



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 : (Fortsetzung)

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

zusammenließen in dem Knotenpunkt Tsingtau mit seinem ausgezeichneten Hafen, dem besten der ganzen chinesischen Küste. Und weit über das eigere Schantung hinaus reichte das Strahlungsgebiet Tsingtaus hin, wie es sich Anfang 1914 zu entwickeln anfing. Mit der internationalen wagons-lits Gesellschaft wie mit unsern beiden großen Reedereien, dem Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, waren ebenfalls im Winter 1913/14 vom Reichsmarineamt Verhandlungen angeknüpft, die einem verheißungsvollen Ende entgegen gingen. Die Hamburg-Amerika-Linie hatte damals die Absicht, eine große Pazifik-Fracht- und Personenlinie nach Ostasien einzurichten. Der Lloyd behielt seine vorzügliche westliche Verkehrslinie nach Europa bei. Beide Gesellschaften sollten und wollten ihre Dampfer in regelmäßiger Fahrt dem ostasiatischen Brückenkopf Tsingtau zuliefen. Von der wagons-lits Gesellschaft aber war ein regelmäßiger Durchgangs-Personenverkehr zwischen Europa und dem Endpunkt Tsingtau auf der sibirischen Bahn geplant. Ihre Wagen sollten ohne Umsteigen und Unterbrechung auf den japanischen und englisch-chinesischen Bahnen bis nach dem deutschen Zentrum durchgeführt werden. Hätten diese Pläne Gestalt bekommen, so wäre Tsingtau in der Tat der Brückenkopf eines weltumspannenden Verkehrsnetzes geworden, nicht aus dem Impuls ungefunder Treibhausluft heraus, sondern als natürliche Folge richtiger Ausnutzung seiner unübertrefflichen Lage. Daß aber nicht nur der deutsche Platz, sondern die deutschen Interessen in Schantung und ganz China daraus den größten Nutzen gezogen hätten, unterliegt wohl keinem Zweifel.

Freilich eine Vorbedingung mußte an solche Entwicklungsmöglichkeiten geknüpft werden: unser Verhältnis zu Japan mußte das freundschaftlichste werden und bleiben. Ohne die japanische Freundschaftsgarantie war unser ostasiatischer Besitz ein Unsinn, ein Widerspruch in sich selbst. Daß es uns nicht gelang, in zielbewußter, klarer Politik diese Garantie zu einem Zeitpunkt zu erlangen, wo das noch möglich war, hat nicht so sehr an Japan als an uns gelegen und ist eine der vielen unerfreulichen Wirkungen Bethmannscher äußerer Politik gewesen.

Man hat in ostasiatischen Kreisen nicht nur, sondern auch hier daheim oft von dem Dualismus deutscher Vertretung in Ostasien gesprochen. Das Reichsmarineamt und das Gouvernement Kiautschou wurden als ein immer unversöhnlicher sich gebarendes Zwitterkopf neben der berufenen Stelle des Auswärtigen Amtes, der Gesandtschaft und der konsularischen Vertretung angesehen. Eine einheitliche Linie, so meinte man, könne dabei nimmermehr zustande kommen. Vor allem würden die kleinen Schantunginteressen künstlich zum Schaden der großen Gesamtinteressen in China in den Vordergrund gedrängt. Ob die Schantunginteressen klein waren, möchte ich dem Leser aus Vorstehendem selbst zu entscheiden überlassen. War es da Schuld des Reichsmarineamts, wenn es nach bestem Wissen und Gewissen seine Pflicht gegenüber dem deutschen Volke tat?

Reisebriefe an den Kaiser*)

Von der letzten Weltreise deutscher Linienschiffe

Von Adolf v. Trotha

(Fortsetzung)

Mar del Plata, 5. März 1914.

Auf den schönen Aufenthalt in Rio ist der Schatten gefallen, daß wir — wie Euer Majestät bereits telegraphisch gemeldet ist — dort den Marine-Stabsingenieur Stegemann, den zweiten ältesten Ingenieur, haben begraben müssen.

*) Siehe auch „Grenzboten“ Heft 4/5, 6, 7. Weitere Briefe folgen.

Als am 15. Februar abends beschleunigt Dampf aufgemacht werden mußte, weil die von den Brasilianern ausgelegte Boje das Schiff in einer starken Regenböe nicht hielt, war der Stabsingenieur Stegemann einem Ingenieurapplikanten in den Arm gefallen, den er antraf, als dieser sich nach einer Zurechtweisung im Dienst in jugendlicher Überspanntheit mit einem Revolver erschließen wollte. Die Waffe entlud sich und der Schuß traf Stegemann in den Unterleib.

Die erste Hoffnung, daß die Verletzung nicht tödlich sein möchte, erwies sich leider als trügerisch. Am vierten Tage machte Herzschwäche seinem Leben ein Ende; die spätere Untersuchung ergab, daß alle Kunst vergebens sein mußte. Das Schiff hatte einen trefflichen Offizier verloren, gleich geschätzt im Dienst wie als Kamerad. Der Ingenieurapplikant ist zur gerichtlichen Aburteilung nach Hause geschickt. Trotz aller Bemühungen, auf die Presse einzuwirken, konnte es nicht verhindert werden, daß einzelne Blätter aus Sensationslust und wohl auch in der Absicht, uns zu schaden, allerhand wilde Gerüchte verbreiteten, die aber zum Glück schon am nächsten Tage ebenso schnell wieder verschwanden, wie sie gekommen waren.

Es bestand sonst noch einige Tage ernste Sorge um zwei Heizer, die kurz vor dem Eintreffen in Rio bei Arbeiten in den Kesseln ziemlich erheblich verbrüht waren. Gott sei Dank scheint die Hoffnung, sie durchzubekommen, begründet.

Der Gesundheitszustand der Besatzung ist sonst gut; es sind nachträglich noch zwei Fälle von Malaria aufgetreten, die aber auch überwunden sind. Rio selbst wird für die Besatzung in besonders schöner Erinnerung bleiben, wenn auch die Hitze manchmal schwer erträglich war. Es war ein herrlicher Sonntagmorgen, als die Division, eingeholt von zwei brasilianischen Küstenpanzern, in die prachtvolle Bucht von Rio einlief. Nach Urteil von allen Seiten ein wunderschönes Bild. Glänzender Sonnenschein über dem blauen Hafen, der großen Stadt und den grün bewaldeten Bergen.

Fröhliches Treiben auf dem Wasser, Salut- und Begrüßungssignale von Schiff zu Schiff und von den Forts, zahlreiche kleine Dampfer auf dem Wasser, mit denen die Deutschen es sich nicht hatten nehmen lassen, den Schiffen entgegenzufahren, mit Winken und Hurras. Überall Feststimmung.

Eine fremde Großstadt — Rio zählt jetzt 1,2 Millionen Einwohner — trat zum ersten Male unseren Leuten entgegen. Das war man von Afrika her nicht mehr gewohnt, breite, glänzende Straßen und Uferpromenaden, große Lokale, strahlende Läden, hastende Autos. Aber auch Wunderfames gab es zu sehen, denn die Karnevalszeit regierte die Stadt. Gegen Abend drängte sich in der Avenida das lustige Volk zusammen; wer nur etwas Geld hat, der muß sich herausputzen, und wer keins hat, der macht daraufhin Schulden. Auf der Straße das sich drängende Volk, in den sich vorwärtschiebenden Autos die lustigen Insassen, alles regiert der Karneval, auch der hinten sitzende Hund will sein Kostüm haben. Die paar Tage will jeder fröhlich sein, der größere Rest des Jahres mag sein wie er will.

Zu Fastnacht war natürlich der Höhepunkt. Autos konnten überhaupt nicht mehr passieren, die Avenida war Kopf an Kopf gedrängt. Mit fröhlichem Lachen und heiterem Singen schieben sich zu langen Schlangen gereichte Gesellschaften durch das Menschengewühl, sonst ist nicht vorwärts zu kommen. Karnevalszüge mit Fitterglanz und Scherzfiguren ziehen durch die fröhliche Menge, die ohne Störung Platz

macht. Nirgends sieht man eine Kothheit, nirgends einen Angetrunkenen. Alles wickelt sich wie selbstverständlich ab.

Trotz dieses bunten, verlockenden Lebens ist mir von nirgends eine Klage über unsere Leute entgegengetreten; im Gegenteil, nur sehr Anerkennendes bekamen wir zu hören. Nicht einmal des New Yorker Elefant der „Moltke“ bedurfte es, um die Beurlaubten aus diesem Trubel wieder zusammenzulesen.

Das Kohlen in Rio ging in dem geschützten Hafen verhältnismäßig glatt. Es ist bezeichnend, daß der Maschinist auf dem holländischen Dampfer, der uns die Kohlen brachte, mit seinem ersten Offizier eine ziemlich hohe Wette eingegangen war, daß die leitenden Persönlichkeiten beim Kohlen sicher keine Offiziere wären. Er könne nicht glauben, daß Offiziere so tüchtig mitarbeiteten, ohne Rücksicht darauf, wie schwarz sie würden. Offiziere wären dazu viel zu fein. Er mußte seine Wette bezahlen.

Beim Auslaufen gaben uns die beiden großen Brasilianer „Sao Paulo“ und „Minas Geraes“ bis vor den Hafen das Geleit. Bei der äußersten Insel dampften sie auf, paradierten, salutierten unsere Admiralsflagge und schwenkten mit drei Hurras ab. Ein sehr gelungenes, hübsches Manöver. Wir erwiderten die Aufmerksamkeit natürlich in gleicher Weise.

Wir haben uns dann in der prachtvollen Bucht vor Isla Grande etwas aufgehalten, um dort Netze zu setzen und Minensuchen zu üben und eine Nachtschießübung vorzubereiten. Leider erlaubte uns unsere Zeit nicht, in diesem herrlichen Exerzierhafen noch länger zu bleiben.

Die nächsten Tage gaben dann noch Gelegenheit, Torpedo- und Prüfungsschießen zu erledigen, so daß wir mit der Ausbildung ein gutes Stück vorwärtskamen.

In Rio ist dann auch an den Maschinen, besonders den Kondensatoren und mit erheblicher Unterstützung durch seemannisches Personal auch an der Reinigung der Kessel, tüchtig gearbeitet worden. Bei den zahlreichen Anpressungen, die an allen Seewasser führenden Teilen auftreten, wird aber auch weiter mit Undichtigkeiten an den Kondensatoren und dem sehr unbequemen Eintritt von Salz in das Kesselwasser gerechnet werden müssen.

Valdivia, 25. 3. 1914.

Man kann nicht gerade sagen, daß die südamerikanischen Häfen uns die Anknüpfung freundschaftlicher Beziehungen erleichtert hätten. Mar del Plata, Montevideo und Punta Arenas, sie alle drei haben an Witterung alles aufgeboten, um den Aufenthalt ungemütlich zu machen, nur für das Kohlen in Montevideo, dem wir mit ziemlicher Sorge entgegensehen, war zum Glück der Seegang abbestellt.

In Mar del Plata lief am ersten Tage die See so hoch auf, daß sie vor Anker bis auf die Schanze hinaufstieg. In Montevideo, wo das Liegen im schlammigen Fluß mit nur wenig Wasser unter dem Kiel schon nicht angenehm war, setzte neben dem Strom stets im Laufe des Tages ein so frischer Wind ein, daß die fast 5 Seemeilen weite Bootsfahrt hin und zurück zu den vielen Festen keinesfalls ein Vergnügen mehr war; es soll sogar Seeoffiziere gegeben haben, bei denen auf solchen Heimfahrten Galabiner und Bierabend in inneren Konflikt gerieten. In Punta Arenas endlich setzte kurz vor unserer Ankunft ein schwerer NW ein, nachdem es „bisher immer das schönste Wetter gewesen war“.

Zum Glück war es in Mar del Plata, wenigstens am letzten Tage, den der „Kaiser“ noch dort geblieben war, möglich geworden, die Verbindung mit Land aufzunehmen und auch das Schiff wenigstens einigen Mutigen zu zeigen.

Es sah doch mancher der Gäste, die die Einladung gern angenommen hatten, mit etwas bangem Blick zu der Jakobsleiter am Heck auf, die er erklimmen sollte, um sein Ziel zu erreichen. Aber es ging, besser wohl, als einzelne gefürchtet hatten; es war nur schade, daß wir nicht vorbereitet hatten, jeden würdigen Gast zu photographieren, wenn er, mit dem Kopf über dem Netzlasten erscheinend, mehr oder minder glückliche Anstrengungen machte, das Schiff zu ersteigern.

Es ist eine Freude, zu sehen, wie überall, wo wir die Gelegenheit hatten, Gästen das Schiff eingehend zu zeigen und auch einige Exercitien vorzuführen, der Eindruck ein ganz außerordentlicher war. Es muß doch gerade in der Art, wie unser Mann sich im Dienst der Waffe zeigt, eine Wirkung liegen, die uns so leicht keiner nachmacht, die überrascht. Vor allem da, wo ausdauernde Kraft in Erscheinung tritt, wie beim Exercitieren im schweren Turm und beim Vorführen der Ladekanone, ist ein großer Erfolg stets sicher.

Aber auch der Mann in seinem Benehmen an Land fällt überall gut auf. Man wird darauf von allen Seiten angesprochen; auch von Persönlichkeiten, die sicher nicht nur aus Liebenswürdigkeit so reden.

Andererseits hat es für uns etwas außerordentlich Fesselndes, das Deutschtum in der Ferne zu beobachten in seinen starken Teilen, die unter großen Opfern aller Art einen festen Mittelpunkt bilden für die Erhaltung deutschen Volkstums hier draußen und auch in den Teilen, die, angeregt durch den patriotischen Mittelpunkt, den der Besuch der Division bildet, sich wieder besinnen, daß sie auch etwas von deutschem Blut in den Adern haben. Der deutsche Gedanke schlägt wieder durch an Stellen, wo er schon eingeschlafen schien.

Die Fahrt herunter bis Punta Arenas bot wenig Abwechslung. Zeit zu besonderen Übungen konnte auch nicht erübrigt werden. Aber empfindlich war der Temperaturabfall und 8° C kam uns bereits vor wie beginnender Winter.

Die Einfahrt in die Magelhaensstraße war von Osten her zunächst eine Enttäuschung, denn jeder hatte doch von vornherein etwas Besonderes erwartet. Aber bis Punta Arenas ist die Küste ziemlich niedrig, ganz eintönig, ohne augenfälligen Pflanzen- oder Baumwuchs.

Erst später steigen die Berge mächtig auf, bis zu einer Szenerie, die an einzelne Teile des Fonge-Fjords erinnert, nur stärker verschneit die hohen Berge und häufiger mächtige Gletscher im schönsten, reinsten Blau, von den Bergkluppen sich zu Tal schiebend. Mit Tagesanbruch treten wir in den engen Teil der Straße ein. Es war noch klarer Himmel und reine Luft, aber schon ziemlich frischer Wind gegenan.

Der Sonnenaufgang war ein herrliches Naturspiel. Der ganze Himmel im Osten brannte rot, die eisbedeckten Bergkluppen glänzten wieder im glühenden Schein, während der tiefe Fjord noch im Dunkel lag, die vielen Seitenschluchten noch ganz im Schlaf. Mit jedem Augenblick wechseln die Farben, bis endlich der Tag steigt und die dem Blick noch verdeckte Sonne die Schneehäupter im hellsten, reinsten Weiß erstrahlen läßt. Je weiter wir nach Westen kommen, desto stärker frischet der Wind auf, Regenböen verdecken die Aussicht, schließlich weht es mit Windstärke 8—9

gegenan durch die enge Felsenstraße und trübe Regenstimmung verhüllt die Berge. Wir hatten uns auf sehr schweres Wetter gefaßt gemacht. Aber merkwürdigerweise wurde es nicht so schlimm. Es wehte draußen noch recht frisch mit Stärke 5—6 gegenan, aber der Seegang und die Dünung waren dafür erstaunlich gering, das Schiff nahm beides mit Leichtigkeit, ohne viel Wasser zu nehmen.

Am nächsten Morgen flaute der Wind sehr ab und jetzt stand nur noch eine lange, allerdings ziemlich hohe Dünung etwas achterlicher als quer.

Das Schiff lag dabei ausgezeichnet. Der Ramm der Dünung stand oft ein gut Teil höher wie die Schanze. Aber das Schiff hob sich langsam herüber und parierte den Anlauf der See mit einer Leichtigkeit, daß kein Tropfen Wasser an Deck kam.



Aus türkischen Derwischklöstern

Mitteilungen und Betrachtungen von Professor Georg Jacob



er den Geist des Urchristentums im modernen Orient sucht, der wird schwerlich viel von ihm in dem äußerlichen Kult orientalischer Kirchen und in der an Manichäertum gemahnenden Lichtverehrung der griechischen Kirche entdecken, erstaunt aber wird er sein, wie oft neutestamentliche Parallelen ihm im Leben der Derwische unter der Maske des Islam entgegentreten. Da findet er neben manchen Auswüchsen noch bisweilen fromme Jünger, deren transparente Haut und Schwärmerblick von Fasten und Neigung zu Visionen zeugt, demütig geschaart um verehrte Meister von achtungsgebietendem Auftreten, die irdisches Gut gering achten, weil sie die Liebe zur Gottheit ganz erfüllt und sie bereits hienieden die Gemeinschaft mit ihr erstreben. Der Heilige, der dieses Mysteriums teilhaftig wird, gilt für begabt mit überirdischen Kräften; er vermag Kranke zu heilen, Vermehrungswunder zu verrichten, auf dem Wasser zu wandeln¹⁾ und besitzt vorschauendes Wissen, das sich besonders auch in der Vorhersage seines Todes kundgibt. Schon Buddha sagte voraus, daß er in 3 Monaten ins Nirwāna eingehen werde; Erdbeben und Donner begleiteten diese seine Worte wie sein Hinscheiden²⁾. Der Kosmograph Dazwini (13. Jahrh.) erzählt von einem Heiligen seiner Vaterstadt eine ähnliche Todesankündigung³⁾, auch bei diesem geraten die Elemente in Aufruhr. Die Beispiele aus der islamischen Literatur ließen sich leicht vermehren; die Todesankündigung erfolgt meist im Kreise der Jünger; man könnte zunächst wohl an einen Nachklang

1) Symbolisch umgedeutet: Hafis ed. Brockhaus Nr. 510, 7.

2) Oldenbergs Buddha, 2. Aufl., S. 214—9.

3) II., S. 269, B. 20 ff.