

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Reisebilder und Skizzen aus Indien und dem letzten indischen Kriege 1857 - 1859

Lind af Hageby, Axel

Leipzig, 1861

Sechszwanzigstes Capitel

[urn:nbn:de:bsz:31-260665](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-260665)

Sechszwanzigstes Capitel.

Einige Tage in London. — Dienst am Bord der Dampscorvette „Argus.“ — Abfahrt nach Gibraltar und Aufenthalt daselbst. — Der unglückliche Fuchsjäger. — Reise nach Malta mit dem Kriegsschiffe „Vulture.“ — Aufenthalt in La Valetta. — Das Flaggen Schiff „Warborough.“ — Die englische Flotte im Mittelmeere feiert den Namenstag der Königin Victoria. — Reise nach Neapel, Civita Vecchia und Corsu. — Abschied von dem Warborough und der englischen Flotte.

Der Anblick der englischen Hauptstadt mit ihren vielen und großartigen Sehenswürdigkeiten machte denselben tiefen Eindruck auf mich, wie bei meinem ersten Besuche; da es aber nicht zu dem Plane dieses Werkes gehört, will ich mich darüber nicht ausführlicher aussprechen. Nur das Bekenntniß muß ich ablegen, daß die Arsenale und Werkstätten zu Woolwich am meisten meine Bewunderung erregten und mich fesselten; die französischen Werste und Werkstätten können keinen Vergleich mit ihnen aushalten. Mein Wunsch, eine der viel besprochenen und gepriesenen Armstrong-Kanonen zu sehen, blieb leider unbefriedigt. Einigermassen wurde ich dafür entschädigt durch die Besichtigung einer riesigen Glocke im Tower zu London, von welcher mein Führer mir mit vieler Sicherheit erzählte, daß sie eine den Schweden abgenommene Beute sei. Die Sache verhielt sich jedoch anders, und ich freute mich, ihm darüber Aufklärung geben zu können. Die Glocke, auf welcher in der That der Name Stockholm stand, war bei der Belagerung von Bomarsund den Russen genommen worden, und nur jener Name hatte zu dem Irrthume Veranlassung gegeben. Es gelang mir, die Anwesenden und selbst den Führer davon zu überzeugen, daß wir mit dieser Glocke nichts weiter gemein hatten, als die Ehre, dieselbe gegossen zu haben.

Ich habe immer ein großes Interesse daran gefunden, das Leben und Treiben des Volkes in seinen unteren Classen näher zu beobachten, aber ich gestehe aufrichtig, daß diese Neigung während meines Aufenthaltes in London bald hinreichend befriedigt wurde. Es kommt mir vor, als ob dem englischen Volke alle Poesie abgehe, die das italienische charakterisirt, so wie das Edle, das die Franzosen der genannten Classen adelt. Es liegt etwas Rohes, Wildes und Plumpes in der Art, wie sich die Menge in London bewegt, obwohl ich durchaus nicht sagen kann, daß ich mich persönlich über Beleidigungen oder Unarten zu beklagen hätte. Sie gleicht einem reißenden Strome, der nur durch Deiche und Dämme in seiner Bahn gehalten wird. Ohne eine Polizei, wie es die Londoner ist, würde die persönliche Sicherheit, die jetzt daselbst blüht und Alles im Geleise hält, durchaus nicht denkbar sein.

Nachdem ich mich bei dem Admirale in Portsmouth mit dem Wunsche gemeldet hatte, wieder Dienst zu nehmen, erhielt ich bald darauf Befehl, mich an Bord des „Argus“ zu begeben, um mit ihm nach dem im Mittelmeere stationirten Flaggenschiffe „Marlborough“ abzugehen, auf welches ich auf Fürsprache des Grafen von Platen commandirt war. Ich hatte selbst ausdrücklich darum nachgesucht, weil ich glaubte, daß die englische Flotte des mittelländischen Meeres, in Betracht der Unruhen, die in Italien ausgebrochen waren, in diesem Fahrwasser „zu thun“ bekommen würde. Der 22. Januar war zur Abreise bestimmt. Ich wäre beinahe zu spät gekommen, da der Anker schon gelichtet war, als ich an Bord ging, wo ich von sämtlichen Officieren mit Wohlwollen und gleich einem Landsmanne empfangen wurde. Der Argus war eine Dampfcorvette von 300 Pferdekraft, mit zwei Rädern und 975 Tons Tragfähigkeit. Die Bewaffnung bestand aus einer 10zölligen 84pfündigen und 9 Fuß langen, einer 8zölligen 68pfündigen, vier 32pfündigen und drei 24pfündigen Kanonen (englisches Maß). Die Besatzung belief sich auf 165 Mann.

Wir waren noch nicht weit im Canale vorwärts gekommen, als Nebel und Sturm aus Westen eintraten, die uns nöthigten, in den

Hafen von Portland einzulaufen, welches jetzt stark befestigt wird, um für England das zu werden, was Cherbourg für Frankreich ist. Wir ankerten vor einem großartigen Seebrecher, an dem eine Menge Sträflinge arbeiteten. Nachdem wir einen Tag vor Anker gelegen hatten, setzten wir die Fahrt nach Gibraltar unter beständigem Sturme fort, so daß wir es erst am 1. Februar erreichten. Das Fahrzeug wurde, wegen des zwischen den Spaniern und Maroccanern ausgebrochenen Krieges, befehligt, daselbst zu bleiben.

Ich hielt mich ungefähr 14 Tage in Gibraltar auf und nahm während dieser Zeit Theil an den zahlreichen Festlichkeiten, welche von den Officieren der Besatzung, die aus 6,000 Mann bestand, veranstaltet wurden. Bälle, Mittagsmahle, Reit- und Jagdpartien wechselten mit einander ab.

Ueber eine der letzteren, eine Fuchsjagd, oder vielmehr über den eigenthümlichen Vorfall, welcher sich dabei ereignete, muß ich ausführlicher berichten. Ein glänzender Zug von Herren und Damen hatte sich versammelt, um an dem Vergnügen Theil zu nehmen. Wenn man die Thore von Gibraltar verläßt, um sich auf spanischen Boden zu begeben, muß man über ein sogenanntes neutrales Gebiet von ungefähr 1,500 Schritt Länge. An der spanischen Grenze befindet sich ein Thor, welches am Tage offen steht und von Soldaten bewacht wird. Die spanische Regierung hatte bei der englischen eine Verordnung auszuwirken gewußt, die es allen Fuhrwerken und Reitern verbot, sich durch dieses Thor anders als im Schritte zu bewegen. Die Verordnung war in Gibraltar nicht allein durch die Tagesbefehle des Platzcommandanten, sondern auch durch die Polizeibehörden bekannt gemacht worden, und alle Schiffscapitaine, die hier einliefen, wurden davon in Kenntniß gesetzt.

Der Reiterzug war in gestrecktem Galopp davon gesprengt; in der Nähe des Thores aber zog Jeder die Zügel seines Pferdes etwas fester an. Nur eine Dame in den vordersten Reihen schien diese Pflicht zu vergessen, und als sie im Galopp auch sogar bei der Schildwache

vorbeijagen wollte und auf ihre Warnung nicht zu hören schien, trat der Soldat vor, griff dem Pferde in die Zügel und brachte es zum Stehen. Ein Herr, welcher für den Gemahl der Dame galt, eilte herzu und versetzte der Schildwache, um ihr thätliches Einschreiten zu bestrafen, einen so heftigen Schlag mit der Reitpeitsche, daß dieselbe bewußtlos niederstürzte. Sofort aber erschien eine Patrouille aus dem Wachtzimmer, welche den erwähnten Herrn festnahm und abführte.

Wir setzten unseren Weg unbekümmert fort, und die befreite Reiterin ließ sich ebenfalls durch den unangenehmen Vorfall, dessen Ursache sie war, nicht stören, obgleich dieser Mangel an weiblichem Zartgefühl allgemeines Aufsehen erregte. Sie überließ den muthmaßlichen Ehemann seinem Schicksale, und ein junger Lieutenant nahm sofort den Platz an ihrer Seite und in ihrem Herzen ein. Nun erfuhr man, daß diese Dame eine abenteuerliche Persönlichkeit sei, die ihren geseglichten Mann böswillig verlassen hatte, worauf dem jungen Officiere angedeutet wurde, sich mit ihr nicht ferner auf den öffentlichen Spaziergängen u. s. w. zu zeigen. Der Dame verweigerte man in allen Salons den Zutritt; und als der junge Mann jener Weisung keine Folge leistete, wurde ihm die Kameradschaft gekündigt und bei der Regierung seine Entlassung ausgewirkt. — Ich habe dieses Ereigniß nicht eigentlich seiner selbst wegen erzählt, sondern als einen Beweis, wie hoch Sittlichkeit und Anstand in den höheren, gebildeten Kreisen der Engländer geschätzt werden. Ein Engländer, der die Regeln des gesellschaftlichen Kreises, in dem er sich bewegt, verlegt, wird sofort aus demselben ausgeschlossen. — Der festgenommene angebliche Ehemann wurde in die Gefängnisse von Algeiras gebracht und zum Tode verurtheilt, jedoch nach einiger Zeit von der Königin Isabella begnadigt, weil die Königin Victoria in einem ähnlichen Falle bei einem verurtheilten Spanier ebenfalls Gnade für Recht hatte ergehen lassen.

In dem Hafen von Gibraltar lag ein Kriegs-Dampfschiff, der „Bulture,“ welches an der afrikanischen Küste auf Klippen gerathen und leck geworden war und nun nach Malta steuern sollte, um in den

dortigen Dock's ausgebessert zu werden. Da der Argus bis auf Weiteres in Gibraltar bleiben mußte, erhielt ich Befehl, mit dem Vulture nach Malta abzugehen, was am 14. Februar geschah.

Der Vulture war zwar als Fregatte gebaut, konnte aber wegen fehlerhafter Bauart die Kanonen nicht in der Batterie des Mitteldeckes tragen, weshalb das Schiff nur auf dem oberen Deck Kanonen führte. Es war ein Räder-Dampfschiff von 1,190 Tons Tragfähigkeit. Auf jeder Breitseite hatte es zwei 10zöllige Kanonen von 9 Fuß, 4 Zoll Länge und ungefähr 25½ Schiffspfund schwer. Hinten und vorn befanden sich je eine 8zöllige 68pfündige Kanone von 10 Fuß Länge und etwa 28½ Schiffspfund wiegend; die Besatzung war 200 Mann stark. Der bewegliche Kiel war gänzlich weggerissen und ein Theil des festen Kiels zerschmettert, sodaß das Fahrzeug nicht unbedeutend leek war und nur durch die mittelst Dampfkraft in Bewegung gesetzte Pumpe lens (steuerbar) gehalten wurde. Das Kriegs-Dampfschiff „Perseverance“ erhielt Befehl, uns der Sicherheit wegen zu begleiten. Wir hatten auf dem ganzen Wege Sturm und verloren eine Kreuzstange und ein Boot. Das Bugfirtau riß, und bald entschwand die Perseverance, ein weniger rasches Fahrzeug, als der Vulture, unseren Blicken. Das Steuerruder wurde mehrmals mit einem so heftigen Rucke seitwärts gedreht, daß man das Steuerrad los- und dem Spiele der See überlassen mußte. Dabei geschah das Unglück, daß ein Matrose, welcher das Rad nicht schnell genug losließ, über dasselbe nach der anderen Seite geschleudert wurde und den Arm brach. Als einzige Ursache dieser Begebenheit stellte sich heraus, daß die Ruderpinne zu kurz war. Der Leek wurde trotz des schlechten Wetters nicht schlimmer, und wir erreichten Malta zur festgesetzten Zeit, woselbst gegenwärtig der größere Theil des Mittelmeer-Geschwaders versammelt war.

Nach dem Einlaufen des Vulture in die Dock's begab ich mich sofort zum Admiral Sir Arthur Fanshawe, um ihm ein Schreiben zu überreichen, welches mir durch die Fürsorge des Grafen v. Platen von der Admiralität in London mitgegeben war. Als der Admiral den

Inhalt laut gelesen und daraus erfahren hatte, daß ich zu der indischen Seebrigade gehörte, reichte er mir freundlich die Hand, sagte mir einige verbindliche Worte und sprach dann mit warmem Interesse von Sir William Peel. Nachdem ich mehrere an mich gerichtete Fragen beantwortet hatte, äußerte der Admiral: „Sie haben gehört, daß ich von der Admiralität beauftragt bin, Ihnen zu gestatten, selbst das Schiff zu wählen, auf welchem Sie angestellt zu werden wünschen, und bitte ich Sie deshalb, mir Ihre Wünsche in Bezug hierauf mitzutheilen.“ — Ich dankte ihm für seine Güte und suchte darum an, zuerst auf seinem Flaggeschiffe Marlborough und später auf einem kleineren in Dienst treten zu dürfen. Von dem Admirale begab ich mich zum Capitain, Lord Fr. Kerr, welcher mir gestattete, sogleich an Bord zu gehen. Einige Tage darauf wurde ich vom Commander befehligt, Lieutenantsdienst zu thun, in welcher Stellung ich verblieb, so lange ich mich noch in englischen Diensten befand. Ich wurde hier mit so vielem Vertrauen und so vieler Freundschaft aufgenommen, daß ich nicht ohne Wehmuth der Stunde entgegen sah, in der ich von diesem herrlichen Schiffe scheiden sollte.

Der Dreidecker Marlborough war ein neues Schiff und eins der größten und schönsten in der englischen Flotte*). Er arbeitete mit 800 Pferdekraft, die aber bis auf 2,688 gesteigert werden konnte; führte 131 Kanonen und war 252 Fuß lang und 63 Fuß breit, also 11 Fuß länger, als der Shannon. Das Geschütz bestand auf allen drei Decks aus 32-Pfündern von ungleichem Gewichte: das Unterdeck führte 28 Stück à 19½ Schiffspfund, das Zwischendeck 28 Stück à 17½ Schiffspfund, das Batteriedeck 38 Stück à 12½ Schiffspfund und das obere Deck 20 Stück à 7½ Schiffspfund. Außerdem waren im Unter- und Zwischendeck 8 Stück 8zöllige Bombenkanonen von 19½ Schiffspfund Gewicht, und im Vordertheil auf dem oberen Deck

*) Seitdem ich England verlassen habe, sind zwei Schiffe, „Hove“ und „Victoria“, vom Stapel gelaufen, die beide nur 121 Kanonen führen, aber von 1000 Pferdekraft und 4600 Tons Tragkraft sind.

eine 68pfündige, 10 Fuß lange Drehbasse (ein auf einem Zapfen nach allen Richtungen drehbares Geschütz) von 28½ Schiffspfund Gewicht aufgestellt. Die Besatzung bestand aus 1,100 Mann, und die Tragfähigkeit des Schiffes betrug 4,065 Tons.

Die Anzahl der im Hafen von La Valetta liegenden Kriegsschiffe wechselte fortwährend, da die Fahrzeuge unaufhörlich kamen und gingen. Als ich mit dem Vulture ankam, lagen daselbst, außer dem Flaggenschiffe, 4 Linienchiffe (alles Dampfschiffe, da auf der Station des Mittelmeeres keine anderen verwendet wurden) und einige kleinere Fahrzeuge.

Es wurde viel geübt, sowohl mit den Segeln, als mit den Landungskanonen, mit welchen wir einmal die Woche, zugleich mit denen sämtlicher Fahrzeugen, an das Land gingen. Es war eine wahre Freude für einen Seemann, die Pünktlichkeit und Gewandtheit zu sehen, mit welcher diese Bewegungen ausgeführt wurden.

Auch ein russisches Geschwader, bestehend aus einem Linienchiffe, zwei Fregatten, einer Corvette — alles Dampfer — und einem Dreidecker aus dem Schwarzen Meere, lag hier vor Anker. Am Bord der einen Fregatte befand sich der Großfürst Constantin nebst Gemahlin.

An Festlichkeiten fehlte es auch hier nicht; am unterhaltendsten erschien mir eine Wasserschiffahrt, die von einem in Malta ansässigen englischen Privatmanne auf einer Dampfschiffahrt veranstaltet wurde. Wir gingen mit Dampf um die ganze Insel und dann nach dem nahegelegenen Gilande Gozzo. Hier warteten unserer kleine Wagen, die nur Platz für eine Dame und ihren Ritter hatten, der zugleich die Stelle des Kutschers versehen mußte; — und wir unternahmen nun eine Fahrt, um eine auf einer Anhöhe gelegene und von Weingärten umgebene katholische Kirche zu besuchen. Auch die bekannte Spigenfabrik ward in Augenschein genommen; die Klöpplerinnen saßen arbeitend vor den Thüren ihrer Wohnungen und boten ihre Kunstzeugnisse zu einem sehr geringen Preise feil. Die meisten waren wirkliche Schönheiten und im Besitze der ausgebildeten Gabe, Kunden herbei zu locken. Auch

von uns wurden verschiedene Einkäufe gemacht. Nach beendeter Luftfahrt lud unser Wirth uns zum Mittagessen ein und hatte die Artigkeit, auch einen Toast auf die Schweden vorzuschlagen. Täglich wurden den Körper kräftigende Spiele, wie Cricket, Coits, Taubenschießen u. s. w., vorgenommen. Ein andermal besuchten wir die Katakomben (unterirdische Grabstätten) und verschiedene Klöster. Zu allen diesen Vergnügungen kam auch noch der Carneval hinzu, und ich gestehe, daß die komischen Aufzüge, an denen wir Theil nahmen, mich, vielleicht der Neuheit wegen, ungemein belustigten. Bei dem Gouverneur fand ein glänzender Maskenball statt, bei welchem auch die Großfürstin Constantin zugegen war, auf deren besonderen Wunsch von Herren und Damen verschiedene schottische Volkstänze in Nationaltracht aufgeführt wurden.

Auf Malta traf ich wieder mit einem Officiere von dem Shannon, Lord Clinton, Sohn des Herzogs von Newcastle, zusammen, welcher die Seebrigade in Indien wegen Krankheit verlassen mußte und zu Lande nach England zurückgekehrt war, wo er sich ziemlich erholt hatte und jetzt wieder im Dienste stand.

Am 10. Mai verließ das Flaggenschiff mit den Linienschiffen „Conqueror“, „Centurion“ und „Princeß Royal“ Malta und kreuzte zwischen dieser Insel und Sicilien. Am 13. wurden wir durch die Linienschiffe „St. Jean d'Alere“ und „Brunswick“ und die Dampfschiffe „Bacon“ verstärkt, welche letztere Befehl erhielt, in Malta einzulaufen. Am folgenden Tage vereinigten sich die Linienschiffe „Victor Emanuel“ und „Orion“ und die Fregatte „Curyalus“ mit uns, die den Prinzen Alfred, den zweiten Sohn der Königin, an Bord hatte. Nun waren acht Linienschiffe und eine Fregatte von 51 Kanonen nebst mehreren anderen kleineren Fahrzeugen in der Nähe von Malta versammelt, und es wurden fleißig Bewegungen und Uebungen angestellt.

Am 21. Mai lief die ganze Flotte im Hafen von Malta ein, um den auf den 24. fallenden Namenstag Ihrer Majestät der Königin zu feiern. Mittags 12 Uhr gaben alle Fahrzeuge, sowie die Festung Ehren-

salben; und nachdem der Donner der Geschütze verhallt war, begann das Gewehrfeuer auf sämmtlichen Wällen der Festungslinien, in welches die Abtheilungen der Seesoldaten am Bord der Schiffe einstimmten, während die Musikcorps der ganzen Flotte die jedem englischen Herzen so theure Nationalmelodie »God save the Queen« spielten. Dieser Feierlichkeit folgte ein großes Mittagsmahl beim Admiral am Bord des Flaggeschiffes, bei welchem der fürstliche Midshipman an der Seite des Admirals saß; an dieser Tafel waren außerdem nur Plätze für den Gouverneur, den General, die Capitains der gesammten Schiffe und die obrigkeitlichen Personen der Insel. Am Abende glänzten auf allen Schiffen Laternen in sämmtlichen Kanonenpforten und in der Takelage, während die Mörser künstliche Sonnen und Sterne zum Himmelszelte empor sandten. Auch die Stadt war erleuchtet, und das Fest endete mit einem Ball bei dem Gouverneur.

Um zu zeigen, wie wenig Umstände in England mit einer königlichen Person gemacht werden, die noch in den Jünglings- und Lernjahren steht, will ich nur erwähnen, daß der junge Prinz den Dienst eines Midshipman am Bord versah und seinen Platz im „Meß“ seiner Kameraden hatte, deren Beschäftigungen und Pflichten auch die seinen waren und deren Lebensweise und Gewohnheiten er theilte. Der einzige Vorzug, der ihm vor den anderen eingeräumt wurde, war das Recht, ein Boot mit der nöthigen Mannschaft zu seiner Verfügung zu haben, das ihn, nach erhaltenem Urlaub, an das Land führte. Einmal am Lande, wurde er als Prinz von England behandelt. Der junge Fürst war ungefähr 14 Jahre alt. Er hatte hübsche, lebhaft, regelmäßige Gesichtszüge und bewies für sein Alter ungewöhnlich viel Anstand und Würde.

Am 5. Juni verließ die ganze Flotte Malta. Ohne im Geringsten dazu vorbereitet zu sein, erhielten wir am Abend vorher Befehl, am nächsten Morgen unter Segel zu gehen. Viele waren der Meinung, daß es in den Kampf ginge, obgleich Keiner wußte, gegen wen; im Ganzen war es uns einerlei, vorausgesetzt, daß wir in Thätigkeit

kamen. Man fragte mich, ob ich folgen würde, wenn es gelte, sich mit den Franzosen zu messen? Mir galt es gleich, wohin es ging, und wäre es gegen die vereinigten Flotten der ganzen Welt! Die Flotte, neun Segel stark, lief durch die Meerenge von Messina zwischen Sicilien und Calabrien und erreichte am 9. den Hafen von Neapel. Nun erst erfuhren wir den Grund unserer plötzlichen Abfahrt von Malta: wir sollten den neuen König von Neapel begrüßen, was auf folgende Weise ausgeführt wurde. Erst salutirte das Flaggenschiff, welches hier das erste im Range war; darauf das nächstfolgende, — und so eins nach dem anderen, während sie sämmtlich auf Kabellänge von einander entfernt lagen. Darauf gingen so viele der Schiffe vor Anker, als nach dem bestehenden Vertrage neben einander im Hafen liegen durften. Die anderen Schiffe mußten wieder zurück und in beträchtlicher Entfernung vor demselben die Anker auswerfen.

Wir lagen einen Tag über vor Neapel, den ich benutzte, Herculanium und Pompeji, den Besuch u. s. w. zu besuchen und am Abend in das S. Carlo-Theater zu gehen.

Am 10. verließen wir den Hafen von Neapel und kreuzten nordwestwärts längs der italienischen Küste, bis nach Civita Vecchia. Darauf steuerten wir südwestlich nach Corfu, wo ich am 24. Juni den Marlborough und den englischen Dienst verließ, in welchem ich sowohl die angenehmsten als die lehrreichsten Stunden meines Lebens zugebracht hatte. Ich hatte während der Zeit einen Blick in das praktische Leben gethan und es in einer Vielseitigkeit geschaut, wie es Wenigen geboten wird; ich hatte ein Volk vom edelsten Charakter kennen gelernt, welches in Wahrheit das freieste der Erde ist; ich hatte Bekanntschaften angeknüpft mit vielgeprüften trefflichen Persönlichkeiten, die mir wegen ihrer Lebensklugheit, Kenntnisse und Mitterlichkeit zum Vorbilde dienen konnten; ich hatte mich mit einer neuen Welt und deren vielen Eigenthümlichkeiten einigermaßen vertraut gemacht und dem Ausgange eines großen, politischen Dramas beigewohnt, in welchem ich selbst eine, wenn auch untergeordnete, Rolle spielte, und end-

lich — während der ganzen Zeit so viel achtungsvolles Vertrauen und liebenswürdige Freundschaft genossen, daß ich im wahren Sinne des Wortes glücklich und zufrieden war; was konnte ich noch mehr wünschen? Ich bekenne, daß ich mein Herz nie so heftig klopfen hörte, als da ich zum letzten Male in englischer Uniform zu der Flagge Albion's empor blickte und gleich darauf die Fallreepstreppe des Marlborough hinabstieg, begleitet von den Kameraden, die mir zum Abschiede die Hand drückten. Ich war unfähig, ihnen mit Worten auszudrücken, was ich ihnen zu sagen hatte — sie werden es schon in meinen Augen gelesen haben.