

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Die deutsche Flotte. Von H. Filcher

[urn:nbn:de:bsz:31-336785](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-336785)



Gedenktafel für Kaiser Friedrich III. an der Villa Jirio in San Remo.

Der Verband deutscher Kriegs-Veteranen hatte auf Anregung des Herrn Professor C. Dietrich von der technischen Hochschule in Berlin beschlossen, für die Villa Jirio in San Remo, in der Kronprinz Friedrich Wilhelm seine schweren Leidenstage bis zu seiner Thronbesteigung verlebte, eine Gedenktafel zu stiften, die dauernd an den großen deutschen Heerführer, den kaiserlichen Dulder erinnern soll. Ernst von Wildenbruch gab den schönen Gedenkpruch:

„Wanderer, der Du aus Deutschland herkommst,
hemme den Schritt.
Hier der Ort, wo Dein Kaiser Friedrich lebte
und litt.
Hörst Du, wie Welle an Welle stöhnend zum
Ufer drängt?
Das ist die sehnende Seele Deutschlands, die
sein gedenkt.“

Als bald wurde ein Wettbewerb für die künstlerische Ausgestaltung der Gedenktafel ausgeschrieben, aus dem unter 40 Mitbewerbern Herr Baumeister Karl Bauer zu Berlin — selbst ein Mitglied des Verbandes der Veteranen — als Sieger hervorging. Der Entwurf wurde Allerhöchsten Ortes vorgelegt und von dem Kaiser, wie auch von der Kaiserin Friedrich ausdrücklich gebilligt. Die Tafel, die 3 Meter lang und 1,50 Meter hoch ist, ist in der Gießerei der Gebrüder Gladenbeck in Friedrichshagen in Bronze gegossen; das Porträtmedaillon wurde von Bildhauer Franz Dohs in Wilmersdorf modelliert, der bereits mehrere ausgezeichnete Reliefs Kaiser Friedrichs geschaffen hat. — Am 18. Oktober 1898, am Geburtstag des hochseligen Kaisers, ist diese Gedenktafel in San Remo feierlich enthüllt worden.

Die deutsche Flotte.

Von G. Fischer.

So lange Deutsche unser Vaterland bewohnen, so lange sind sie auch zur See gefahren. Friesen und Niederachsen wagten sich schon in altheidnischer Zeit in ihren kunstlosen Fahrzeugen aufs weite Meer hinaus. Auch die Angeln und Sachsen fuhren im 5. Jahrhundert auf ihren schwanenhalfigen Schiffen nach England hinüber, um dies zu germanisieren. Die deutsche Seemacht zur Zeit der Kreuzzüge begeisterte unser gesamtes Volk für die Seefahrt. Auch gedenken wir mit Freude der stolzen Flotte der Hanse,* die wie eine Königin die nördlichen

*) In dem zweiten Jahrgang unseres Kalenders werden wir die „Deutsche Hanse“ ausführlicher behandeln.

Meere beherrschte. Unter dem großen Kurfürsten, im Kriege mit Schweden, machte der brandenburgische Adler seine ersten erfolgreichen Flugversuche über das Meer. Daß Kolonien eine reiche Einnahmequelle der Staaten bilden, war dem weit-ausschauenden Geiste dieses großen Mannes nicht entgangen. So hielten seine Schiffe im Jahre 1680 an der afrikanischen Küste (Guinea und Angola) die brandenburgische Flagge, und Verträge mit den Negerkönigen sicherten ihm einen recht einträglichen Handel, der seinen Stützpunkt in der Feste Friedrichsburg hatte. Schon hatte der Kurfürst seine Flotte auf 75 Schiffe mit 300 Geschützen gebracht, schon wollte er es wagen, mit den eiferfüchtigen Holländern sich in einen Seeekrieg ein-

zulassen, als ein rascher Tod sein arbeitsvolles Leben beschloß. Sein Nachfolger, der Soldatenkönig Friedrich Wilhelm I., der keinen Sinn für eine Flotte hatte, ließ diese verfallen und verkaufte die treue und tapfere Kolonie an das auf Preußen eifersüchtige Holland. Friedrich der Große wußte die Bedeutung einer starken Kriegsflotte wohl zu würdigen, hatte aber nach dem 7jährigen Kriege zu leere Kassen, als daß er an die Gründung einer Flotte denken konnte.

Erst im Jahre 1818 tauchte der Plan, wiederum eine preußische Flotte zu bauen, von neuem auf, aber wegen der scheinbar unerschwinglichen Kosten legte man ihn wieder zu den Akten. Aber immer lauter ertönten die Stimmen derer, die die Notwendigkeit einer angemessenen Kriegsflotte, sowie eines entsprechenden Kolonialbesizes predigten. Als gar das kleine Dänemark sich erdrechte, unsere Häfen zu blokieren, da hielt die deutsche National-



Prinz Adalbert von Preußen.

versammlung die Beschaffung einer Reichskriegsflotte für eine ihrer wichtigsten Aufgaben. Prinz Adalbert von Preußen wurde Vorsitzender der Reichsmarinekommission. Ihre kleine aber todesmutige Flotte von 3 Dampfern wagte es am 4. Juni 1849 unter dem heldenmütigen Admiral Brommy, bei Helgoland den Dänen ein Gefecht zu liefern, das resultatlos

verlief. Aber aus Mangel an Geld wurde diese Flotte im Herbst 1852 durch Hannibal Fischer in Bremen öffentlich für 1 298 400 Mark versteigert.*)

Anfang der vierziger Jahre begann nun Preußen seine eigene Flotte zu bauen; es baute das Segelschiff Amazone zur Ausbildung von Steuerleuten und 2 Kanonenjollen. 1848 wurde die Amazone und der Postdampfer „Preußischer Adler“ armiert und 18 Kanonenboote mit je 2 Geschützen in Arbeit gegeben. Die neugebildete Marineabteilung unter der Leitung des Prinzen Adalbert verschaffte sich Offiziere aus der Handelsmarine und aus der Landarmee. In den Küstenstädten Norddeutschlands entstanden begeisterte Flottenvereine, die die Regierung kräftig unterstützten. 1850 wurde die Marine-Infanterie gebildet. Auf der Schiffswerft zu Danzig

*) Die Flagge, die diese Flotte führte, befindet sich im Privatbesitz einer badischen Familie.

wurde die Raddampforvette „Danzig“ gebaut, zu Wolgast der Schooner „Frauenlob“, so genannt, weil der Frauenverein zu seinem Bau 69 000 Mark beisteuerte. „Gefion“ und „Barbarossa“ ersteigerte Preußen von der Reichsmarine. „Thetis“ war das erste Kadettenschulschiff der preußischen Marine. 1853 wurde die Admiralität errichtet, deren Leiter wiederum Prinz Adalbert wurde. Das Personal zerfiel von nun an in Matrosenkörper und Werkkörper (Divisionen). Die Wehrpflicht wurde auch zur See Gesetz, so daß Reserve und Seewehr wie bei dem Landheer eingeführt werden konnten; Wilhelmshafen wurde Kriegshafen.

Im Jahre 1856 mußte die junge Marine ihre erste Prüfung bestehen. Als die Risspiraten an der Küste von Marokko ein preußisches Handelsschiff überfallen hatten, segelte Prinz Adalbert dorthin, landete an der marokkanischen Küste und brachte den Piraten große Verluste bei.

1859—62 unternahm man die erste Expedition nach Ostasien, um in China und Japan Handelsverbindungen anzuknüpfen. Kapitän Sundewall war begleitet von der „Arkona, Frauenlob, Thetis und Elbe“. Leider fand „Frauenlob“ (4 Offiziere, 1 Arzt, 41 Mann) durch einen Taifun einen jähen Untergang bei Jaddo. Mit reichen Erfolgen kehrte das Geschwader 1862 nach der Heimat zurück. Ein zweiter herber Verlust traf die kühn aufstrebende Marine bei der holländischen Küste, wo am 14. November 1861 das Schulschiff Amazone (5 Offiziere, 1 Arzt, 19 Kadetten, 120 Mann) das Opfer eines Orkanes wurden.

Welch jeemännischer Heldennut diese kleine Flotte befehlte, bewies sie bei Zasmund gegen die Dänen (17. März 1864); auch ins Gefecht bei Helgoland griff sie mutig ein.

1865 wurde die Marinestation von Danzig nach Kiel verlegt, wo sie sich heute noch befindet.

Am Kriege von 1866, der sich sehr rasch abspielte, konnte sich die Flotte kaum beteiligen.

Als nach Beendigung des Krieges von 1866 alle preußischen Schiffe in den Besitz des norddeutschen Bundes übergegangen waren, hielten am 1. Oktober 1867 alle Schiffe die schwarz-weiß-rote Flagge. Von nun ab wurden auch größere Summen für Küstenschutz und Hafensbau bewilligt, und es wurde unverzüglich ein Flottengründungsplan ausgearbeitet. Ehe man aber den gewünschten Schiffsbestand erreichte, brach der deutsch-französische Krieg aus; man hatte den 232 französischen Kriegsschiffen, worunter 33 Panzer, nur 37 deutsche und unter diesen nur 5 gepanzerte entgegenzustellen. Ein großes Glück für unsere Flotte war es, daß unsere Landheere gleich so entscheidende Siege erfochten, daß die Franzosen keine Truppen im Lande ent-

behren konnten; ihre Schiffe mußten sich auf die Blokade unserer Häfen beschränken. Bei Havana nahm am 9. November unser im Ausland befindliches Kanonenboot „Meteor“ den Kampf mit dem viel stärkeren französischen Aviso „Bouvet“ unverzagt auf und jagte ihn durch gutgezielte Schüsse in die Flucht. Befehligt war damals der Meteor vom Kapitänleutnant Knorr.

Mit der Gründung des Deutschen Reiches wurde die Marine des norddeutschen Bundes zur kaiserlich Deutschen Marine. Die Admiralität ist heute die oberste Marinebehörde. Um tüchtige Seeoffiziere und Unteroffiziere zu bekommen, wurde die Marineakademie in Kiel und die Schiffsjungenabteilung in Friedrichsort gegründet.

Am 6. Juni 1873 starb Prinz Adalbert von Preußen, der sich um die deutsche Marine unvergängliche Lorbeeren verdient hat. Wie die Träume seiner Kindheit, so war die Sehnsucht des Jünglings, der Wunsch des Mannes, das Wollen und Wirken der letzten Jahrzehnte seines Lebens der eine Gedanke: „die vaterländische Marine“. Adalberts Nachfolger in der Marine war bis 1883 General von Stosch. Während dieser Zeit hat sich Deutschland im Kriegsschiffbau vom Auslande völlig unabhängig gemacht, die Schiffe der deutschen Marine wurden auf deutschen Werften gebaut. Unter General von Stosch haben unsere Kriegsschiffe die deutsche Flagge in alle Lande getragen und unseren Brüdern in der Fremde gezeigt, daß das neue Deutsche Reich mächtig genug ist, ihnen in allen Fällen seinen kräftigen Schutz angedeihen zu lassen. Der Untergang des „Großen Kurfürsten“, der infolge Zusammenstoßes mit dem „König Wilhelm“ bei Folkestone sank, wird uns unvergeßlich sein. Auch sei jener 269 wackeren Männer, die mit ihm in den Wellen ihr frühes Grab fanden, hier in Ehren gedacht.

Die erste große Flottenschau fand am 17. September 1881 bei Kiel statt und fand so sehr die Anerkennung unseres allverehrten Heldenkaisers „Wilhelms des Großen“, daß Se. Majestät dem General von Stosch noch an demselben Tage wegen „seines hervorragenden Verdienstes um die Fortentwicklung der Marine“ den hohen Orden vom schwarzen Adler verlieh.

Stoschs Nachfolger wurde Caprivi, der bis zum Jahre 1888 Chef der Admiralität war und als solcher sich große Verdienste um die Organisation der Marine, ganz besonders aber um das Torpedowesen erwarb. Unter Caprivi trat eine ganz neue Aufgabe an unsere Marine heran. Am 4. Juli 1884 hißte die „Möve“ im Togolande an der westafrikanischen Küste und gleich darauf, am

21. Juli, in Kamerun die schwarz-weiß-rote Flagge. Ihrem Beispiel folgte die „Elisabeth“, die am 6. August in Angra Pequena und im November auf Neu-Guinea die deutsche Fahne wehen ließ. Der deutsch-ostafrikanischen Gesellschaft, die mit dem Sultan von Sansibar Verträge abgeschlossen hatte, die dieser später nicht halten wollte, verhalf unser stoltes Geschwader „Bismarck, Gneisenau, Elisabeth, Stosch, Habicht“ zu ihrem guten Rechte. Für die Erwerbung der Samoa-Inseln, über die wir an anderer Stelle ausführlich schreiben werden, war leider die Mehrheit des deutschen Reichstages nicht zu haben.

Zwei schwere Verluste hat in dieser Periode unsere Flotte zu verzeichnen. Am 28. Oktober 1884 strandete die Schiffsjungenbrigg „Andine“ bei Agger an der Nordseeküste; ihre gesamte Mannschaft konnte bis auf einen Obermatrosen gerettet werden. Dagegen ging im Juni 1885 die Korvette „Augusta“ im Golf von Aden während eines furchtbaren Orkans mit 9 Offizieren und 214 Mann spurlos unter.

Als am 9. März 1888 unser erhabener Heldenkaiser Wilhelm der Große seine Augen für immer schloß, und als ihm am 15. Juli sein Sohn Kaiser Friedrich III., der Liebling aller Deutschen in Süd und Nord, folgte, da übernahm Kaiser Wilhelm II. den Oberbefehl über die Marine. Mächtig entwickelte sich auch unter Wilhelm II. die deutsche Flotte. An dieser Stelle sei des „Adler“ und des „Eber“ gedacht, die am 16. März 1889 durch einen entsetzlichen Orkan an den Korallenriffen im Hafen von Apia (Samoa) (lies unseren Aufsatz „Samoa“) wie leichte Nußschalen zerschmettert wurden, während es der „Olga“ gelang, durch Auslaufen auf weichen Sand sich zu retten.

Als freudiges Ereignis ist an dieser Stelle zu erwähnen, daß am 10. August 1890 die Einstellung des Prinzen Adalbert von Preußen als Unterleutnant in die Marine erfolgte.

Noch steht frisch in unserer Erinnerung das Schicksal des „Altis“ und der Heldentod ihrer ge-



Caprivi.



Prinz Adalbert von Preußen.

treuen Besatzung. Auf seiner regelmäßigen Kreuzerfahrt begriffen, war der „Altis“ bei starkem Nebel in die Nähe des Schantung-Vorgebirges gekommen, als der von allen Seeleuten so sehr gefürchtete Taifun losbrach, und das schöne Schiff am Felsen zerschmetterte.

Dieses Unglück hat einen tiefen Eindruck auf unsere Nation und auf die gesamte Menschheit gemacht. Es hat aber auch der Welt gezeigt, daß unser Vaterland Helden zur See besitzt, auf die es sich in der Stunde der Not so fest verlassen kann, wie auf die treue Wacht am Rhein. Noch



Kapitänleutnant Otto Braun.

schau ich im Geiste jenes tiefergreifende Bild, das bei der ersten Nachricht sich tief und unauslöschlich meinem Geiste einprägte: den sicheren Tod vor Augen bringt der tapfere Kapitänleutnant Otto Braun und seine treue Mannschaft ein dreifaches Hurra auf unsern Kaiser Wilhelm II. aus, das den tosenden Orkan kräftiglich überdönt. „Treu ihrem Fahneide, treu ihrem Kaiser bis in den Tod, starben auch diese Helden den schönen, weihvollen Tod fürs Vaterland.“ Welch tiefer Schmerz bei dieser Trauerbotschaft unseres Kaisers Seele zerschneidet, davon zeugt sein tiefempfundener Erlaß an den kommandierenden Admiral, in dem er der vielen braven Männer und der überaus tüchtigen Offiziere ergreifend gedenkt.

Dort wo der Wufungfluß den Sutichonfluß aufnimmt, liegt der Stadtgarten von Schanghai. Diesem öffentlichen Garten gegenüber ist auch stets der Ankerplatz des „Altis“ gewesen. Seinem alten Ankerplatz gegenüber, am Norbeingange zum Stadtgarten, wurde im Jahre 1898 dem „Altis“ ein Denkmal errichtet und am 21. November eingeweiht. Die Vorderseite dieses Denkmals*) schmückt ein Lorbeerkranz, dessen Schleifen die Inschriften tragen: „Die Deutschen Chinas“ „Die Kaiserliche Marine“. Den Sockel schmücken 4 Gedächtnistafeln, von denen die eine die 58 Namen der verunglückten Mannschaften, die andere ein Bild des „Altis“, die übrigen eine Widmung und die Namen des Kommandanten Otto Braun und des Stabs zeigen. Die Einweihungsfeier, die durch die Anwesenheit Seiner königlichen Hoheit des Prinzen Heinrich erhöht wurde, legte Zeugnis ab von der großen Achtung, die die Welt deutschem Seemannsmute zollt. — In unseren Herzen aber

haben sich die treuen Kameraden des „Altis“ ein Denkmal errichtet, das dauernder ist als Erz.

Auch sei an diesem Ehrenplatze des Torpedobootes „S 26“ gedacht, das am 22. September 1897 durch eine von hinten auflaufende See zum Kentern gebracht wurde. 6 Mann der Besatzung waren im Nu von den Wellen verschlungen, unter ihnen der Kommandant Leutnant zur See Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg, auf den unser Kaiser und unsere Marine so große Hoffnungen gesetzt hatten. Im Augenblick des Todes hat der Herzog bewiesen, daß ein deutscher Prinz in der Stunde der Gefahr um das Wohl seiner Besatzung mehr bekümmert ist, als um sein eigenes.



Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg.

In all den schweren Kämpfen hat unsere Marine die Prüfung vorzüglich bestanden. Sie hat allzeit Mut, Ausdauer und Entschlossenheit im höchsten Grade bewiesen; darum nimmt sie auch den gebührenden Ehrenplatz unter den seefahrenden Nationen der weiten Erde ein.

Es erübrigt noch, der Männer zu gedenken, die seit 1888 die leitenden Stellungen in der deutschen Marine einnahmen.

Auf General von Caprivi folgte als Chef der Admiralität Graf von Monts. Als dieser schon am 19. Januar 1889 das Zeitliche segnete, wurde Vizeadmiral von der Goltz sein Nachfolger. Am 30. März 1889 wurde die Admiralität in 2 oberste Marinebehörden zerlegt: Das Oberkommando der Marine, dem die Kommandoangelegenheiten, und das Reichsmarineamt, dem die Verwaltungsangelegenheiten überwiesen wurden. Der erste Staatssekretär des Reichsmarineamts wurde Admiral Heusinger, ihm folgte Admiral Hollmann und diesem 1897 Kontreadmiral Tirpitz, der noch im Dienste ist und wegen seiner Verdienste um die Flotte zum Staatsminister ernannt wurde.



Kontreadmiral Tirpitz.

Freiherr von der Goltz behielt als kommandierender Admiral das Oberkommando bei, bis ihn Admiral Knorr, dem der Kaiser am 18. Januar 1898 den erblichen Adel verlieh, ablöste.

Admiral von Knorr war auf allen Gebieten des Dienstes und der Organisation unermüdetlich

*) Siehe Abbildung Seite 34.

thätig. Als in den Jahren 1895/96 die nicht länger zu verschiebende Ausgestaltung der Flotte endlich auf die Tagesordnung gesetzt war und im Reichstage auf große Schwierigkeiten stieß, da vertrat Admiral von Knorr mit voller Entschiedenheit die Anschauung, daß dem Reiche über den Zustand unserer Seemacht die volle Wahrheit gesagt und die öffentliche Meinung zur Mitwirkung und Entscheidung aufgerufen werde. So hat er auch an der Neugestaltung der Flotte seinen hervorragenden Anteil. Unausgesetzt war sein Augenmerk darauf gerichtet, der Flotte für den nach Kriegsausbruch wohl unmittelbar zu gewärtigenden Tag der Schlacht die höchste Leistungsfähigkeit zu sichern. Die geringere Zahl der Schiffe sollte durch die Tüch-



Admiral von Knorr.

tigkeit der Offiziere und der Besatzungen möglichst ausgeglichen werden. In diesem Sinne wollte er die Organisation und Ausbildung nach allen Richtungen hin geleitet wissen, sie sollte vor allen Dingen auf den Krieg, auf einen schnellen Kriegsausbruch und eine unmittelbar daran anschließende Aktion gerichtet sein. — Die Flotte glorreich, wie einst den „Meteor“, vor dem Feinde zu kommandieren, ist Knorr nicht mehr vergönnt gewesen. Aber an allen Ehren, die unsere Marine sich in den letzten Jahren in allen Weltteilen erworben, an der hohen Achtung, die ihr bei Freund und Feind zuteil wird, hat Admiral von Knorr ein großes Verdienst; an Tagen etwaiger künftiger Entscheidungen wird die von ihm gestreute Saat ruhmvoll aufgehen. In seiner Person verkörperte sich fast die gesamte halbhundertjährige Entwicklung unserer Marine, deren erste kümmerliche Anfänge er einst gesehen

So scheidet, während wir diese Zeilen schreiben, ein Mann aus der leitenden Stellung unserer Marine aus, der die großen Fähigkeiten seines Geistes freudigen Herzens in den Dienst des Vaterlandes gestellt hat.

Nach dem Rücktritt von Knorrs wurde im Frühjahr des Jahres 1899 Admiral Köster Chef der Marinestation der Ostsee und zugleich zum Generalinspekteur der Marine ernannt. Gleichzeitig mit Admiral Köster ist der bisherige Stabschef des Marinekommandos Kontreadmiral Bendemann zum Chef des Generalstabes der Marine befördert worden.

Der 20. März 1899 war ein neuer Ehrentag für unsere Marine, da an diesem Tage mittags 12 Uhr in Kiel die Einstellung des Prinzen Waldemar in die Marine vor den Kasernen der Matrosendivision und des Seebataillons in Gegenwart des Kaiserpaars, der kaiserlichen Prinzen, des Gefolges und zahlreicher hoher Offiziere stattfand. Der Kaiser hielt etwa folgende Ansprache: „Der heutige Tag ist wiederum ein bedeutender für die deutsche Marine, denn der älteste Sohn des im fernen Osten als Kommandeur des Kreuzergeschwaders weilenden Prinzen Heinrich trägt heute zum erstenmale den Rock, den sein Vater und viele tüchtige Offiziere im Dienste des Vaterlandes tragen. Es ist ein Vorrecht der Prinzen des Hohenzollernhauses, vom 10. Jahre an zu lernen, ihre Kraft und Arbeit in den Dienst des Vaterlandes zu stellen und beim ersten Garderegiment einzutreten.“ Der Kaiser gab sodann der



Kontreadmiral Bendemann.

Hoffnung Ausdruck, daß die Hohenzollerprinzen auch der Marine mit gleichem Eifer ihre Dienste widmen und sprach den Wunsch aus, daß in dem hoffnungsvollen jungen Prinzen die Marine einen tüchtigen, braven und ritterlichen Offizier heranwachsen sehen möge, der durch Thatkraft und Gesinnung, durch dasselbe Gefühl für das Vaterland ausgezeichnet sei, wie sein hervorragender Vater. „Mögen unsere Glückwünsche hinunterhallen über die Meere nach dem neuen Deutschland!“ — Der Kaiser schloß mit einem Hurra auf den Prinzen Heinrich. Alsdann brachte Admiral Köster ein Hoch auf den Kaiser aus, die Truppen präsentierten, die Musik spielte die Nationalhymne.

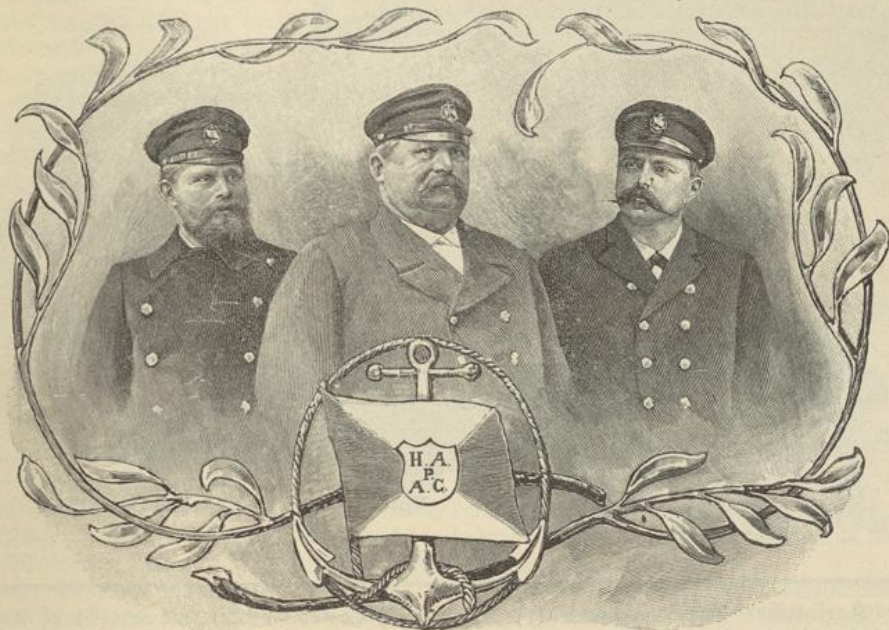
War der 20. März 1899 ein Ehrentag für die Marine, so war schon der 28. März 1898 ein Ehren- und Freudentag für die deutsche Seemacht, insbesondere aber für alle Badener und ganz hervorragend für die alten wie jungen Mitglieder

unserer Militärvereine; denn an diesem Tage wurde unser innigstgeliebter Großherzog, unser hoher Protektor für „seine unermüdliche Mitarbeit“ beim Ausbau der deutschen Flotte à la suite unserer Marine-Infanterie gestellt. (vergl. unsere Kunst-Beilage.) Dieser Kaiserliche Dank und diese Kaiser-

liche Ehrung unseres erhabenen Landesfürsten hat unser badisches Volk, ganz besonders aber uns Soldaten fest und unzertrennlich mit dem Wohl und Wehe unserer aufblühenden deutschen Flotte verknüpft. Beherzigen wir auch die goldenen Worte: „Unsere Zukunft liegt auf dem Meere!“

Die Helden der deutschen Handelsmarine.

Von S. Fischer.



Wilhelm Kuhl, 1. Offizier,
geb. 1855 zu Numund bei Begefac.

Kapitän Gustav Schmidt,
geb. 1842 zu Wismar.

Robert Bernhardt, Obermaschinist,
geb. 1852 zu Ullersdorf bei Glatz.

Unbeschreiblicher Jubel erfüllte Deutschlands Gaue und hoch schlug das Herz der alten „Freien und Hansestadt Hamburg“, als am 24. Februar 1899 sich schnell wie eine Windsbraut die Kunde verbreitete, „Bulgaria mit ihren deutschen Seehelden“ ist im Hafen von Punta Delgada auf den Azoren eingelaufen, die Braven sind gerettet. — Nach menschlichem Ermessen mußte die Bulgaria als verloren betrachtet werden; denn in der Nacht vom 1. auf 2. Februar wurde sie während eines furchtbaren Sturms steuerlos und hatte in diesem Zustande volle 3 Tage mit dem rasenden Elemente zu kämpfen. Am 5. Februar morgens begann das Schiff noch obendrein zu sinken. Da kamen gerade rechtzeitig die Seedampfer „Weehawken“ und „Viktoria“ in Sicht und suchten einen Teil der Reisenden zu retten. Jedoch der entfesselte Sturm trennte die Schiffe schnell und unbarmherzig von einander. Am 12. Februar traf „Weehawken“ mit 16 Frauen und Kindern und 9 Mann der Besatzung der „Bulgaria“ in Punta Delgada ein. Vier Matrosen, die der Sturm samt Boot mit sich fortgerissen hatte,

retteten sich auf die „Viktoria.“ Diese Geretteten telegraphierten die erschreckende und niederschmetternde Nachricht: „Wir verließen Bulgaria in sinkendem Zustande.“ War somit in der That nach menschlichem Dafürhalten das Schiff verloren, so hat die übermenschliche Anstrengung und der unbeugsame Seemannsmut der wackeren Führer und tapferen Mannschaft dasselbe gerettet. Allerdings war der 24tägige Kampf mit Sturm und Wogen für die 66 Mann starke Besatzung ein unbeschreiblich harter, um so mehr, als die Stürme ununterbrochen wütheten. Dazu war das Steuer total vernichtet, so daß das Schiff in den Wind drehte, zwei Luken waren eingeschlagen, im Raum Nr. 4. (das Fahrzeug ist durch Schossen in 11 Räume zerlegt) stand das Wasser 16 Fuß tief, die ganze Ladung war so sehr nach Backbord übergeschossen, daß Schlagseite entstand; die 108 Pferde, die verendet waren, konnten erst am 6. Tage über Bord geworfen werden, die Pumprohre waren durch Getreide verstopft, alle Treppen auf Deck zerschlagen — und trotzdem hielten die deutschen Seeleute aus so