



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Kaemmel, Otto: An Bord von S. M. S. Brandenburg

urn:nbn:de:gbv:46:1-908



An Bord von S. M. S. Brandenburg



Es war am 6. August 1894, früh nach 7 Uhr, als ich an der See-
burgbrücke in Kiel ein Boot nahm, um mich nach der „Branden-
burg“ hinüber rudern zu lassen. Es handelte sich nicht um einen
kurzen Besuch des mächtigen Schlachtschiffs, sondern um eine längere
Fahrt in See zur Erprobung der Maschinen, zu der mich ein
jüngerer, mir seit Jahren befreundeter Offizier mit freundlicher Er-
laubnis des Kommandanten eingeladen hatte. Der Himmel war in seinem untern
Teile bewölkt, ein feiner weißer Dunst lag über der glatten, graublauen Wasser-
fläche der Kieler Förde und verhüllte wie mit einem dünnen Schleier die er-
wachende, lärmende Stadt mit dem Mastenwalde ihres Handelshafens, das hohe
alte Schloß, die grünen Laubmassen der herrlichen Düsterbrookter Allee mit den
Anhöhen dahinter und den reizenden Villen in ihren Gärten, dem mächtigen, rot-
gelben Bau der kaiserlichen Marineakademie, gegenüber die Häuser von Ellerbeck,
die langen Werkstättengebäude und die Masten und Schote der kaiserlichen Werft.
Nur wenige Kriegsschiffe lagen auf dem „Strom,“ in der Mittellinie der Förde:
ganz hinten nach dem Handelshafen zu die „Kaiserin Augusta,“ in Reparatur
begriffen und also nicht im Dienst, dann der neue Kreuzer „Gefion,“ ein mäch-
tiges Schiff mit drei Schornsteinen und zwei Geschützmasten, der alten schlanken
Namenschwester Eckernförder Ungedenkens möglichst unähnlich, endlich der kleine
„Gildebrand,“ ein Panzer vierter Klasse von gedrungenem Bau mit einem Mast.
Dazwischen streckte sich der riesige, lange Rumpf der „Brandenburg,“ einformig
graublau gestrichen vom Topp bis zum Wasserspiegel, ohne irgend welches
blinkende Metallstück, denn auch die Geschütze trugen dieselbe Farbe, sodaß in
der That ein modernes deutsches Kriegsschiff auf See nur ganz verschwommene
Umrisse zeigt und bei einigermaßen nebligem, „diefigem“ Wetter von Wasser und
Himmel kaum zu unterscheiden ist. Nur vorn, an dem scharfen, weit ausladenden
Rammbug glänzte der rote brandenburgische Adler in vergoldeten Verzierungen,
und am Heck wehte die Nationalflagge vom Stock. Wie anders nahm sich früher
ein großes Kriegsschiff aus, in seinen schlanken, eleganten Linien, mit seinen
langen Reihen von Stückpforten und weißen Batteriestreifen, aus denen die blanken
Geschütze hervorsahen, mit dem vergoldeten Schnitzwerk am Heck, der weißen
Gallionsfigur am Bug, der ragenden, hohen und breiten Takelage! Auf See ver-
mochte noch vor zehn Jahren in größerer Entfernung nur ein geübtes Auge ein
Kriegsschiff von einem größeren Handelsdampfer zu unterscheiden, vor allem an der
Stellung der Masten und der Breite der Raaen; heute erkennt auch die unschul-
digste Landratte ein Panzerschiff, wenn sie nur einmal eines gesehen hat, auf
der Stelle, denn alle Ähnlichkeit ist verschwunden. Unter Aufbauten aller Art,
Kajüten, Kommandohaus, Kommandobrücke, Panzertürmen und großen, an den
Seiten aufgehängten Booten (auf der „Brandenburg“ zwölf), verschwindet beinahe

das Deck, das nicht mehr die schöne, glatte, freie Fläche bildet wie ehemals; aus dem ganzen, schwer überblicklichen Gewirr ragen ein paar Gruppen hoher Ventilationsröhren, zwei oder drei kolossale, turmartige Schornsteine und ein paar, vom Wasserpiegel aus gerechnet, etwa 20 Meter hohe, 1 Meter starke, hohle, von Wanten aus Drahtseilen gehaltne Masten auf, die unter der letzten Stenge für den Flaggenstock den gepanzerten Gefechtsmars, ein rundes, korbartiges Eisengefäß mit Maschinengewehren und Schnellfeuergeschützen und unter diesem eine raeanartige Querstange, für die Signalgebung (Signalraa), vorn aber je einen großen elektrischen Scheinwerfer tragen. Von Takelage ist keine Spur mehr zu sehen, die bewegende Kraft des Eisenkolosses bilden lediglich seine Maschinen.

So lag an jenem Morgen auch die „Brandenburg“ vor mir. Erst allmählich kamen mir die gewaltigen Maße zum Bewußtsein: 110,5 Meter Länge, 19,5 Meter größte Breite (ungefähr die Länge eines Wohnhauses von 7 bis 8 Fenstern Front) zwischen den nach unten etwas ausgebauchten Seitenwänden; fast 7 Meter, etwa zwei Stagenhöhen, ragte das hohe Vorderschiff aus dem Wasser, während das Achterschiff beinahe um die Hälfte niedriger (3,5 Meter über dem Wasserpiegel) liegt, und 7,5 Meter tief taucht das ausgerüstete, armierte und bemannte Fahrzeug. Eine endlose Reihe von runden Fenstern (Ochsenaugen, bull eys, im Matrosendeutsch Bullaugen), die von fern wie kleine Öffnungen aussehen und doch einem Menschen zur Not gestatten, sich durchzuzwängen, zieht sich rings um den Rumpf, wie bei großen Passagierdampfern, im Vorderschiff in doppelter Reihe über einander, achtern die „Kammern“ der Offiziere, vorn die Mannschaftsräume bezeichnend, und an den Seiten hängen die langen stählernen Spieren herab, die das Torpedoschutznetz ausspannen können. Von dem mächtigen Panzergürtel aus Nickelstahl (40 Centimeter stark, vorn 30 Centimeter) sah man gar nichts, von der furchtbaren Artillerie- und Torpedoausrüstung nur wenig: einige Paar riesiger Geschützrohre, die aus kuppelartigen Bedachungen herausstarrten, eine Reihe kleinerer Geschütze etwa mittschiffs in der Gegend der Schornsteine und die Öffnungen der Lancierrohre für die Torpedos (im ganzen sechs). Inzwischen war mein Boot hinangekommen und legte am Fallreep (Treppe) der Backbordseite an, ziemlich weit achtern. Da ich erwartet wurde, machte der obenstehende Fallreepsgefreite keine Schwierigkeiten, und mit wenigen Schritten war ich an Deck, angesichts des mittlern Panzerdrehsturms hinter den Schornsteinen und vor der Offiziersmesse mit der Kommandantenwohnung und zwei Offizierswohnungen, die in einem achteckigen, auf Deck stehenden kastenartigen, natürlich grau gestrichen, durch „Bulleys“ und „Skylights“ (Oberlichtfenster) erhellen Aufbau vereinigt sind. Ein Gang trennt beide Teile. Beim Eintreten erstaunte ich über den verhältnismäßig großen, wenn auch etwas niedrigen Raum der hellgemalten Messe, in der ganz bequem einige Duzend Personen speisen können und die dienstfreien Offiziere sich gewöhnlich tagsüber aufhalten. Ein paar Tische und eine Anzahl Stühle, drei Sofas, ein Büffetschrank mit Gläsern, zwei große Wandspiegel und ein Zeitungsgestell bildeten die Ausstattung des einfach-behaglichen saalartigen Gemachs; an den Wänden hingen die Bilder von Kaiser Wilhelm I. und II., Bismarck, Moltke u. a. m., an der einen Quermwand ein großer Stich in Eichenrahmen, die brandenburgische Flotte unter dem Großen Kurfürsten darstellend, ein Geschenk des Kaisers (nach dem Gemälde in seinem Arbeitszimmer).

Vom ersten Augenblick an war ich gewissermaßen in die Hausgenossenschaft aufgenommen, und die Offiziere — außer dem Kommandanten waren neun an Bord, nicht ganz die volle Zahl, dazu zwei Ärzte und vier Ingenieure mit

Offiziersrang — behandelten mich mit einer Art von höflicher Vertraulichkeit, der Kommandant nicht ausgeschlossen, sodaß ich mich vollkommen frei bewegen und überall hingehen konnte, bis auf die Kommandobrücke und ins Kartenhaus. Trotzdem und trotz kundigster Führung war es nicht so leicht, sich in diesem verwickelten Bauwerk auch nur des Oberschiffs zurecht zu finden. Ganz frei lag nur das geräumige Achterdeck mit dem hintern Panzerdrehtrum hinter dem Großmast, das, wie das ganze Deck überhaupt, nicht mehr von einer mehr als manns hohen starken Bordwand (Keeling), sondern nur mit einem luftigen brust hohen Eisengeländer umgeben ist. Steile Eisentreppen führen auf das flache Dach der Messe (achteres Aufbaudeck), eine eiserne Laufbrücke von diesem über den mittlern Panzerturm hinweg nach dem ebenso hohen Vordeck (vorderes Aufbaudeck), das mittschiffs zur Seite der Schornsteine die Panzerbatterie zu sechs Geschützen birgt und an mehreren Stellen noch Geschütze hinter Panzerschilden trägt, während in zwei vorspringenden Ausbauten vor dem Fockmast Geschütze stehen, die nach vorn und seitwärts feuern können. Oben auf dem Vordeck liegt endlich der dritte Panzerturm, den äußersten Teil des Vordeckes vor sich, auf dem die kolossalen Anker an ihren Ketten ruhen, die nur mit Dampfkraft niedergelassen und aufgenommen werden können, und hinter jenem Turm, zwischen ihm und dem Fockmast, erhebt sich auf der umfänglichen Kommandobrücke das aus Panzerplatten gewissermaßen aufgemauerte und mit einem etwas übergreifenden Panzerdach gedeckte Kommandohaus, das nur in Augenhöhe schmale Glasscheiben enthält. Das ist der Platz des Kommandanten im Gefecht; hier laufen, wie im Gehirn des Menschen die Nervenstränge, die zahllosen Telegraphenleitungen und Sprachrohre zusammen, die ihm gestatten, nach allen Teilen des gewaltigen Schiffskörpers seine Befehle zu geben, denn im Kampfe hat nur er den freien Blick über das Schiff und das Schlachtfeld, eine ungeheure Aufgabe, die ein ungewöhnliches Maß von ruhiger Selbstbeherrschung und sichern, klaren Blick voraussetzt. Die Offiziere und Mannschaften verschwinden dann in den gepanzerten Räumen, auch die Leute für das Ruder stehen an dem in diesem Falle gebrauchten auffallend kleinen Steuerrad im Kommandohause. Gewöhnlich wird aber das Schiff von dem Panzerdeck des Kommandohauses aus gesteuert. Hinter diesem erhebt sich noch das Kartenhaus.

Während dieser kleinen Inspektionsreise war die Mannschaft beschäftigt, das Deck (aus Teakholz) „aufzuklären,“ zu reinigen, und leichte, dünne braune Rauchschleier, die den Schornsteinen entstiegen, zeigten an, daß sich die Maschinen in lebhaftere Thätigkeit setzten. Raum bemerkbar hatte das Schiff bereits von der roten Boie, die selbst auf dem Grunde fest verankert ist und den Schiffen das zeitraubende Ausbringen des eignen Ankers erspart, losgeworfen und begann sich langsam mit Hilfe seiner Zwillingsschrauben um seine Achse zu drehen, ohne seinen Platz zu verändern, so leicht und dem Drucke der Hand so gehorsam, als ob es sich um eine Nußschale handelte. Denn es galt, vor der Abfahrt die auf diesen Eisenschiffen sehr starke und bei jedem ganz verschiedene Deviation der Magnetnadel festzustellen. Inzwischen war noch ein Boot an Land gefahren, das auf das Signal „Zolle zurück“ wiederkehrte, und die Schiffsprüfungskommission, ein Kapitän zur See und mehrere Ingenieure, waren an Bord gekommen.

Kurz darnach, um $\frac{3}{4}9$, begann das Schiff zu laufen, fast unmerklich. Die mir wohlbekannten Gestade der Fährde glitten vorüber, rechts die freundlichen Ortschaften und die Batterien bei Mültenort, links das liebliche Düsternbrook und das hohe Bellevue mit dem Torpedoschulsschiff „Blücher“ und den beiden hohen schwarzen

Kümpfen der „Hansa“ und des „Prinzen Adalbert,“ die jetzt als Matrosenkasernen dienen, unten am Strande, dann die noch leeren, riesigen Schleußen des Nordostseekanals bei Holtzenau, endlich die langgestreckten, hohen Fronten der Kasernen bei Friedrichsort und die grünen Wälle der starken Forts, die den Eingang der Förde decken. Als wir um 9 Uhr, also nur nach einviertelstündiger Fahrt, den weiß-roten Leuchtturm von Friedrichsort passirten, kam uns ein einlaufender Dampfer entgegen, der zufällig eine Musikkapelle an Bord hatte; sie begrüßte uns unter dem unwillkürlichen Eindrucke des stolzen Schlachtschiffs mit „Deutschland, Deutschland über alles.“ Eine Viertelstunde später ließen wir den weiß-rot-weißen Leuchtturm von Büll hinter uns, um $1\frac{1}{2}$ 10 das Feuerschiff „Stoller Grund“; mit 14 Knoten (Seemeilen zu 1,8 Kilometer) Geschwindigkeit in der Stunde (also 25,2 Kilometer) ging die „Brandenburg“ in die offene See hinaus. Die hohe, zum Teil bewaldete Küste wurde zu einem undeutlichen graublauen Streifen und begann zu versinken, ein blauer Himmel strahlte über dem leicht bewegten Meere, doch bald tauchte rechts die ziemlich hohe Küste von Fehmarn auf, mit dem Kirchturme von Burg, einer weithin sichtbaren Landmarke für den Seefahrer. Währenddem nahm der „Dienst“ seinen ruhigen Gang, als ob das Schiff im Hafen gelegen hätte. Geschütze und Handwaffen wurden gepulvt, der Kommandant versammelte den größten Teil der Mannschaft, dem Anschein nach mehrere Hundert, auf dem geräumigen Achterdeck zu einer Ansprache, dann traten die Divisionen zur Musterung an, wobei es merkwürdig ruhig und fast ohne lautes Kommando zuging, zwischen durch gingen Signale zur Übung der Leute und des Signalfadetten in die Höhe, die teils international vereinbarte und daher allgemein bekannte, teils besondere der eignen Kriegsmarine sind und deshalb streng geheim gehalten werden. Ein Segelexerzieren, früher die wichtigste Übung, ist auf diesen Schiffen natürlich unmöglich, zum Leidwesen manches Offiziers; die Matrosen sind jetzt wesentlich Artilleristen und werden daher jetzt zum Teil aus Landerjag ergänzt (scherzhaft „Zuckerbäcker“). Der wachthabende Offizier, von einem Seekadetten unterstützt, in Waffenvock, Schärpe, Säbel und Mütze „ging“ seine Wache, jedesmal vier Stunden, ein anderer gab mit dem ersten Steuermann (der selbst nicht steuert) mit Hilfe der Seekarte und des Kompasses bei jeder Wendung den Kurs an und trug ihn auf der Karte durch eine gerade Linie ein, und der riesige Bau geforderte dem leichten Drucke der Hand am Rade so willig, wie ein gutgeschultes Roß dem Zügel; nur bei stärkerer Drehung neigte er sich leise auf die Seite, um sich sofort wieder aufzurichten. Ein breiter, schneeweißer Streifen im Meere, das Kielwasser, bezeichnete bis an den Horizont die zurückgelegte Bahn, rauschend und klatschend schlugen die aufgerührten Wellen an die Wandungen und spritzten durch die Bulleys der Offizierskammern unter Deck, obwohl diese doch etwa 3 Meter über dem Wasserspiegel liegen, und vorn am scharfen Kammbug, der die Fluten wie ein Messer durchschneidet, rauschten die grünlichweißen Schaumwogen der „Bugwelle“ beinahe bis zum Gallionbilde des roten Adlers herauf. Denn der Eisenkolos lief jetzt mit 16 bis 17 Knoten Fahrt (30 Kilometer in der Stunde) und 8000 Pferdekraften aus seinen 12 Kesseln, also beinahe mit Vollampf (der bei künstlichem Gebläse bis auf 10000 Pferdekraften gesteigert werden kann), und verbrauchte dabei, eine Pferdekraft und eine Stunde zu 0,85 Kilogramm Kohlen gerechnet, in jeder Stunde 6800 Kilogramm westfälischer Kohle, wie sie jetzt in unsrer Marine fast ausschließlich verwendet wird. Und doch quollen nur dünne, braune Rauchwolken aus den Schornsteinen, und der Gang des Schiffes war so ruhig, daß man unter Deck kaum an dem dumpfen Rollen der ungeheuern Schraubenvellen etwas von der Bewegung bemerkte, weiter

vorn aber auch das nicht wahrnahm. Eine Empfindung von der Schnelligkeit der Fahrt gewann man, da ja auf offener See jeder Maßstab fehlt, nur dann, wenn man etwa 'auf dem Austritt des aufgenommenen Fallreeps ganz frei über dem Wasser stand und die Wellen längs der Seiten vorüberschießen sah.

Wir befanden uns bereits zwischen der mecklenburgischen Küste und der dänischen Insel Laaland, ohne übrigens etwas von beiden zu sehen, als um 12 Uhr das Zeichen zum Mittagessen für die Mannschaften gegeben wurde. Dichtes Gewimmel von Blaujacken erfüllte die Decks, in dem weiten Raum über dem Oberdeck (Batterie) wurden die an der Decke hängenden Tische herabgeholt und aufgestellt, und die Leute nahmen nach ihren Divisionen ihre Plätze ein, während das Essen aus der Kombüse (Küche) hereingetragen wurde. Die Offiziere benachrichtigte kurz darnach ein scharfer Trompetenstoß, sich, wie sie sagten, „klar zum Essen“ zu machen. Denn auch in dieser Beziehung besteht an Bord eine strenge Etikette, die ein nachlässiges oder auch nur bequemes Sichgehenlassen völlig ausschließt. Tadelloser Anzug, zur Hauptmahlzeit Waffenrock, sonst Jacket, versteht sich von selbst, Mütze, Säbel und Fernglas sind draußen auf dem Gange vor der Messe aufzuhängen; wer sie mit hereinbringt, zahlt eine kleine Strafe. Der Kommandant speist gewöhnlich für sich allein, die Kadetten dürfen die Messe nur als Gäste eines Offiziers oder in dienstlichen Angelegenheiten betreten. Für die Bestellung der Tafel sorgt der Meßvorstand, der rangälteste Seeoffizier führt den Vorsitz, und in der That verfügte die „Brandenburg“ über eine vorzügliche Küche und ebenso vorzügliche Weine; bürgen doch auch die vortrefflichen Kühlvorrichtungen, die tief unten die Vorratsräume mit einem dichten Geflecht von Wasserröhren umgeben, für die tadellose Erhaltung aller Vorräte. Der Ton bei Tisch war selbstverständlich ebenso höflich als ungezwungen, die Unterhaltung lebhaft, und es war eine wahre Freude, diese frischen, gesunden, kräftigen, energischen und doch einem dienstlichen Befehle blind gehorsamen Männer so bei einander zu sehen. Ohne Schwärmerei und ohne jede Präntension gehen sie doch ganz auf in ihrem Berufe, der sie mit Leib und Seele beherrscht. Das Wohl ihrer Glotte ist ihnen Herzenssache, ihr kräftiges Aufblühen eine nationale Angelegenheit ersten Ranges, und sie wissen sehr wohl, was nationale Angelegenheiten sind und wo und wie sie zu vertreten sind. Denn da ist keiner, der nicht ein gut Stück Welt gesehen hätte. Von China und Japan und von den Wundern der Magellanstraße sprachen sie wie unser einer von Rügen oder von Venedig, und der größte Wunsch der jüngern ist, wieder einmal „hinauszufragen.“ Sehr zurückhaltend, wie es Offizieren ziemt, äußerten sie sich über unsern Kaiser und den Prinzen Heinrich, aber überall klang die warme Sympathie hindurch; Prinz Heinrich genießt offenbar den Ruf eines vorzüglichen Seemanns. Und niemand kennt sich besser unter einander als die Seeleute. Denn jeder trägt seine besondere schwere Verantwortung, vom Kommandanten bis zu den Seekadetten hinunter. Ein junger Leutnant kommandirt die Panzerbatterie, ein Kadett zwei Geschütze, ein anderer die Dampfspinaß, jeder natürlich mit der zugehörigen Mannschaft; auf dem wachhabenden Offizier ruht die ganze Verantwortung für die Sicherheit des Schiffs und seiner Besatzung von 550 Köpfen, und ein falsches Kommando oder ein Irrtum in der Kursbestimmung kann das größte Unheil heraufbeschwören. Dies Bewußtsein der Verantwortung giebt allen aber auch Ernst, Entschlossenheit, Selbstgefühl. Und das muß für gar vieles entschädigen. Es ist doch im Grunde ein hartes, entbehrungsreiches Leben. Auf zusammenhängende Nachtruhe hat der Offizier nur selten Anspruch, nämlich in einem Turnus von vier Tagen nur in

einer Nacht („Freiwache“); ist ihm in der ersten Nacht die beliebte „Hundewache“ (von 12 bis 4 Uhr nachts) beschieden, so schläft er weder vorher noch nachher ordentlich, obwohl man an Bord „schlafen lernt,“ und dazwischen läuft noch der gewöhnliche Dienst. Liegt das Schiff im Hafen, so giebt es ja immerhin einige Abwechslung; aber sonst sind die Offiziere lediglich auf sich selbst angewiesen und zum engsten Zusammenleben genötigt. Der einzige Raum des Schiffs, wo sie etwas mehr Bequemlichkeit finden, ist die Messe, ihr Salon und ihr Speisezimmer; die „Kammern,“ meist unter Deck an der Außenwand des Schiffs, sind zwar verhältnismäßig geräumig und ziemlich hoch, aber doch in ihrer Ausattung auf das Notwendigste beschränkt, wenn das Schiff läuft, infolge der Nähe der Maschine meist ziemlich warm und doch im Winter wegen der Eisenwände oft empfindlich kalt, jedenfalls nicht besonders einladend zu längerem Verweilen. Der Offizier ist also entweder im Dienst, also unter Hunderten von Menschen, oder mit seinen Kameraden zusammen, allein eigentlich nur, wenn er schläft, und das auch nur vom Leutnant zur See aufwärts; von den Unterleutnants haben mehrere eine Kammer zusammen. Nur der Kommandant, auf einem Panzerschiffe ersten Ranges ein Kapitän zur See mit Oberstenrang, hat eine umfänglichere, bequeme Wohnung, die ein Offizier nur im Dienst oder wenn er eingeladen wird, betritt. Diese strenge, scheinbar pedantische Etikette allein macht das enge Zusammenleben so vieler doch sehr verschiedenartiger, aus allen Teilen Deutschlands stammender Männer — die Mehrzahl sind Binnenländer —, die zudem ziemlich häufig wechseln, überhaupt möglich. Nur wenn jeder so fest an seinem Recht und seiner Ehre hält, wie er die des andern achtet, und nur wenn jeder jedem als Gentleman begegnet, kann er unbesangenen mit ihm verkehren.

Während des Mittagessens und der Unterhaltung konnte man zuweilen fast vergeffen, daß der Ort das Deck eines mit Woll dampf fahrenden Kriegsschiffs war. Nur ein leises, gleichmäßiges Rauschen erinnerte daran, sonst war von der Arbeit der riesigen Maschinen nichts zu spüren und durch die offenstehenden Fenster nichts sichtbar, als die gerade Linie des Horizonts. Erst an der engsten Stelle der Ostsee, zwischen der Insel Falster und der mecklenburgisch-pommerschen Küste, fesselte manches die Aufmerksamkeit. Der Himmel war wolkenlos, aber der Horizont „diesig“; nur undeutlich sah man das weit draußen verankerte dänische Feuerschiff vor Gjedser Odde, dann das von Gjedseriff auf der einen, Darffer Ort als einen verschwimmenden blaugrauen Streifen auf der andern Seite. Einige Dampfer, eine lange Rauchwolke nach sich ziehend, darunter die schlanke Jacht des Erbgroßherzogs von Oldenburg, „Lensaahn,“ kreuzten unsern Kurs, dann ein prächtiger Dreimaster unter vollen Segeln, der die Aufmerksamkeit auch der Offiziere erregte. Denn dem echten Seemann geht bei einem solchen Anblick das Herz auf; die immer mehr oder weniger rußigen Dampfer mit ihrem Ölgeruch von der Maschine her liebt er eigentlich nicht, und am wenigsten die Panzerschiffe. „Die Dinger sehen doch wunderbarlich aus, eigentlich häßlich,“ sagte einer zu mir, als am nächsten Tage die „Wörth,“ eines der Schwesterchiffe der „Brandenburg,“ aus der Werft herausdampfte. In der vierten Nachmittagsstunde kam die prachtvolle, steil abstürzende, weiße Kreideküste der dänischen Insel Møen in hellster Beleuchtung in Sicht, dann wurde der Kurs auf Bornholm gesetzt. Bei der Schnelligkeit, mit der wir liefen, mußten wir seine Granitfelsen gegen Abend vor uns haben. Da bestimmte die Liebenswürdigkeit des ersten Offiziers den Kommandanten, den Kurs zu ändern und auf Rügen zu steuern, um bei dem schönen Wetter den „Bade-gästen,“ d. h. den nichtseemannischen Teilnehmern der Fahrt, ein besondres Ver-

gnügen zu machen. Gegen $\frac{1}{2}$ 6 Uhr kam das prachtvolle Inselhaupt des Dornbusch auf Hiddensö in Sicht, dann steil aufragend das weiße Vorgebirge von Arfona mit dem Leuchtturm, zu dessen Füßen die Brandungslinie deutlich sichtbar war, später das freundliche Lohme an seinem bebuchten Abhange, endlich die hohen Kreidefelsen von Stubbenkammer mit der grünen Stubbenitzwaldung darüber. Wir näherten uns der malerischen Küste bis auf wenige Kilometer, und das Schiff war von dort aus ebenso gut zu sehen, wie wir an Bord alle Einzelheiten am Gestade, sogar einzelne Menschen, deutlich unterscheiden konnten. Der Dienst war für diesen Tag für die Mannschaften zu Ende, die Instruktionsstunde vorbei, das Deck zum zweitenmal gründlich gewaschen. Dicht gedrängt standen die Leute an der Steuerbordseite, um sich des Anblicks und der Ruhe zu erfreuen, auch die rußigen Gestalten einiger Heizer waren aus dem Maschinenraum aufgetaucht und genossen der Abendkühle. Gegen 7 Uhr lag Sahnitz, mit seinen Villen amphitheatralisch an der Küste aufsteigend, vor uns. Am Hafendamm ankerte die schneeweiße Kreuzerregatte (jetzt Kadettenschulschiff) „Stein,“ mit der wir Signale tauschten, am Strande drängten sich die Menschen, um das mächtige Panzerschiff, ein ungewohntes Bild, zu sehen, auch mehrere Segelboote kreuzten draußen, und eins, dessen Inzassen uns mit Hurra begrüßten, geriet derart in unser Kielwasser, daß es wie ein Ball auf- und abtanzte. Während die „Brandenburg“ noch weiter längs der Küste auf das Jagdschloß über der Granitz und auf Mönkgut zulief, sank die Sonne als blutroter Ball hinter Klügen, dunkelblau wurde das Land, und rötliche Lichter zitterten über die grünlichleuchtende, leise wogende See, bis sich alles in blaugraue Schatten hüllte und die Farben verschwanden. Angesichts des in der Ferne aufblühenden Leuchtfuers der Greifswalder Die, gegen $\frac{1}{2}$ 8 Uhr, legte das Schiff um und ging durch die dunkelnden Wellen nordwärts. Hätte es die Fahrt in der zuletzt eingeschlagenen Richtung fortgesetzt, so wäre es etwa zwei Stunden später in Ewinemünde gewesen, hätte also die Strecke von Kiel bis dorthin in ungefähr elf Stunden zurückgelegt. Die Flagge wurde niedergeholt, das scharfe Pfeifen der Bootsmannsmaate (Unteroffiziere) rief die Mannschaften zum Aufmachen der Hängematten unter Deck, und um 9 Uhr hieß es: „Ruhe im Schiff.“

So ganz buchstäblich war das nun allerdings nicht zu verstehen. Die Herren Seekadetten (im Range von Portepeeführern des Landheeres), deren die „Brandenburg“ neun zählte, darunter zwei Sachsen, frische, lebenslustige, junge Leute, die schon alle im Mittelmeer und in Westindien gewesen waren, die Hoffnung der Marine, hatten um die Ehre gebeten, einige der Offiziere und der „Badegäste“ in ihrer „Messe“ abends bei sich sehen zu dürfen. Diese Kadettenmesse liegt unter Deck ziemlich weit achtern an Backbord, in achtungsvoller Entfernung von der Kommandantenwohnung und der Offiziermesse, ein recht enger Raum mit sechs „Bulleys,“ der von einem großen Tisch, einer Bank und einigen Sesseln fast völlig ausgefüllt wurde und keinerlei freie Bewegung gestattete, aber doch noch ein Pianino enthielt. Das ist der einzige Raum, den die Kadetten für sich haben; bei Nacht winkt ihnen wie den Matrosen nur die Hängematte unter dem Hauptdeck. Aber das thut der Fröhlichkeit keineswegs Eintrag. Es wurde nicht bloß gegessen und getrunken, und zwar mit Hilfe eines der Burschen, auf dessen fortschreitende gesellschaftliche Erziehung sein Herr nicht wenig stolz war, sondern auch gespielt und gesungen (beiläufig durchweg nicht Studentenslieder, denn „Kadetten sind keine Studenten,“ sondern meist Texte von zweifelhaftem poetischem Werte aus irgend welchem Hafen irgend welches Weltteils) und sogar in Tischreden einiges geleistet. Dazu rauschte draußen die See, und die frische Luft wehte durch die geöffneten

Fenster. Als ich nach 10 Uhr aus dem trotzdem sehr heißen Raum an Deck kam, war es ein wunderbarer Eindruck. Nur die dunkeln Gestalten der Wachhabenden tauchten hie und da auf, schweigsam, aufmerksam; auch der Kommandant blieb die ganze Nacht an Deck wegen des beengten Fahrwassers. Ringsum breitete sich das dunkle Meer, über dessen kurze Wellen bald da bald dort ein Lichtschimmer aus dem elektrisch beleuchteten Schiffe zuckte, darüber funkelte der Sternenhimmel, und dazwischen brauste das riesige Schiff, rauschend, dampfschnaubend, funkenprühend, und ließ einen breiten, schneeweiß schäumenden, schimmernden Streifen bis fern an den dunkeln Horizont hinter sich. Kein Leuchtfeuer blinkte, keine rote oder grüne Laterne verkündete ein sich nahendes Fahrzeug, einsam zog die „Brandenburg“ ihre Bahn an Bornholm vorüber nach der Südküste Schwedens hin.

Unten schlief bereits alles, Hunderte von Männern in ihren Hängematten, ein wunderlicher Anblick, schweigend standen die Posten, hie und da glühte ein elektrisches Licht. Die Nacht verging ruhig, das Anschlagen der Wellen und das gleichmäßige dumpfe Rollen der Schrauben unterbrachen die Stille kaum, sondern steigerten sie gewissermaßen. Am nächsten Morgen gab es ein ganz andres Bild. Alles war grau in grau gehüllt, in hoher Luft rollte der Donner, und der Regen prasselte auf das Deck, auf dem die wachhabenden Offiziere in gelben Ölröcken umherwandelten, denn wir liefen soeben unter einem Gewitter durch. Zu sehen war nichts als graue, mißfarbene See, und das alsbald beginnende Scheuern des Decks trieb in die Offiziersmesse zum soliden Frühstück. Bereits befanden wir uns auf der Höhe vom Gjedseriffenschiff, und um 7 Uhr kam Fehmarn in Sicht. Eine geplante Expedition in die Maschinenräume mußte unterbleiben, weil dazu eine Art Bergmannsanzug gehört hätte; dafür wurden die übrigen Innenräume näher besichtigt, die durch senkrechte, quer- und längsschiffs laufende Schotten in eine Anzahl wasserdicht zu schließender, für gewöhnlich durch Thüren zugänglicher Abteilungen geschieden werden: der Raum im Achterteil, wo durch die mächtige Ruderpinne, einen Stahlbalken von mehreren Metern Länge, wenn alle Steuerräder oben unbrauchbar geworden sind, mit Hilfe von Dampfsteuerapparaten im Notfalle noch gesteuert wird, das Lazarett (mit nur wenigen leichten Kranken), ganz im Vorderteile des Schiffs, und der Torpedoraum am Bug, wo friedlich und glänzend einige dieser verderblichsten von allen Waffen des modernen Seekriegs lagen. Zum Schutze gegen feindliche Geschosse derart führt die „Brandenburg“ ein Netz aus Drahtringen von etwa 5 Centimetern Durchmesser, das für gewöhnlich in einer „Krippe“ rings um das Hauptdeck liegt. Auch die Riesengranaten der 28-Centimetergeschütze (zu 225 Kilogramm Gewicht) in den Panzertürmen gaben ein Bild von der furchtbaren Ausrüstung des Schiffes. Nicht ohne Grauen konnte man sich ihre Wirkung vorstellen. Auch über die nicht betretenen Teile des Schiffes gaben genaue, in den Gängen an den Offizierswohnungen aufgehängte Pläne der einzelnen Decks (Stockwerke) lehrreiche Auskunft, und von der unendlich verwickelten Maschine, die ein modernes Schlachtschiff vorstellt, gab es einen Begriff mehr, daß fünfundsiebzig verschiedene kleinere Maschinen an Bord durch den Dampf des zwölften Kessels in Bewegung gesetzt werden können.

Inzwischen näherten wir uns bei aufklarendem Wetter rasch dem Eingange der Kieler Förde. Ein paar Divisionen schwarzer Torpedoboote übten draußen, bald in Kiellinie, bald in dichtgeschlossener Reihe fahrend und dichte schwarze Rauchwolken ausstoßend. An ihnen vorüberlaufend ging die „Brandenburg“ mit allmählich sich vermindender Geschwindigkeit in die Bucht hinein. Es wurde Befehl gegeben, die Dampfbarasse klar zu machen, das größte Boot, einen Schraubendampfer von

15 Tonnen, der ein kleines Geschütz aufnehmen kann, und es war interessant, zu sehen, wie das geschah. Noch während der Fahrt begann sich einer der riesigen eisernen Ladebäume um den Fockmast, der am Ende vier Ketten mit starken Haken trug, langsam zu senken, während schon die Maschine der seitwärts am Vordecksteuerbord in den „Davits“ hängenden Barkasse geheizt wurde. Als das Schiff gegen 11 Uhr an seinem alten Ankerplazze hielt und wieder an der Boie festlag, kamen jene Ketten herunter, und die Haken wurden am Bord der Barkasse eingehakt; dann hob der Baum das ganze Boot mit seiner Besatzung aus seiner Lage, schwang es nach außen und senkte es auf die Wasserfläche nieder. Kaum waren die Haken losgemacht, so setzte sich die Schraube in Bewegung, und das Fahrzeug schoß dem Lande zu. Dann kam das Boot des Präses der Schiffsprüfungscommission heran, um ihn abzuholen, das Fallreep senkte sich; darauf trat die Wache ins Gewehr, und auch der Kommandant ging an Land. Erst mehrere Stunden nachher verließ ich den gastlichen Kreis der Offiziere und die „Brandenburg.“

Was die Prüfung der Maschinen auf dieser sechsundzwanzigstündigen Fahrt, fast immer unter Vollampf, ergeben hat, habe ich damals nicht erfahren. Aber eins war mir unvergeßlich eingepägt. Ein Schiff derart ist wie eine Welt für sich, ein Triumph menschlicher und vaterländischer Technik, mit all ihren Hilfsmitteln aufs scharfsinnigste gebaut und ausgestattet, eine Zusammenfassung physischer, geistiger und moralischer Macht, wie nichts sonst auf der Welt, ein verderbendrohendes, flammenspeiendes Ungeheuer für den Feind, eine starke Schutzwehr für unser Reich, wenn eiserne Herzen hinter den eisernen Panzern schlagen.

Leipzig

Otto Kaemmel



Die erste Liebe

Von Charlotte Niese



n einem Häuschen, das etwas außerhalb der kleinen Stadt lag, wohnten der Baron und die Baronin Ravenstein. Der Baron war ein älterer, zierlich gewachsener Herr mit stark gefärbtem Schnurbart und sehr artigem Auftreten; die Baronin mochte etwa zwanzig Jahre jünger sein als ihr Mann und konnte oft noch etwas sehr jugendliches in ihrem Wesen haben. Sie war gutmütig und frisch, hatte Freude an Witz und lustigen Geschichten, und die Leute sagten, sie sei viel klüger als der Baron und langweile sich mit ihm. Ob diese Behauptung richtig war, konnte aber niemand mit Sicherheit nachweisen. Jedenfalls lebte das Ehepaar in vollständiger Einigkeit neben einander hin, und wenn der Baron sehr regelmäßig dreimal täglich ins Wirtshaus, aber niemals mit seiner Frau spazieren ging oder sich sonst mit ihr öffentlich zeigte, so kam das einfach daher, daß er keine Zeit für sie und sie keine für ihn hatte. Das war von jeher so gewesen. Der Baron saß entweder in der Weinstube oder schrieb an einem Buche über Schußwaffen, das er schon seit Jahren in Arbeit hatte; die Baronin malte, kochte, nähte, strickte, rauchte Cigarren, pflegte arme Leute, kurz, sie that alles, was eine Frau