



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Trotha, Adolf v.: Reisebriefe an den Kaiser : von der letzten Weltreise
deutscher Linienschiffe

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

Reisebriefe an den Kaiser

Von der letzten Weltreise deutscher Linienschiffe

Von Adolf v. Trotha



om Dezember 1913 bis Juni 1914 waren S. M. S. „Kaiser“, „König Albert“ und „Straßburg“ auf Auslandsreise nach Afrika und Südamerika. Zum erstenmal gingen deutsche Großkampfschiffe über den Atlantik, um dem Marinepersonal die im scharfen Übungsdienst auf der Nordsee verkümmerten Auslands Erfahrungen wiederzugeben. Mit Stolz und Liebe wurde die Division, ein Probestück modernster deutscher Technik und Organisation, vom Auslandsdeutschtum begrüßt, mit Achtung von den Fremden aufgenommen. Einen Monat nach der Rückkehr der Division brach der Krieg aus. Kaiser Wilhelm II. hatte vor der Ausreise dem Kommandanten des „Kaisers“, dem damaligen Kapitän zur See, jetzigem Vizeadmiral a. D. von Trotha aufgetragen, ihm Reiseschilderungen zu schicken. Wir veröffentlichen sie als stimmungsmäßige Erinnerung an Tage, die in der Geschichte als Höhepunkt des Gedeihens und der Geltung unseres Volkes in der Welt fortleben werden.

Die Schriftleitung.

Vor Las Palmas, den 16. 12. 1913.

Euer Majestät unterbreite ich alleruntertänigst auf Grund des mir erteilten Befehls folgenden Bericht über S. M. S. „Kaiser“ während des ersten Reiseabschnitts:

Als die Division am 9. Dezember abends Wilhelmshaven verlassen hatte, setzte bei fallendem Barometer ein immer stärker auftretender Wind aus WNW ein. Bei durchschnittlicher Stärke von 6—8 traten Böen von ziemlicher Heftigkeit auf, Regen und manchmal auch Hagel mit sich führend.

Dies Wetter war für das Schiff eine außerordentlich gute Schule zu Beginn der Reise, um für die Vorbereitungen bei Schlechtwetter zu lernen und Schiff und Besatzung etwas seegewohnt zu machen. Die hierbei gemachten Erfahrungen traten um so schärfer auf, als das durch die große Ausrüstung stark belastete Schiff beim Auslaufen sehr tief lag. Die See stand ungefähr 2—3 Strich von Steuerbord ein; die Schiffe liefen 11 Seemeilen.

S. M. S. „Kaiser“ bekam in immer stärkerem Maße Wasser an Deck. Die ziemlich kurze, steile See ging über die Back hinweg mit Spritzern bis auf die Kommandobrücke. An Steuerbordseite brandete das über das Außendeck stürzende Wasser gegen den Kasemattenbau und warf erhebliche Wassermengen auf das Aufbaudeck, das ständig unter Wasser stand. Auf dem Achterdeck mußten alle Luken und Niedergänge geschlossen werden; die Seen schlugen hart unter den Neklasten und warfen, dort aufschäumend, so viel Wasser über, daß es mit dem Schlingern ständig hin und her wogte.

Wie stark die See manchmal am Schiff auslief, ist daran zu beurteilen, daß der eingeschwungene Steuerbordtutter von einer bis auf das Aufbaudeck schlagenden See angeflutet und erheblich beschädigt wurde.

In das Innenschiff drang durch Ankerklüsen, Schartendichtungen usw. allmählich so viel Wasser ein, daß eigentlich nur die Mittelwohnräume trocken gehalten werden konnten, obgleich schließlich nur ein im Lee des achteren Aufbaus geschützt liegendes Luk zum Verkehr offen blieb.

Die Masse des Schiffes hing zweifellos mit der kurzen See zusammen, der das schwere Schiff sich nicht in seinen Bewegungen anpassen konnte.

Als der „Kaiser“ bei der Kursänderung hinter Tertschelling ziemlich quer zur See kam, lag das Schiff über mein Erwarten gut. Die kurzen Wellen konnten es nicht in nennenswerte Bewegung bringen und die vom Bug zurückgeworfene See deckte die Breitseite etwas, so daß das Wasser nur verhältnismäßig selten bis auf das Aufbaudeck spritzte. Bis zur Einsteuerung in den Kanal hatte das Wetter sich erheblich gebessert. Ein nicht zu starker Wind verhinderte die Nebelbildung; es war gut feuersichtig, nur die Küste war in Dunst gehüllt, so daß man von Dover, das am 11. Dezember gegen 10 h morgens außerhalb der 3-Seemeilen-Grenze passiert wurde, nur die äußeren Molen erkennen konnte.

Während Segelschiffe, wohl nach dem schlechten Wetter der letzten Tage, wenig getroffen wurden, war der Dampferverkehr außerordentlich rege. Nachmittags passierte die „Pennsylvania“ auf der Heimreise. Die zahlreichen Passagiere grüßten mit Hurra und Winken begeistert herüber.

Abends, als die Insel Wight querab lag, war es ziemlich still und auch unter Land ganz klar geworden. Bei ziemlich vollem Mond bot sich ein herrliches Nachtbild: Die Insel mit den zahllosen Lichtern von Ventner und davor zwei große Viermaster, die in geringem Abstand unter vollen Segeln vorbeiglitten.

Die Biskaya zeigte bei hohem Barometerstand im allgemeinen ein sehr freundliches Gesicht; nur strichweiser Nebel am Vormittag des 13. hielt verschiedentlich die Fahrt auf. Sonst stand bei ruhigem Wasser nur eine lange, leichte Dünung ziemlich querein, bei der das Schiff langsame und angenehme Bewegungen machte, ohne Wasser an Deck zu bekommen. Die Sonne, die morgens durchzudringen schien, hatte dem Nebel weichen müssen, und nachmittags deckten graue, schwere Wolken den Himmel, bis abends in der Höhe von Cap Finisterra die Luft sich klärte und einen prachtvollen Sternhimmel herniedererscheinen ließ.

Der Sonntag — der 14. Dezember — ließ die Besatzung die Schönheit der Reise nach Süden zum ersten Male voll empfinden. Die Seekrankheit der ersten schlechten Tage war überwunden; auch das Maschinenpersonal, für das, bei den noch nicht eingearbeiteten Rekruten, die Dauerfahrt trotz der nicht hohen Geschwindigkeit eine ziemliche Anstrengung bedeutete, wurde mit seinem Dienst jetzt bereits besser fertig. Das Schiff wiegte sich in der tiefblauen, leichten Dünung, heller Himmel mit wenig weißen Wolken wölbte sich über dem weiten Meer; kein Spritzer störte den Aufenthalt an Deck. Alle Luten ließen frische Luft in die unteren Räume und ein schwacher Wind hielt auch den lästigen Qualm der Schornsteine dem Schiffe fern.

Das Leben und Treiben spielte sich an Deck ab in der beginnenden Wärme. Die Weihnachtslieder beim Gottesdienst führen die Gedanken heimwärts und bringen den Gegensatz recht zur Empfindung zwischen dem trüben Winter daheim und dem sonnigen Süden, dem die Besatzung mit großer Erwartung entgegenieht.

Nun folgten noch zwei prachtvolle Tage, zur Ausbildung der Besatzung wie geschaffen, die auch Gelegenheit boten, das Prüfungsschießen auf S. M. S. „Kaiser“ zu erledigen, bis morgen früh vor Las Palmas geankert werden soll.

Vor Lome, den 28. 12. 1913.

Die Tage auf den Kanaren sind nur zu schnell vorübergegangen, aber es hat dort doch der gesamten Mannschaft Gelegenheit gegeben werden können, an Land auf längeren Urlaub zu kommen. Erst war allerdings das unerfreuliche Kohlennehmen vor Las Palmas zu überwinden: Die in der Dünung längsseite des Schiffes stark arbeitenden Prähme ließen die Seekrankheit wieder sehr aufleben, dazu die schon empfindlich brennende Sonne, die furchtbar stäubende Kohle, wahrlich kein Vergnügen, besonders in den heißen Bunkern mit ihrer stechenden dumpfen Luft und dem undurchdringlichen Kohlenstaub.

Freudig wurde aber die schwere Arbeit getan, die nächsten Tage brachten ja dann auch die erhoffte Gelegenheit, das fremde Land zu sehen.

In Las Palmas alle Straßen bunt beslaggt, Ehrenpforten aufgebaut, die Fenster mit Teppichen geschmückt, ein lautes Sonntagstreiben auf den Straßen: Der Bischof war herübergekommen, die Insel in Feststimmung. Das ganze erhöhte den Eindruck der südländischen Stadt mit ihren ungewohnten Bildern.

Und in Teneriffa das schöne Landschaftsbild der vom Meere aufsteigenden Stadt, die Berge dahinter gekrönt von dem schneebedeckten Pit, der fast immer klar zu sehen war. Die Masse der Bananenwälder, Palmen und leuchtend blühende tropische Blumen, fremdländisch gepuztes Volk und allerhand neuartige Sachen, feilgeboden als willkommene Erinnerung an die weite Fahrt.

Nach der Weiterfahrt am 20. kündeten Wetterleuchten und unsicherer Wind die Grenze an, ehe wir auf ungefähr 21° N Breite den Passat erreichten, der bis zum Cap Verde angenehme Erfrischung brachte, ohne störenden Seegang hervorzurufen. Hinter dem Kap, das am 23. abends passiert wurde, setzte drückende Hitze ein. Fast kein Luftzug regte sich, das tiefblaue Meer spiegelglatt, fast ohne Bewegung. So rüstete das Schiff sich zum Heilgabend.

Unter dem Sonnsegel auf der Schanze erklingen beim Gottesdienst die Weihnachtlieder, die Gedanken heimwärts ziehend. Überall auf Oberdeck sind die Tische für die Divisionen aufgebaut. Zwischen den reichen Geschenken als Ertragabe mit besonderem Stolz entgegengenommen die von Civ. Majestät überwiesenen Bilder und Neuen Testamente.

Als die heiße Sonne in tropischer Pracht sich unter die Rimm senkt, leuchten die bunten Transparente und die kleinen Weihnachtsbäume an den reichgeschmückten Backen auf. Heiß, dumpf und schwül ist's in den Innenräumen des Schiffes, nur im Vorschiff bringen die offenen 8,8-Pforten und die vielen Seitenfenster frischen Luftzug.

Aber frohe und gute Laune herrscht überall, und der fehlende Weihnachtsurlaub, der zu manchem Keim herhalten muß, ist nur eine leise Erinnerung an den Kommandanten für die Zeit nach der Heimkehr.

Die Oberflächentemperatur des Seewassers stieg in den nächsten Tagen bis auf 29,3° C; auch die Nacht konnte keine Kühlung bringen. Die Sonnsegel sind so weit als möglich ausgeholt und bieten der Mannschaft auf dem Vorschiff einen gut geschützten Erholungsplatz. Die Fahrt stellt bei der Wärme an die körperliche Leistungsfähigkeit des Maschinenpersonals und vor allem an die in immer stärkerer Zahl nötigen Kohlentrimmer recht hohe Anforderungen, die die Besatzung aber bis jetzt gut durchgehalten hat. Der Gesundheitszustand ist normal.

Heute haben wir noch einige Stunden vor Groß-Friedrichsburg geankert und wollen morgen früh vor Lome eintreffen.

(Weitere Briefe folgen.)