

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

Erstes Capitel

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

Erstes Capitel.

Einleitung. — Reise von Stockholm nach London und weiter nach Portsmouth. — Anstellung auf dem Flaggschiffe „Victory.“ — Beschreibung des Schiffes und der Aufenthalt am Bord desselben. — Befehl zur Einschiffung auf die Fregatte „Shannon.“ — Empfang am Bord. — Abfahrt nach China.

Es ist eine unwiderlegliche Thatsache, daß die praktische Erfahrung für den Krieger von unendlicher Wichtigkeit ist, und besonders bei der Waffengattung, welcher anzugehören ich die Ehre habe. Ich sage dies nicht, weil ich den Werth einer theoretischen Bildung verkenne, aber die Wahrheit des Sprichwortes: „Aus Büchern allein wird man kein tüchtiger Seemann“ muß immerdar unbestritten bleiben. Wer sich diesem Berufe widmet, ist vor Allem gezwungen, selbst Hand anzulegen, und zwar bis in die kleinsten Einzelheiten, nicht allein um mit dem Charakter der Gefahren vertraut zu werden, von denen er beständig umgeben ist, sondern auch um die Hülfsmittel kennen zu lernen, die ihm zur Beseitigung der ersteren gewährt sind.

Wer jemals nur im Geringsten darüber nachdachte, was man unter einer wohlgeordneten Seemacht versteht, wird nicht leugnen, daß man derselben im Allgemeinen und besonders in unserem Lande eine viel zu geringe Bedeutung beilegt. Diese Gleichgültigkeit gegen eine der Hauptbedingungen für die Selbstständigkeit unseres Vaterlandes spiegelt sich besonders wider in dem Geiste der Sparsamkeit (um mich keines anderen Ausdruckes zu bedienen), welcher Männer von Fach hindert, praktische Bildung in den nothwendigen Kenntnissen zu erwerben, ohne welche der Seemann einem Fahrzeuge gleicht, das ohne Steuer und Ruder von den Wellen fortgetrieben wird. Ich habe hiermit beson-

ders auf die Nothwendigkeit umfassenderer Bewilligungen des Staates für den Bau von Kriegsschiffen hinweisen wollen, um die Zahl derjenigen zu ersetzen, welche durch die Jahre unbrauchbar geworden sind; ferner, daß dieselben in möglichst kurzer Frist vollendet werden, damit in einer Zeit, wo Erfindungen aller Art so rasch auf einander folgen, deren nicht so viele und so verschiedene erprobt werden mögen, und dadurch nicht ein unvollkommenes und unzweckmäßiges Ganze entstehe; reichlichere Bewilligungen, um häufigere Uebungen auf offener See möglich zu machen, und endlich Bewilligungen, damit jüngere Officiere im Dienste des Auslandes, vorzüglich in solchen Ländern, die in Seekriege verwickelt sind, angestellt werden können. Sofern ich weiter oben den Geist der Sparsamkeit erwähnte, der in unserem Lande herrscht, sobald es sich um Ausgaben für die Flotte handelt, bitte ich, mich näher darüber auszusprechen zu dürfen. Wenn man das Budget für die Landmacht mit demjenigen für die Seemacht vergleicht, findet man sogleich, daß die eine das bevorzugte Schooßkind ist, die andere hingegen stiefmütterlich behandelt wird. Daß die Landmacht bei den jetzt obwaltenden Verhältnissen die Rechte der Erstgeburt genießen muß, kann man wohl nicht in Abrede stellen, aber es dürfte einst der Tag kommen, an welchem man einsieht, daß das Gegentheil nothwendig geworden ist. Welches Land ist (mit Ausnahme Englands) von Natur so zum Handel geschaffen, wie Schweden? Was ist aber der Handel ohne Schifffahrt, und die Schifffahrt ohne die sie schützende Kriegsflotte? Und, was wir nicht übersehen dürfen, welches ein Ansehen und — um mich eines kaufmännischen Ausdruckes zu bedienen — welchen Credit erwirbt sich ein Volk, wenn es in fern gelegenen Häfen seine geachtete Flagge auf wohlbesetzten und wohlbewaffneten Schiffen aufzuhängen vermag! — Ich wurde während meines Aufenthaltes im Auslande mehrfach von Engländern (wohlverstanden, von Engländern!) gefragt, warum Schweden seiner günstigen Lage so wenig Aufmerksamkeit widme? Man begründete diese Frage darauf, daß Schweden verhältnißmäßig so viel mehr für seine Landarmee thue, als für seine Flotte, obgleich es

nummehr alle Gedanken auf Eroberungskriege aufgegeben haben dürfte. Meine Antwort auf diese sehr gerechtfertigte Frage blieb meistens ein Achselzucken — eine Bewegung, welche sowohl ein stummes Beipflichten, als auch ein Einstimmen in Holbergs: „Frag' den Steward!“ bedeuten konnte. — Der wohlbekannte praktische Geist der Engländer verleugnete sich auch in diesem besonderen Falle nicht, wo er unsere Halbinsel von dem Gesichtspunkte aus beurtheilte, von dem er die Angelegenheiten und Verhältnisse eines Landes am liebsten betrachtet: von dem rein commerciellen.

Aber, um auf meine Reise zurückzukommen, so kann ich dem Schicksal, in Betracht der angeführten Verhältnisse, nicht genug für die Gunst danken, mir eine so oft herbeigesehnte Gelegenheit geboten zu haben, obschon ich allzuwohl fühle, daß ich einem solchen Auftrage des Vertrauens vielleicht weniger genüge, als mancher Andere es gekonnt haben würde. Von dieser meiner Dienstzeit im Auslande und meiner Theilnahme an den blutigsten, in ihrem Erfolge bedeutungsvollsten Begebenheiten der Jetztzeit werden diese Blätter reden, welche ich hiermit dem Leser in aller Bescheidenheit darbiere.

Der Krieg zwischen England und China war im Jahre 1856 ausgebrochen. Ich suchte und erhielt die Erlaubniß, in den Dienst der englischen Marine zu treten. Die jährliche Unterstützung, welche in solchen Fällen gewährt wird, beläuft sich auf 75 Pfd. Sterling oder, das Pfund zu 18 Thaler gerechnet, auf 1,350 Thaler Reichsmünze*), also für 3 Jahre 4050 Thaler, welche ohne Beihülfe eigener Mittel für die nothwendigsten täglichen Ausgaben nicht ausreichen. Ich übergehe die Ausrüstung, den Ankauf von Büchern, Karten, Navigationsinstrumenten und sonstigen Artikeln, welche zu derselben unentbehrlich sind und die mir 120 Pfd. Sterling oder 2160 Reichs-

*) 1 Thaler schwed. Reichsmünze = 11 Sgr.

thaler gekostet haben. Für Officiere, welche etwa beabsichtigen, in den Dienst der englischen Flotte zu treten, füge ich noch die Bemerkung hinzu, daß man allein für Beköstigung im wardroom's mess*) täglich 3 Thaler rechnen muß, sofern man Wohl und Wehe mit den Kameraden theilen will, also jährlich 1095 Thaler. Zählt man hierzu die Extraausgaben, wie z. B. für Wäsche, Trinkgelder, Beiträge zu Belustigungen am Bord, von denen man sich nicht wohl zurückziehen kann, Besuch am Lande u. s. w., so liegt es klar vor Augen, daß die Summe, eingerechnet den ganzen Officiersgehalt, nicht ausreicht.

Es stehen augenblicklich drei Officiere der schwedischen Armee in fremden Diensten, denen (d. h. einem jeden) 3000 Thaler bewilligt sind; vergleicht man dies mit der den Flottenofficieren ausgesetzten Summe, so ergiebt sich, daß letztere abermals weniger gut gestellt sind, als die Armeedofficiere. Doch muß ich hier dankbar erkennen, daß Se. Majestät im letztverfloffenen Jahre das Stipendium für Marineofficiere in fremden Diensten auf 100 Pfd. Sterling erhöht hat.

Am 28. Januar 1857 reiste ich von Stockholm nach Gothenburg, und zwar mit einem jener Beförderungsmittel, welche man „Diligencen“ nennt, ein Wort, welches in seiner ursprünglichen Bedeutung sehr schlecht auf diesen „Zwerg in dem weiten schlotternden Rocke des Niesen“ paßt, um mit Macbeth zu reden. Das Fuhrwerk, welches in seiner äußeren Erscheinung den riesigen, schmutziggelben Krabben der Südsee nicht unähnlich war, bewegte sich auch mit der plumpen, unbeholfenen Langsamkeit dieser Thiere, ja, um seine erzconservative Natur und seinen Abscheu gegen jede Bewegung, sei sie vor- oder rückwärts, recht augenscheinlich darzuthun, blieb das widrige Ungeheuer zuletzt im Schlamm stecken, so daß es für mich keinen anderen Ausweg gab, mein Ziel zu erreichen, als die Reise theils auf Schlitten, theils auf Bauerwagen fortzusetzen.

*) wardroom's mess bezeichnet den Ort, welcher den Officieren zum gemeinschaftlichen Aufenthalte dient. Jeder Rang hat sein mess, welches wiederum seine mess-rooms oder Speise- und Conversationszimmer und seinen mess-man oder Aufwärter hat.

Ich übergehe meinen Aufenthalt an den größeren bemerkenswerthen Stationen, wie Gothenburg, Copenhagen, Hamburg, Cöln, Calais u. s. w. Von letztgenanntem Orte steuerte ich den Cours auf Dover, von wo ich die Reise nach London auf der Eisenbahn fortsetzte, und dort am Abend des 12. Februar anlangte.

Als einen weiteren Beweis, wie schlecht es mit unseren Beförderungsanstalten bestellt ist, will ich nur beiläufig bemerken, daß meine Reise von Stockholm nach Helsingborg mehr Zeit erforderte, als ich brauchte, um durch Dänemark, Norddeutschland und einen Theil von Frankreich über den Canal nach der Hauptstadt von England zu kommen.

Nachdem ich den Vertretern Schwedens meine Aufwartung gemacht hatte, begab ich mich sofort auf die Admiralität, wo ich, wie der Minister Baron v. Hochschild mir mittheilte, bereits erwartet und empfohlen war. Wir waren unsrer drei Landsleute, welche denselben Wunsch hatten, und erlangten sogleich Zutritt beim Admiral Eden, einem der damaligen Lords der Admiralität. Derselbe empfing uns auf die zuvorkommendste Weise und frug, nachdem wir ihm unser Anliegen bekannt gemacht, auf welcher Station wir angestellt zu werden wünschten. Auf meine Antwort, daß ich meistentheils am liebsten mit der Expedition nach China abginge, erwiderte Lord Eden: „Wenn Sie bis morgen fertig sein können; — es geht ein Transportschiff mit Officieren und Mannschaft direct dahin ab.“ Ich dankte ihm für die lebenswürdige Bereitwilligkeit, mein Gesuch sofort berücksichtigen zu wollen, erbat aber nichtsdestoweniger die Erlaubniß, mich noch einige Zeit im Lande aufhalten zu dürfen, um mich mit der Sprache und verschiedenen, mir noch ganz fremden Verhältnissen vertraut zu machen. Die Folge war, daß wir alle drei auf das Flaggenschiff „Victory“ in Portsmouth befehligt wurden.

Ich blieb anderthalb Wochen in London, ganz von dem Bestreben in Anspruch genommen, die Umrisse dieser „Welt in der Welt“ zu studiren; weiter reichte meine Zeit nicht, und sogar dieses Studium

blieb sehr oberflächlich. Das Ganze kam mir vor, wie ein zurechtgezimmerter Kiese, in welchem der Dampf die Pulsation bewirkt und die großen, gewaltsam arbeitenden Lungen mit Lebensluft füllt, aber auf dessen hochgewölbte Stirn geschrieben ist, daß Freiheit, Ordnung und Arbeit die Bedingungen zum Gedeihen und Bestehen eines Staates sind.

Am 24. Februar verließ ich, nicht ohne Bedauern, die Hauptstadt eines Reiches, von dem es stolz heißt, „daß die Sonne in demselben nicht untergeht,“ um mich nach Portsmouth zu begeben. Am folgenden Tage machte ich dem Befehlshaber der Station, Lord Seymour, meine Aufwartung. Es würde mir ebenso schwer werden, die würdige und liebenswürdige Art, mit welcher er den verlegenen, unbedeutenden Fremden empfing, als den imponirenden, vom Seelenadel gestempelten Ausdruck in Gestalt und Haltung dieses edlen Briten zu schildern. Nur wahrhafte Ueberlegenheit des Geistes macht einen solchen Eindruck und stößt so viel Achtung und Vertrauen ein. Ich sollte in diesem bedeutenden Manne nicht allein den Typus eines Seemannes, sondern auch einen Wohlthäter, und in seinem gastfreien, durch seine, vollendete Bildung ausgezeichneten Hause eine Heimath finden. Die sonnigen Stunden, welche ich dort zubrachte, die Lehren, welche ich dort so reichlich empfing, die Güte, welche die liebenswürdige Familie mir so unverdient erwies, werden stets zu den schönsten Perlen in dem Schatze meiner Erinnerungen gehören.

Ich sollte, wie schon erwähnt, auf dem Flaggenschiffe Victory in den Dienst treten, und es dürfte den Leser interessieren, ein Wort über dieses in geschichtlicher Hinsicht so merkwürdige Schiff zu hören. Es ist das Schiff, auf welchem Admiral Nelson in der Schlacht bei Trafalgar die englische Flotte commandirte, an der Spitze derselben durch die französische Armada drang und beim Anblicke ihrer gänzlichen Vernichtung, umgeben vom Jubel des Sieges, verwundet von der Commandobrücke herabsank, von der er noch vor wenig Stunden den Seinen die Heldenworte zugerufen hatte: „England expects, that

every man does his duty!“ *) — Man zeigt noch die Stelle, wo er niedersank — sein Blut hat sie für jeden Briten geheiligt! — sie ist ein Heldengedicht, von dem größten Seehelden der Welt einem hochsinnigen Volke gewidmet, für welches er lebte und siegend starb. —

Im Uebrigen ist das Schiff nunmehr gänzlich verändert, wird nur zu Uebungen im Hafen benutzt, liegt in demselben als Wachtschiff mit wehender Admiralsflagge und geht nicht mehr in See. Es war ein schöner Gedanke, ein Schiff zu diesem Gebrauche zu wählen, welches die Erinnerung an einen solchen Mann in sich trägt, und durch welches die Jugend der Flotte noch immer von Nelson's Geist angetrieben wird, „ihre Pflicht zu thun“ und die Flagge in Achtung zu erhalten, besonders wenn dem alten Albion Gefahr droht.

In Portsmouth befindet sich bekanntlich eins der größten Marine-Etablissemments von England; seine Werfte gehören zu den bedeutendsten, und seine innere Rhede und seine Docks sind mit alten und neuen Kriegsschiffen angefüllt. Der Stadt gegenüber liegt das wohlbefestigte Gosport, mit einem Werft für Kanonenböte, etwa 100 Stück, von 20—60 Pferdekraft. Diese Böte werden aus der See an den Strand hinaufgezogen und dann weiter nach ihren Ankerplätzen geschafft; das Aufziehen aus der See oder das Niederlassen in dieselbe, kurz das Fortschaffen der Böte, geschieht mittelst einer Locomotive auf eisernen Schienen, welche nach allen Richtungen hinlaufen; eine eben so großartige als zweckmäßige Vorkehrung. Ich fand überhaupt sehr viel Lehrreiches auf diesem Werft und beobachtete unter Anderem mit großem Interesse in einer Blockfabrik eine Maschine, welche in wenigen Minuten ein ganzes Duzend Blöcke anfertigte.

Nachdem ich meine Vorbereitungen zur Einschiffung besorgt hatte, begab ich mich an Bord, um dem Commandanten der Victory, Capitain Seymour, meine Aufwartung zu machen; auch er hieß mich willkommen und sagte mir, daß er Befehl von der Admiralität erhalten habe,

*) „England erwartet, daß jeder Mann seine Pflicht thut!“

mich auf genanntem Fahrzeuge anzustellen; er wies mir meinen Platz an in dem Officiers-mess (the wardroom), doch wurde es mir außerdem gestattet, eine der Admiralskajüten zu benutzen, da der Admiral am Lande wohnte und somit selten am Bord war.

Ich hatte keinen eigentlichen Dienst am Bord der Victory, womit ich sehr einverstanden war, da ich meine Zeit bedurfte, mich in der Sprache zu vervollkommen, den Dienst zu beobachten und mich auf der Station umzusehen.

Nach und nach machte ich Bekanntschaften am Bord, welches mir vielleicht dadurch erleichtert wurde, daß ich sehr aufmerksam auf mich selbst war und bemüht, Alles zu thun, was man von einem Manne in meiner Lage fordern konnte; vielleicht auch dadurch, daß ich unter englischen Kriegsgesetzen stand und englische Uniform trug, ein Ehrenkleid, welches mich berechtigte, mit Wohlwollen in den Kreis der Gentlemen am Bord der Victory aufgenommen zu werden.

Es ist wohl nicht zu bestreiten, daß unter allen Ausländern wenige so unzugänglich und schwer zu verstehen sind, als die Engländer. Ihr Aeußeres ist meistens kalt und steif, ihre Manieren werden durch ihre Eigenheiten seltsam und abstoßend. Der Engländer gebraucht keine Phrasen und verachtet die Kunstgriffe, sich interessant zu machen. Er ist geradeaus, wortkarg, unzugänglich und schroff; er weicht nicht gern der Gewalt, wahrscheinlich aus Grundsatz und, wie Bulwer sagt, weil nichts einen Mann mit angeborenem Stolze in ein so unvortheilhaftes Licht stellt, als das Gefühl der Abhängigkeit. Dessenungeachtet lebe ich der Ueberzeugung, daß keiner so fest in Wort und That, keiner so zuverlässig ist, als er, nota bene, wenn er es einmal über sich vermocht hat, sein Herz zu öffnen und die Hand als Freund darzubieten; er giebt sich alsdann ganz seiner Zuneigung hin und macht sich eine Ehre daraus, unübertroffen darin zu bleiben. Ich habe dies in reichlichem Maße erfahren.

Am 14. März erhielt ich endlich den Befehl, an Bord der Fregatte „Shannon“ zu gehen, welche auf die Rhede von Portsmouth ein-

gelaufen war und Ordre hatte, sofort mit sogenannten überzähligen Officieren und verschiedenem Kriegsmaterial nach China abzugehen. Ich war auf das Flaggenschiff „Calcutta“ in China beordert und sollte auf der Ueberfahrt nur als supernumerary midshipman (überzähliger Cadett) dienen. Die Dampffregatte Shannon von 600 Pferdekraft und mit 51 Kanonen war ein ganz neues Kriegsschiff und eins der besten in der englischen Flotte.

Am 16. März verließ ich die Victory und ging nach dem Shannon hinüber. Der erste Anblick dieses Schiffes war in der That Achtung einflößend; ich hatte bis dahin keins gesehen, was sich mit demselben vergleichen ließe. Die übereinstimmenden Verhältnisse in den Formen, die Stärke der Schraube, die Genauigkeit in der Zusammensetzung, die zweckmäßige Anordnung der Takelung, die comfortable Einrichtung — Alles war so, daß es unwillkürlich einen Seemann, der seinem Berufe mit Liebe anhängt, interessiren mußte. — Ich suchte sofort mit einigen Kameraden den ersten Lieutenant auf. Wir erfuhren, daß er sowohl als der Capitain am Lande seien, und gingen deshalb zum zweiten Lieutenant, welcher auf dem Verdeck mit den Zurüstungen zur Abreise sehr beschäftigt war, und nur Zeit hatte, uns flüchtig willkommen zu heißen. — Ich blieb eine Zeit lang auf dem Verdeck, um zu sehen, mit welchem Eifer die Arbeiten betrieben wurden; es schallten Commandoworte um mich her, die ich nicht verstand; die Bedeutungen der Pfeifen-Signale mußte ich auch nur zu errathen suchen; es war eine Freude, die Gewandtheit und Aufmerksamkeit zu sehen, die der englische Matrose bei seiner Arbeit entwickelt, und wie er sichtlich bemüht ist, den geringsten Wünschen seiner Vorgesetzten unaufgefordert entgegen zu kommen. Nicht minder lehrreich war es, den zweiten Lieutenant zu beobachten in seiner Weise, sich Gehorsam und Gehör zu verschaffen, ohne jegliche Anwendung sogenannter Schreckmittel. Er war ein ungefähr dreißigjähriger Mann, klein, mit rothem Haar und rothem Backenbart, und kam mir im ersten Augenblicke ziemlich unbedeutend vor, insofern er meinen Vorstellungen von einem englischen

Seeofficiere nicht entsprach; ich hatte mich jedoch gewaltig in meiner Annahme geirrt, und lernte in ihm alsbald einen ebenso gediegenen als biederen Mann kennen.

Ich hatte mich wohl eine halbe Stunde lang umgesehen, als der älteste Midshipman auf das Berdeck kam und, da er mich in der Mate's- (Halbofficiers-) Uniform fand, mich ersuchte, ihm hinunter in das Wafenzimmer zu folgen, welches den jüngeren Officieren zum Speisezimmer (mess) diente. Hier brachte ich die unangenehmste Stunde zu, die ich am Bord des Shannon verlebte, in der Gesellschaft von Knaben von 16 bis 20 Jahren, welche einen heillosen Lärm machten, freilich ohne den Fremden zu belästigen, aber auch ohne sich im Geringsten zu bemühen, ihm seinen Aufenthalt angenehm zu machen. Ich ging mißvergnügt auf die Batterie und traf daselbst einen jungen Arzt, welcher gleichfalls beordert war, mit nach China zu gehen; er frug mich, woher ich käme? Ich erzählte ihm von meinem neuen Quartiere, als gerade der vierte Lieutenant vorüber ging; der Arzt wandte sich an denselben, theilte ihm mit, was geschehen sei, fügte hinzu, daß ich auf der Victory meinen Platz im wardroom gehabt hatte und als alter Officier wohl berechtigt sei, denselben am Bord des Shannon zu behaupten.

Der Wunsch ward sogleich berücksichtigt; ich wurde in das wardroom geführt und den anwesenden Officieren vorgestellt, welche mich von dem Augenblicke an mit brüderlichem Wohlwollen aufnahmen.

Hier muß ich eines kleinen Ereignisses gedenken, weil es zeigt, wie man die Mannszucht am Bord der englischen Kriegsschiffe handhabt, und wie man es versteht, aufkeimende Zwistigkeiten auf passende Weise zu schlichten.

Am zweiten Tage meines Aufenthaltes am Bord bemerkte ich zum ersten und letzten Male eine Uneinigkeit zwischen den Mitgliedern unseres wardroom's mess, und zwar zwischen dem Capitain der Seesoldaten und dem Lehrer der Schifffahrtskunde; dem letzteren entfuhr in der Hitze einige verletzende Worte, aber kaum hatte er sie gesprochen, als der anwesende erste Lieutenant sich entfernte, mit dem Be-

fehle an denselben, ihm auf das Deck zu folgen. Was zwischen ihnen verhandelt wurde, weiß ich nicht, aber nach einigen Augenblicken kam der Lehrer etwas verlegen und niedergeschlagen zurück, um dem Capitain Abbitte zu leisten; damit war der Zwist zu Ende und keine Spur blieb davon zurück. Sowohl der Capitain als der Lehrer sind im indischen Kriege geblieben. — Ich werde über ihr Ende später berichten.

Bald war Alles klar (bereit, geordnet) am Bord. Am 17. März wurden die Anker gelichtet und die Maschine in Bewegung gesetzt. Bortsmouth verschwand wie ein dunkler Punkt in blauer Ferne, und von England, dieser Königin des Meeres, sah man bald nur noch einen blaßgelben Streifen am Horizonte, einen Schimmer der in den Strahlen der Abendsonne badenden Kreideküste.

Mit welchen Gefühlen ich den Wechselfällen eines dunklen Schicksals entgegen ging, lasse ich ungesagt. Ich dachte an mein Vaterland, und dieser Gedanke weckte und befestigte ernste Vorsätze. Ich ahnete, daß sich mir große Gefahren in den Weg stellen würden, und daß es mehr als je meine Pflicht sei, mit frohem Muth auf Alles gefaßt zu sein und Gott vor Augen zu haben. Die ewig nach Raub lüsterne Tiefe unter mir konnte mich nicht schrecken; ich sah ja den klaren, wachsamem Himmel über mir, zu dem ich vertrauensvoll mein Auge empor richtete.