehen und abspielen können, weil ihm überhaupt keine Gewalt entgegentrat. Es fehlte das Zauberwort „Befehl zum Niederschlagen“. Heer und Marine waren „überdiszipliniert“. Sie warteten auf diesen Befehl. Wäre er gekommen oder wäre es auch nur an einer Stelle, etwa in Kiel, geglückt, dem roten Wahnsinnstreiben rücksichtslos Einhalt zu gebieten, dann hätten sich die Aufwiegler und Meuterer sehr bald nach dem Schutze fremder Grenzen gesehnt. Das Deutschland vom November 1918 war wohl erschlafft, kriegsmüde und verzweifelt, es war aber beileibe nicht verdorben. Nicht die Zahl der Meuterer, sondern die Masse der Mitläufer hat das Revolutionsbild bestimmt. Ein einziger Mann hätte den Dingen eine andere Wendung geben können. Hunderttausende, ja man darf wohl sagen Millionen wären ihm gefolgt. Und so muß man es bedauern, daß Admiral von Schröder an jenem schicksalschwangeren Nachmittag in St. Nikolaas nicht den Entschluß faßte, entgegen dem Geheiß des schwachen Reichskanzlers Prinz Max von Baden dennoch nach Kiel zu fahren. Es wäre eine Nord-Tat gewesen! Schröder stand aber wie wir alle, wenn er auch nie ein Liebesdiener war, sondern sein Recht selbst an allerhöchster Stelle wahrte, unter dem Zwange der

„Überdisziplin“. Er gehorchte, wo sein Kaiser scheinbar befahl — Nibelungentreue . . .

Am 17. Dezember legte der „Löwe von Flandern“ den Befehl über das Marinekorps nieder. Die Masse der Truppen war in voller militärischer Ordnung nach Wilhelmshaven zurückgekehrt. Nur in einem einzigen Falle war unterwegs ein Eisenbahnzug mit Kleidern und Lebensmitteln von Belgiern und Angehörigen des Marinekorps beraubt worden. Das Sturmbataillon griff ein und sorgte vor allem dafür, daß die erbeuteten Schnapsflaschen sämtlich zerschlagen wurden.

Der Admiral begab sich nach Abwicklung seiner Dienstgeschäfte nach Berlin; beileibe nicht erschöpft, nein, bereit zu weiterem Kampf — nunmehr gegen die Feinde im Innern!

Lebensende

1918 — 1933

„Wer ist ein Mann? Wer beten kann
„Und Gott, dem Herrn, vertraut.
„Wenn alles bricht, er zaget nicht,
„Dem Frommen nimmer graut.“

(E. M. Arndt, Gedichte, 1813.)

Es sollten keine leichten Tage und Jahre werden, die Ludwig von Schröder nach Weltkriegsende in Berlin verbrachte, wenn er selbst auch immer wieder darauf bedacht war, im Familien- und Freundeskreise Freude zu verbreiten, wo es nur eben ging. Ein langjähriges Leiden seiner Frau, der Mutter der von ihm über alles geliebten Kinder, lastete schwer auf ihm. Am tiefsten bekümmerten ihn jedoch die Not und die Schmach des Vaterlandes. Als Deutschland die Waffen streckte, weil ein irregeleitetes Volk dem Wahnglauben lebte, die Stunde der roten Internationale sei gekommen, da zählte Schröder 64 Jahre. Sein Herz schlug aber in unverbrauchter Frische, und des Vaterlandes Ehre war und blieb auch seine Ehre; die ganze jammervolle Zeit über, wo die deutsche Republik, mehr oder minder willfährig, nach der mistönenden Flöte des Marxismus am Abgrund ihres Verderbens tanzte.

Aus den Briefen, die Schröder in jenen Jahren an seine Getreuen geschrieben hat, geht zweierlei hervor: sein Abscheu vor dem politischen Treiben und seine vorbildliche Kameradschaftliche Treue! Über sich selber berichtete er im Juli 1921: „Man vegetiert weiter, wartet und hofft auf die Wiedergeburt unseres Volkes, so lange, bis man verbittert zur großen Armee abrückt.“ Und im Mai 1922 fand er auf die Einladung, an einer Erinnerungsfeier der I. Division seines Marinekorps teilzunehmen, folgende Worte: „Ich empfinde hohe Freude und berechtigten Stolz, daß das Gefühl des Zusammenhalts der verschiedenen Verbände des Marinekorps, insbesondere auch in den Veranstaltungen der oberen Stäbe, einen so wirkungsvollen Ausdruck findet. Ich hoffe und wünsche wohl, daß dieses Bewußtsein des inneren Zusammenhalts dauernd erhalten bleibt, denn wir brauchen uns unserer Rolle im Kriege wahrlich nicht zu schämen!“ Und zwei Jahre später hieß es in einem Briefe an seinen „unermüdlichen Mitarbeiter und treuen, aufrichtigen Freund“, den Korvettenkapitän Erich Edgar Schulze: „Wenn uns auch der erhoffte höchste vaterländische

Erfolg versagt geblieben ist, so hoffe ich dennoch, nicht umsonst mit Ihnen zusammen gearbeitet zu haben. Mögen der- einft aus den Keimen unseres Strebens starke Triebe und volle Früchte entstehen."

Man erkennt: alles Denken, alles Sehnen des in seiner Kraft und heißen Liebe zur Heimat ungebrochenen Mannes galt der Gesundung des Vaterlandes und der Wiedergeburt des deutschen Volkes, mochte er auch aus anderem Anlaß mit den kräftigsten Worten seinen Ekel über die „Verderbnis der Zeit“ und die „schmutzige Wäsche der Republik“ zum Ausdruck bringen.

Aus dem hinterlassenen Briefwechsel verdient ein Schreiben noch besonderer Beachtung, das aus der Feder des Prinzen Heinrich stammt. Es ist vom 19. April 1927 datiert und hat nachstehenden Wortlaut:

Mein lieber Schröder!

Herzlichen Dank möchte ich Ihnen sagen für die so überaus gütigen, mich ergreifenden, aber beschämenden Worte, die Sie mir zukommen ließen anlässlich meines 50jährigen Dienstjubiläums. Die Erziehung zum Seeoffizier ist wesentlich begründet durch die Vorbilder und Vorgesetzten, die unsereinem beim Eintritt zuerst begegnen. Zu diesen gehörten Sie, und vom ersten Tage ab fühlte ich mich zu Ihnen hingezogen, seinerzeit einem jugendlichen Instinkte folgend! Später wußte ich, was der Name Schröder für uns bedeutete. Sie galten mir auch in späteren Jahren stets als Vorbild der Pflichterfüllung und Rechtschaffenheit. Daher brauchte ich wahrlich nicht weit zu suchen, um das für mich notwendige Muster zu finden. Das engste Kameradschaft uns umschloß, ist mir heute noch eine sehr große Genugtuung. Mit anderen Worten, wenn ich es zu etwas gebracht habe, so sind Sie wesentlich daran beteiligt, und dies danke ich Ihnen am heutigen Tage von ganzem Herzen!

Mit Gruß, mein lieber Schröder,
Ihr treuest anhänglicher alter Kamerad
Heinrich von Preußen.

Der unverstiegbare Tatendrang des alten Herrn fand ein ihn befriedigendes Arbeitsgebiet im „Nationalverband deutscher Offiziere“; jener zahlenmäßig zwar nicht starken, in ihrem Auftreten jedoch von einer hervorragenden Geradheit ausgezeichneten Vereinigung, deren Ziel es war, die große und stolze Vergangenheit des deutschen Offizierkorps im offenen Kampf gegen den neuen zersetzenden Geist zu behaupten. Hier war der alte Herr am Platze, hier hielt seine Front. Er trat, von dem uns schon bekannten Grafen von Waldersee angeregt, in den Vorstand ein, wurde erst „geschäftsführender“ und dann „Erster Vorsitzender“, bis ihn die zunehmende Bürde des Alters zwang, sein Amt niederzulegen. Das uneingeschränkte Vertrauen aller Mitglieder des „Nationalverbandes deutscher Offiziere“ trug jedoch dafür Sorge, daß die Verbindung mit dem Scheidenden nicht abriß. Ihm zur Auszeichnung schuf man die Stellung eines Ehrenvorsitzenden, so daß Schröder bis an sein Lebensende im neuen Kameradenkreise Sitz und Stimme behielt. Diese Ehrung war um so bedeutungsvoller und galt lediglich dem Manne, nicht etwa dem auf der militärischen Stufenleiter bis zur höchsten Sprosse vorgedrungenen Offizier, als sich der „Nationalverband deutscher Offiziere“ vorwiegend aus Angehörigen des alten Heeres zusammensetzte.

Es gebrach aber auch sonst nicht an Auszeichnungen, ja man darf sagen — nicht an Suldigungen! Der siebzigste, der fünfundsiebzigste Geburtstag, das sechzigjährige Dienstjubiläum, alle diese Tage gaben Anlaß, den alten Herrn in den Mittelpunkt solcher Kreise zu stellen, die im wahrhaft vaterländischen Sinne, der roten Flut zum Trotz, an Deutschlands Wiederaufstieg arbeiteten. Aus der Fülle vieler edel geschriebener Aufsätze, die Schröders Persönlichkeit würdigten, können nur Bruchstücke wiedergegeben werden. 1924 hob Oberstleutnant a. D. Müller-Loebnitz hervor: „Friedrich der Große hat in einem seiner politischen Testamente von den Pommern gesagt: ‚Sie haben einen geraden und schlichten Sinn. Unter den Untertanen aller Provinzen eignen sie sich am besten für den Kriegsdienst wie für alle anderen Ämter!‘ In diesem Sohne Pommerns scheinen alle die Eigenschaften vereinigt, die dem

Großen König vorgeschwebt haben, wenn er die Bewohner seiner Lieblingsprovinz kennzeichnen wollte, nur erweitert, geklärt und gefestigt in der Schule des Seemannsberufs. So war Admiral von Schröder das Muster eines altpreussischen Soldaten auch in der Kaiserlichen Marine, im Weltkriege der unerschütterliche Nordanker unserer Westfront, der Schöpfer eines Musterkorps und einer Musterorganisation an der flandrischen Küste“.

Fünf Jahre später hieß es in einem Aufsatz des Majors a. D. von Sodenstern: „Das Auge geschärft und die Sehnen gestrafft, so steht der Admiral von Schröder, an menschlicher Größe seine Zeitgenossen weit überragend, inmitten der Welt eines wirklichkeitsfremden, selbstvergessenen, gottlosen und wurzellosen Geschlechts als unangreifbarer und unbeirrbarer Streiter für deutsche Treue und deutsche Vaterlandsliebe!“

Und zum 31. Mai 1931, dem Tage, wo es 60 Jahre her war, daß Schröder in kaiserliche Dienste trat, schrieb Korvettenkapitän Erich Edgar Schulze diese schönen Worte nieder: „An seinem heutigen Ehrentage grüßen wir den trotz schwerer Notzeit und trotz häuslichen Leides, das ihn erst kürzlich durch den Tod des geliebten tapferen Sohnes betraf, ungebeugten Mann, der uns Vorbild bleiben wird, weil sein ganzes Wirken unserer Marine und der deutschen Sache galt. Wie die Gestalt des Flandern-Erinnerungsmals auf den Höhen der Wiker Bucht bei Kiel, so steht auch er vor uns: ein eisenbewehrter Ritter, aufs Schwert gestützt, als nie ermüdender Wächter ins Weite spähend, niemals zu halbem Tun fähig, immer sein Ganzes einsetzend, den Freunden ein wahrer Freund und dem Feinde ein grimmer Feind, eine Kämpfernatur und allezeit ein lebendiger Zeuge seines Wahrspruchs: Truzig und treu!“

Im Rahmen der Ehrungen ist ferner zu erwähnen, daß Schröder vom Rektor und Senat der Universität Greifswald am 12. November 1924 zum Ehrensensator ihrer Hochschule ernannt wurde, wobei man ausdrücklich hervorhob, daß die Auszeichnung nicht nur dem Flandernkämpfer, sondern auch dem „Seeoffizier gelte, der — ein echter Sohn seiner pommer-

sehen Heimat — während der Jahre des Friedens in hervorragender Weise, bald als praktischer Seemann, bald als Lehrer, an der Entwicklung der deutschen Marine mitgewirkt habe.“

Ein alles überragender Tag wurde es aber, ein stolzer Tag, ein Tag alten Glanzes und Ruhmes, als am 3. Juni 1923 das Seeoffizier-Ehrenmal in der Marineschule zu Flensburg-Mürwik eingeweiht wurde. Die Kaiserliche und die Reichsmarine reichten sich an jenem Tage die Hand in herzgeborener Kameradschaft. Zu vielen Hunderten war zusammengeströmt, was einst des Kaisers blauen Rock getragen hatte. Und sie standen in Reih und Glied mit Offizier und Mann der Reichsmarine, die Dank der Tat von Scapa Flow auf sicherem Grunde und mit blankem Ehrenschild ihr Aufbauwerk in Angriff nehmen durfte.

Der „Löwe von Flandern“ war der älteste der anwesenden Seeoffiziere. Man hatte ihn gebeten, das Ehrenmal, eine von Künstlerhand in Form eines Altarschreins geschaffene Tafel mit den Namen der Gefallenen — 780 sind es im ganzen — zu enthüllen. Er tat es und fand Worte, die den alten Kecken in vollster Kraft zeigten. Es war der Höhepunkt der Feier, als er sprach. Alle, die zugegen waren, empfanden es. Und er, er machte seinem Herzen Luft, entlud den im Innern aufgespeicherten Groll über die Schmach der Zeit und blieb dabei so groß und klar, daß für viele der Himmel der Zukunft licht ward. Er ehrte die Toten in markigen Worten. In hoher Begeisterung hätten sie das Opfer ihres Lebens gebracht, denn für einen ehrlosen Frieden, für Schuldüge, für Verrat, Bürgerkrieg, Lohnfragen und Revolution wäre wohl keiner freudig in den Tod gegangen. „Hart und drückend“, so führte er aus, „lastet die Gegenwart auf uns. Elend und Armut, Schmach und Knechtschaft, Unfriede und Parteiung, Ehrlosigkeit und Gottlosigkeit umgeben uns. Die Gemeinheit der Gesinnung, Verbrecher und Schieber feiern ihre Triumphe! Das deutsche Volk ist innerlich krank, schwer krank, es ist wie von allen guten Geistern verlassen! Das darf uns nicht beugen und brechen! Trüzig wollen und müssen wir Herz und Sinn erheben, aufrecht stehen inmitten dieses Chaos, im stärkenden Rückblick auf die

ruhmreiche und ehrenvolle deutsche Geschichte und ihre großen Männer, und im Ausblick und in unzerstörbarer Hoffnung und mit festem Gottvertrauen auf eine freie und wieder ehrenvolle Zukunft unseres deutschen Volkes und großen Vaterlandes!“

Die Fähnriche ermahnte er, daß sie alles tun müßten, um sich zu „Charakterfesten, gottesfürchtigen, treuen, kerndeutschen Männern zu formen, voll Disziplin und Selbstzucht, stets beseelt von dem einen Gedanken, die Ehre und Freiheit unseres Volkes dereinst zu erkämpfen, mit welchen geistigen und materiellen Mitteln es auch immer sein möge“.

Bevor die Hülle fiel, übergab der alte Herr das Ehrenmal dem Chef der Marineleitung, als dem „berufenen und bewährten Vertreter und Führer der Marine, mit der Bitte, dem Denkmal treue Fürsorge zu widmen und ihm starke Sütter zu bestellen — dem deutschen Volke zur ernstesten Nachahmung, dem Nachwuchs der Marine zum erhebenden Bewußtsein!“

Wenn etwas beschämend an diesem Weihetage wirkte, so war es einzig und allein die Tatsache, daß die Niedrigkeit der innerpolitischen Lage, die Gemeinheit der Gasse und die Scheelsucht des Parteigezänks Männer wie die Großadmirale Prinz Heinrich von Preußen und von Tirpitz von der Teilnahme ferngehalten hatten. Sie mochten der Presse keinen Anlaß zu gehässigen Bemerkungen geben, womit — ja, so sah es im Jahre 1923 auf Deutschlands heiligem Boden aus — durchaus gerechnet werden mußte.

Das Festmahl, das der Weihefeier folgte, fand einen Abschluß, der mit dem sehr sorgfältig aufgestellten Programm nichts, aber auch nicht das geringste zu tun hatte. Und dieser Abschluß stand in seiner Art der Wirkung von Schröders Rede kaum nach. Ein Augenzeuge mag uns hierüber in urwüchsiger Frische berichten:

„ . . . Und wieder unterbricht lautes Klopfen und Gläserflirren die Unterhaltung: Admiral Scheers Saust ist es, die Ruhe heischend auf den Tisch schlägt. Der Sieger vom Skagerrak spricht auf den ältesten Kriegsteilnehmer, den von seinen ‚gefnechteten‘ Untergebenen so sehr gefürchteten und doch gar so geliebten Admiral von Schröder, das Vorbild eines Vor-

gesetzten und Kameraden, den ‚Löwen von Flandern‘. Drei donnernde Hurrahs folgen, tosender Beifall und ein trommelfeuerartiges Trampeln. Während alles noch die Stühle rückt, um das unterbrochene Gespräch fortzusetzen, bleibt Erzellenz von Schröders breite Gestalt allein stehen — der ‚Löwe‘ dankt sofort. Mit Befriedigung stellt er fest, daß es ihm gelungen sei, trotz ‚Knechtung‘ das Wohlwollen seiner Untergebenen zu erlangen (erneut Jubel und Händeklatschen). Dann gelten seine Worte und sein Hurrah-Ruf dem Sieger vom Skagerrak und seinen Unterführern, in erster Linie den anwesenden Admiralen von Zipper, Behncke, von Trotha. Als er damit endet, daß der alte Skagerrak-Geist aufflammen müsse, wenn je wieder deutsche Schiffe gegen den Feind zögen, da will die Begeisterung schier kein Ende finden. Mit dem Beifallsturm im Festsaal ist es nicht getan . . . ‚Parademarsch vor Admiral Scheer!‘ Wer als erster die Losung ausgegeben hat, niemand weiß es. Alles drängt ins Freie. Auf dem Platz vor der Marineschule wird angetreten, die Crewen von 1895 bis 1921 unter sich. Und dann wird vor den hochverehrten Führern der alten Marine vorbeidefiliiert, im strammen, ehernen Stechschritt.

Noch einmal versammelt Erzellenz Scheer die Seeoffiziere um sich. Er dankt mit warmen Worten für die ihm zuteil gewordene Ehrung und schließt mit dem Spruch, der in der Aula der Marineschule die Ehrentafel ziert :

Nicht klagen — wieder wagen!
Seefahrt ist not!“

Den „Löwen von Flandern“ erinnerte man hinterher aber an einen seiner Kernsprüche, daß „ein Kriegsschiff kein Sanatorium sei“, und sicherte ihm zu, alles zu tun, um auch in der Reichsmarine „harte Seevögel“ zu erziehen.

So lange es die Kräfte nur irgend erlaubten, hat sich der alte Herr mit seiner Person und mit seinem Ansehen für alles rücksichtslos eingesetzt, was Deutschland wieder hochzubringen versprach. Das Wort des Freiherrn vom Stein „Zum Teufel mit den Narren, die nicht ins Eisen beißen und deutsche Wunden mit Aktenstößen heilen wollen“, galt ihm dabei als Nichtschnur

seines Handelns. Wenn es nottat, in politischen Fragen, die das ganze Volk angingen, aufrüttelnd zu wirken, war er stets bereit, als Vorkämpfer aufzutreten, mochte es ihm auch Ablehnung, wenn nicht gar Feindschaft einbringen. Er war aber auch stets zur Stelle, wenn echte Volksverbundenheit Gedenktage des Weltkrieges feierlich beging. Daß er das Kommen des dritten Reiches, das Schwarz-Weiß-Rot wieder zu Ehren bringen und dem Gözen Marxismus die trügerische Maske vom Antlitz reißen sollte, von ganzem Herzen herbeigesehnt hat, bedarf kaum der Betonung. Er hat schon früh Verbindung mit Adolf Hitler gesucht und sie auch gelegentlich einer Zusammenkunft gefunden. Dabei wich er — die verkörperte Treue — nicht um Zollsbreite von jenem Pfade ab, den er als kaiserlicher Offizier in steter Dankbarkeit für seinen obersten Kriegsherrn ein langes Leben über verfolgt hatte.

Wahrhaft groß war auch an dem alten Herrn, daß er bis an sein Ende schlicht und bescheiden blieb. Seine gesunde, knorrige Art ließ sich durch nichts den Kopf verdrehen. Als ihm der langjährige Korpsgeneralarzt des Marinekorps Dr. Uthemann aus Anlaß des Fliegertodes seines zweiten Sohnes einen Beileidsbesuch abstattete, da führte er den Gast mit den Worten „Nun müssen Sie auch das Mausoleum meines Jungen sehen“ in dessen Zimmer. Der Raum war mit vielen Bildern und Kranzschleifen geschmückt. Und Schröder sagte: „Er war ein tüchtiger Mann, er hat immer fleißig gearbeitet, und das fiel ihm nicht leicht — wie auch mir nicht!“

Als er zur Vermeidung großer Glückwünschempfänge an einem seiner Geburtstage verreiste, saß ihm im Abteil ein Herr gegenüber, vertieft in die Morgenzeitung. Diese Zeitung enthielt Schröders Bild. Dem fremden Herrn fiel alsbald die Ähnlichkeit mit seinem Gegenüber auf. Er verneigte sich höflich und fragte: „Habe ich die Freude, Exzellenz von Schröder in Wirklichkeit vor mir zu sehen?“ Der alte Herr besah sich das Blatt und entgegnete nur: „Ja, das bin ich!“ Damit war der Vorfall erledigt.

Ein anderer schöner Zug Schröders war seine Liebe für Tiere. Sie hat ihn so stark erfüllt, daß er noch an seinem Lebensabend Aufzeichnungen hierüber machte. „Auf dem Lande ge-

boren", hat er niedergeschrieben, „bin ich stets ein großer Freund von Hunden und Pferden gewesen. Als ganz kleiner Junge litt meine Hundefreundschaft freilich einmal üblen Schiffbruch, indem ich von ‚Graumann‘ — so hießen die großen Hofhunde erblich in Singenkamp — tüchtig verbissen und von meiner Mutter nur mühsam geborgen wurde. Bei der Matrosen-Artillerie in Friedrichsort hielt ich mehrere Hunde, natürlich keine edlen Rassen, wie sich denken läßt. Beim nächsten Bordkommando wurde die Meute abgeschafft, nur der Teckel ‚Mars‘ ging nach Singenkamp, wo er noch längere Zeit ein philosophisches Dasein führte. Wie jeder Seemann war ich ein leidenschaftlicher Reiter. Viel Geld hatte ich leider dafür nicht auszugeben. ‚Berufsmäßig‘ kam ich erst im Kriege dazu, Dienstpferde zu besitzen. Die Übung war mir sehr verloren gegangen, und es machte als Sechzigjähriger doch einige Pein, wieder mit dem Reiten anzufangen. Beim Ausrücken ins Feld waren mir von der Berliner Kavallerie zwei Pferde gestellt worden, Süchse, alte Schwadröner, deren Temperament meinem Lebensalter angemessen war. Den einen habe ich sechs Monate lang geritten, er war brav und ruhig, durchaus truppen- und feuerfest. Wegen zunehmender Unsicherheit auf den Beinen gab ich ihn 1915 ab und erhielt dann eine Schimmelstute, irisch-arabisches Blut, sehr präsentabel, sicher und fromm, gut zugeritten; aber als ehemaliges Jagdpferd mit entsprechenden Angewohnheiten. Ich habe das Pferd bis zum Ende des Krieges behalten und sehr gern geritten, trotz seiner Neigung zum Durchgehen. Die alte Stute war treu und anhänglich. Daneben hatte ich noch während der letzten drei Kriegsjahre einen Vollblutwallach, ein früheres Rennpferd Eduards VII., ein schönes, sicheres und bequemes Reitpferd. Gedenken will ich auch meines treuen ‚Wolfs‘, eines prächtigen großen Schäferhundes, den ich 1915 in Brügge kaufte. ‚Wolf‘ war mein unzertrennlicher Begleiter im Felde, er verließ mich keinen Augenblick. Da ich den alten Freund bei meiner Heimkehr nach Berlin nicht ernähren konnte, schenkte ich das Tier meinem Vizewachtmeister, der ihm ein guter Herr zu sein versprach. Einen jungen Spaniel ‚Slink‘ mußte ich ebenfalls anderweitig unterbringen.“

Gegen Lebensende schenkten die Kinder dem Vater noch einen neuen ‚Slink‘, an dem der alte Herr bis in seine letzten Tage hinein viel Freude gehabt hat. Das Tier half ihm über manche einsame Stunde hinweg und begleitete ihn auf seinen immer kleiner werdenden Spaziergängen.

Bei weitem die größte Freude bedeutete es aber doch, wenn Kinder und Enkelkinder das „Hotel zum guten Großpapa“ aufsuchten. Alles lief auch im Haushalt nach seemännischen Gebräuchen und Grundsätzen. Es gab keine „Speisekammer“, sondern eine „Proviantlast“. Stellte eine leichtsinnige Hand eine Schüssel dicht an den Tischrand, so flog auch schon das alles beobachtende Auge dorthin, und als Mahnung erscholl es: „Wenn wir über Stag gehen, gibt es Scherben!“

*

Allem Lebenswillen zum Trotz, der seinen stärksten Antrieb aus nimmermüdem Pflichtgefühl empfing, meldete sich aber doch der Meister, der uns alle abberuft: der Tod!

„Ich betätige mich hier so gut, wie es gehen will“, schrieb der alte Herr aus solcher Erkenntnis heraus. „Spannkraft und Arbeitslust nehmen aber unliebsam ab. Man wird nur noch als ‚Tafelauffatz‘ bei gewissen Veranstaltungen erwartet. Die Zukunft gehört der Jugend, die Alten mögen abtreten.“

Einer der letzten Kameraden, die den alten Herrn besuchten, war der Vizeadmiral a. D. von Mantey, der langjährige verdienstvolle Vorstand des Marine-Archivs. Er hatte morgens telephonisch angefragt, ob sein Kommen passe. Da es die Tage vorher schlechten Gesundheitszustandes wegen verneint worden war, war seine Freude doppelt groß, als der Admiral selber, scheinbar in alter Frische, am Fernsprecher Auskunft gab. Seine Stimme klang scharf und klar in der bekannten kurzen militärischen Ausdrucksweise, aber die Worte waren tiefernt. „Mein lieber Mantey, kommen Sie! Aber wenn Sie mich noch sprechen wollen, dann beeilen Sie sich! Kommen Sie bald! Seien Sie schon um 4 Uhr bei mir!“

Und der Verlauf des Besuchs? Wir wollen Mantey's eigenen Bericht hören, um die Ursprünglichkeit der lebensvollen

Darstellung nicht zu verwischen. „Ich bekam einen Schreck“, so hat er geschrieben, „daß der alte Herr persönlich so zur Eile drängte. Pünktlich war ich zur Stelle. Er empfing mich in seinem Arbeitszimmer, erhob sich trotz meines Protestes aus seinem Lehnstuhl und begrüßte mich stehend mit der ihm eigenen Herzlichkeit und Korrektheit. Er trug einen dunklen Wetterlodenmantel über dem blauen Anzug und entschuldigte dies damit, daß er trotz der sommerlichen Wärme sehr fröre und gegen 5 Uhr stets starken Schüttelfrost und hohes Fieber bekäme. Schmerzen hatte er nicht. Der übliche Mosel wurde mir sogleich in großem Glase vorgesetzt; er selbst durfte ihn leider schon lange nicht mehr trinken. Trotz des eingefallenen schwächtigen Körpers, der auf schwerstes Leiden deutete, war der Admiral von ganz erstaunlicher Frische, Klarheit und Abgeklärtheit. Die Augen wie immer durchdringend und blitzend. Er sprach mit mir zunächst von seinem bevorstehenden Tod mit einer Ruhe und Sachlichkeit etwa wie von einem Manöver. „Ich habe meine Wohnung zum 1. Oktober gekündigt, und es ist das Zweckmäßigste für mich und meine Angehörigen, wenn ich vorher sterbe. Den Apothekern wird dies leid tun. Sie müßten mir an meinem Hause eine Motivtafel anbringen, sie leben von mir seit Monaten!“ Dann lenkte ich das Gespräch auf die frühere Zeit, als wir 1890 gemeinsam auf S. M. S. „Kaiser“ fuhren, er als Kapitänleutnant und Navigationsoffizier, ich als Unterleutnant. Sofort sagte er: „Bodenhausen (er war damals unser Kommandant) wird jetzt 85 Jahre, ich werde ihm gratulieren! Wie schnell sich die Zeit ändert, lieber Mantey. Vor acht Jahren war Haussuchung bei mir, üble Kerle erschienen, und vor wenigen Wochen holte mich der Polizeipräsident von Levezow in seinem Auto persönlich zur Skagerrakfeier ab!“ Damit waren wir bei Gegenwartsfragen angelangt. Mehrfach betonte er den Wert eiserner Disziplin. Groß schien ihm die Sorge, daß der altpreussische Soldatengeist verlorengehen könne, der zusammen mit starkem Christenglauben das Fundament des Staates sei. Dann kam er wieder auf das Sterben zu sprechen, erzählte von seinem Vater, erwähnte seinen Sohn Joachim, den Flieger, und es ging wie ein

Todesahnen durch den Raum. Dabei sah der alte, eiserne Admiral ganz ruhig und klar mit leuchtenden Augen über mich fort in das Weite. Unwillkürlich kam mir der Gedanke: jetzt blickt er hinein in die Ewigkeit! Es wurde Zeit, daß ich aufbrach. Er brachte mich bis an die Tür seines Zimmers, aufrecht, ungebeugt und doch schon gebrochen. „Morgen werde ich die Karten des zweiten Bandes über den U-Bootkrieg studieren, Karten sind für mich die Hauptsache“, hieß es noch einmal in militärischer Kürze. Und dann als letztes: „Leben Sie wohl — es dauert mit mir nicht mehr lange . . .!“

Und so war es in der Tat. Im Sterbezimmer fand man den Kleinen Katechismus D. Martin Luthers; viele Stellen von des Verstorbenen Hand sauber unterstrichen und mit kleinen Zusätzen versehen. Und unter die Mehrzahl der Bilder im Text hatte der Mann, der altpreussische Straffheit und Härte in schärfster Betonung zu seinem Lebensgrundsatz erhoben hatte, mit klarer Schrift erklärende Unterschriften hinzugefügt.

Er war ein Streiter Gottes. Und sein Weg zu des Allmächtigen Thron wird nicht weit gewesen sein.

Wir aber, die wir den Lebenslauf eines Mannes verfolgt haben, der in seiner Art und Größe einsam steht, weil er aus eigener Kraft und nie erlahmender Beharrlichkeit bis zum Gipfel heldischen Menschentums vorgeedrungen war, wohin nur wenige, ganz wenige gelangen, wir danken der Allmacht, daß sie uns solch einen Führer schenkte.

Und uns wird dabei frei ums Herz — trotz aller Not und Mühsal!

Solange Deutschland Männer hervorbringt, wie den „Löwen von Flandern“ wird seine Zukunft nicht im Dunkeln enden!

Deutschlands Jugend merke es sich aber am Beispiel eines Ludwig von Schröder, daß das alte wahre Wort noch immer zu Recht besteht:

„Nur der ist ein Mann, der sich selbst regieren kann!“

Es wurden wiedergegeben mit freundlicher Erlaubnis

des Verlages Scherl, Berlin SW 68: Das Titelbild und Tafel 1: Der Trauerzug
der Presse-Photo G. m. b. S., Berlin SW 68: Tafel 1: Der Führer im Trauerzuge, Tafel 10:
Der Admiral im Gespräch mit Generaloberst Freiherr v. Blomberg
des Photographen W. Schäfer, Kiel: Tafel 3: S. M. S. „Liobe“, Tafel 5: S. M. S. „Bayern“
und „Moltke“, Tafel 6: S. M. S. „Dineta“ und „Preußen“