

Max Drost

Erinnerungen

**Meine Reise auf
S.M.S PRINZESS WILHELM
nach China und Japan
1895 - 1897**

*Fahrt nach Wilhelmshaven
von Werden / Ruhr*

7.08 Uhr von Werden - von Essen
9.45 Uhr nach Karternberg - Hesler -
Schalke - Bismark - Dorsten, hier 2
Stunden Aufenthalt, dann nach Rheine,
hier umsteigen nach Oldenburg.
hier 1 1/4 Stunde Aufenthalt - nach
Wilhelmshaven.
Hier um 8.25 Uhr angekommen.

27. April 1895

Am 27. April kamen wir zum Auslaufen.
Ein lautes Jubelgeschrei ertönte aus
allen Kehlen, denn jeder sehnte sich
schon längst weg von der öden
Nordseeküste in die weite Ferne.

Wir verholten gleich in die Schleuse
und warteten da auf die Flut.

Unterdessen hatte sich eine große
Menschenmenge angesammelt; auch
die Matrosenkapelle war erschienen.
Sie stimmte das Lied an : 'Wenn die
Schwalben wiederkommen - übers
Jahr...' - aber da wurde doch allen
eng ums Herz.

Als wir nun unseren in der Heimat
Zurückbleibenden ein dreifaches
'Hoch!' ausgebracht hatten, dampften
wir ab. Traurig schauten und grüßten
die Angehörigen der Matrosen, die
verheiratet oder aus der Nähe herbei-
geeilt waren, uns nach - bis das Schiff
ihren Blicken entschwunden war.

28. April 1895

Abend 8 Uhr passierten wir die Linie
Dover-Calais.

29. April 1895

Vormittags verschwand das letzte
Stück der französischen Küste, die wir
lange an Backbordseite hatten, und
wir befinden uns nun auf dem uner-
meßlichen Atlantischen Oceane.

Das Wetter ist besonders schön, und
wir haben somit in dem grünlich blau-
en Wasser einen kleinen Ersatz für die
auf dem Lande schon erwachte Natur.

30. April 1895

Die Tiefe des Meeres wurde heute
mittels Patentlotes gemessen. Sie be-
trug 1300 Mtr.

Am 30. April und am 1. Mai hatten
wir die spanische und dann die por-
tugiesische Küste in Sicht; auch konn-
ten wir das Kloster St. Vincent deut-
lich erkennen.

3. Mai 1895

Nach Plan sollten wir am Freitag in
Gibraltar ankommen und liefen auch
wirklich morgens um 6 Uhr in Gibralt-
ar ein. Wir haben jetzt die wunder-
schöne und starke Festung vor uns.

Hier nahmen wir Kohlen auf und die
Matrosen hatten hier Bootsguhlen¹.

4. Mai 1895

Mittags zwölf Uhr hieß es 'Anker
auf!', um ins Mittelmeer zu ver-
schwin- den und nach Port Said zu
kommen.

12. Mai 1895

Vormittags 11 Uhr legten wir in Port
Said an. Die Stadt liegt ganz am Su-
ezkanal und gehört zu Ägypten. Es ist
hier ein großartiger Weltverkehr. Es
wimmelt hier von Menschen aller Na-
tionen: Neger, Araber, Türken, Euro-
päer und so weiter. Die Mehrzahl sind
jedoch Türken und Araber, welche
uns auch die Kohlen trimmten. 550
Tonnen nahmen wir an Bord.

Abends 6 Uhr dampften wir wieder
ab, nachdem wir noch einen Schein-

¹ durften von Bord

werfer übernommen hatten, welcher auch gleich in Tätigkeit gesetzt wurde, um den Weg durch den Suezkanal besser besehen zu können.

Dann und wann kamen wir an einer Signalstation vorbei; sonst haben wir auf beiden Seiten die Wüste Sahara. Gelegentlich kommt uns ein Jäger oder eine Karawane in Sicht, die am Ufer des Kanals mit ihren Kamelen lagert.

Die Gebäude der Signalstationen gewähren uns durch ihre Bauart, umgeben von schattigen Palmen und sonstigen Anpflanzungen einen herrlichen Anblick.

13. Mai 1895

Nur an diesen Signalstationen können sich die Schiffe begegnen, da an anderen Stellen der Kanal nicht breit genug ist.

An beiden Seiten haben wir nur noch öde Sandwüsten.

14. Mai 1895

Morgens 4 Uhr kamen wir in Aden an. Hier hatten wir eine unmenschliche Hitze, 35 Grad Reaumur im Schatten (d. i. ca. 44 Grad Celsius).

Nachmittags begruben wir den Herrn Oberfeuermeistersmaat Bröer.

Das Volk, meistens Araber und Neger, lebt meistens vom Kohlen Trimmen und wohnt hauptsächlich in den Bergen.

Abends stachen wir wieder in See.

15. Mai 1895

Die Hitze nimmt immer noch zu. Noch in der Nacht war der Feuermeister Möwes gestorben, am Hitzschlag. Des Morgens, es war gerade Sonntag, begruben wir ihn ins Rote Meer.

27. Mai 1895

Abends kamen wir in Colombo² an. Anderen Tags konnten wir an Land gehen und uns mal wieder erholen.

Ein holländisches Kriegsschiff ankerte neben uns; seine Besatzung sang abends deutsche Lieder.

² Hauptstadt von Sri Lanka, Ceylon

Den 1. Juni 1895

gingen wir wieder in See und wandten dem schönen Ostindien den Rücken.

5. Juni 1895

Die holländische Insel Sumatra³ in Sicht. Hier erblickten wir auch zum ersten Male riesige Fische.

7. Juni 1895

Ankunft in Singapore⁴, wo wir gleich an der Kohlenpier anlegten. Mittags gingen wir an Land, wo wir uns mächtig amüsierten.

10. Juni 1895

Vormittags stachen wir wieder in See nach Hongkong. Während dieser Fahrt kamen wieder verschiedene Fälle von Hitzschlag vor; die Männer erholten sich jedoch bald wieder.

13. Juni 1895

Die Hitze hat - obwohl der Kurs jetzt mehr nach Norden ging - nicht nachgelassen; in den Bunkern entzündeten sich die Kohlen.

15. Juni 1895

Ankunft in Hongkong. Hongkong, am Fuße hoher Berge gelegen, ist eine schöne chinesische Stadt, welche aber den Engländern gehört.

Während der zehn Tage, die wir da vor Anker lagen, sind wir jeden Tag auf Urlaub gewesen und haben uns die Stadt gründlich angesehen.

Unser Schiff wurde hier erstmals weiß angestrichen.

23. Juni 1895

Heute kam S.M.S. KAISER zum ersten Male nach Hongkong.

30. Juni 1895

Morgens neun Uhr 'Anker auf!' - nach Shanghai⁵ in See

1. Juli 1895

Insel Formosa⁶ in Sicht.

3. Juli 1895

³ Größte der Großen Sunda-Inseln, Indonesien

⁴ Im Süden der Malaiischen Halbinsel, damals wichtigster Stützpunkt des britischen Fernost-handels

⁵ An der Jangtsekiang-Mündung entwickelte sich Shanghai im 19. Jh. zum wichtigsten Umschlagplatz des Handels mit China.

⁶ Heute Taiwan

Frühmorgens hatten wir das frische, gelbe Wasser vor uns; wir fuhren in das Gelbe Meer ein.

Nachdem wir die Lotsenflagge im Vortopp gehißt hatten, war auch bald ein Lotse in Sicht, und nach 3 Stunden lagen wir neben S.M.S. IRENE in Wusong - zwei Stunden vor Shanghai - vor Anker.

Auf der IRENE war der Admiral an Bord.

7. Juli 1895

Am 7. Juli lief auch S.M.S. ARKONA hier ein.

14. Juli 1895

Sonntagnachmittag lichteten wir, die ARKONA und die IRENE die Anker und legten uns mit dem KAISER zusammen auf Reede. Nachts drei Uhr ging das neu gebildete Kreuzerge-

und legten uns mit dem KAISER zusammen auf Reede. Nachts drei Uhr ging das neu gebildete Kreuzergeschwader unter dem Befehl 'Anker auf!' nach Tschifu in See.

17. Juli 1895

Ankunft in Tschifu⁷. Hier hatten wir mehrmals Landungsmanöver.

Am 26. Juli 1895

gingen wir unter dem Befehl 'Anker auf!' in See, um nach Kobe⁸ zu fahren. Uns begleiteten KAISER, IRENE und ARKONA.

28. Juli 1895

Wir kommen in Kobe an, bleiben aber wegen der Cholera nur 2 Stunden liegen. Die IRENE gab hier einen Toten von Bord. Dann ging es weiter nach Yokohama⁹.

1. August 1895

Nun sind wir in Yokohama. Wir gehen an Land, um uns zu amüsieren.

12. August 1895

⁷ Heute Yantai, Hafenstadt an der nördlichen Spitze der Halbinsel Schandong am Gelben Meer.

⁸ Wichtige japanische Hafen- und Handelsstadt auf der Insel Honshu, malerisch gelegen.

⁹ An der Tokio-Bucht gelegen, bedeutendster Handelshafen Japans.

Wir lichteten die Anker und fuhren nach Hakodate¹⁰, um Schießübungen abzuhalten. Hier wurde auch das 25-jährige Jubiläum des Sieges bei Sedan großartig an Land gefeiert.

Zum Appell mitbringen:

Montag: Handwaffen und Stiefel

Dienstag: Jacke, blaue Hemden und Mütze

Mittwoch: Blaue Hosen, seidene und wollene Tücher

Donnerstag: Handwaffen

Freitag: Überzieher und Utensilienkasten

Sonnabend: Unterzeug, Arbeitszeug, weißes Zeug

26. September 1895

Hier löste sich das Kriegsgeschwader auf, und wir gingen nach Wei-hai-wei, wo wir am

1. Oktober 1895

ankamen.

Wei-hai-wei¹¹ war eine der stärksten chinesischen Festungen, wurde aber von den Japanern total zerstört.

Chinesische Kriegsschiffe, welche von den Japanern in den Grund geschossen worden waren, ragten mit ihren Masten noch aus dem Wasser hervor. Taucher waren gerade an jedem Schiff emsig zugange, um alles aus den Wracks herauszuholen.

Japanisches Militär lag noch an Land, wurde aber eben auf Transportdampfer eingeschifft. Das japanische Kriegsschiff lichtete sofort die Anker, als wir hereinkamen.

Neue Krupp'sche Geschütze, die noch nicht ausgepackt waren, standen noch auf den Wällen; sie waren den Japanern hier in die Hände gefallen.

Am 2. Oktober 1895

gingen wir unter dem Befehl 'Anker auf!' nach Tschifu und von hier

am 9. Oktober 1895

nach Jaku, um

am 12. Oktober 1895

wieder in Tschifu anzukommen.

Am 28. Oktober 1895

stachen wir wieder in See, um

¹⁰ Älteste Hafenstadt der japanischen Insel Hokkaido.

¹¹ Heute Weihai, westlich am Gelben Meer gelegener eisfreier Hafen.

am 30. Oktober 1895
zwischen den Wusong-Inseln vor Anker zu gehen, wo uns die *ILTIS* des anderen Morgens Post und Befehle brachte.

Dann hieß es bald 'Anker Auf!' und wir fuhren auf *Wurdi* zu und dann weiter, bis wir vor *Amoy*¹² vor Anker gingen.

Hier haben wir nun immerfort sehr schlechtes Wetter.

Am 10. November 1895 gingen wir in den Hafen von *Amoy* hinein. Hier erkrankte der Matrose *Eicke*.

Am 19. November 1895 fuhren wir mit 50 Seesoldaten vom *KAISER* an Bord nach *Shanghai*, wo wir

am 22. November 1895 ankamen. Die Seesoldaten wurden hier ausgeschifft.

Am 30. November 1895 fuhren wir nach *Nagasaki*¹³. Während dieser Fahrt nahmen wir vor der chinesischen Küste Vermessungen vor.

4. Dezember 1895
Wir kommen in *Nagasaki* an.

14. - 22. November 1895
Zu Reparaturen im Dock.

1896

Am 15. Januar 1896 gingen wir nach *Amoy*, wo wir *Kaisers* Geburtstag feierten. Hier wurde alsdann das *Geschwader-Reespuhlen* abgehalten.

11. Februar 1896
gingen wir nach *Hongkong*.

12. Februar 1896
kamen wir in *Hongkong* an und gingen an der *Werft* vor Anker.

Am 28. Februar 1896

¹² Heute *Xiamen* (*Hsiamen*), chin. Fischerei- und Handelshafen an der Straße von *Formosa* (*Taiwan*)

¹³ Malerischer Naturhafen im Südwesten Japans, stand bereits seit der Mitte des 17. Jhs. dem Westhandel offen.

kam der *Lloyd-Dampfer PRINZ HEINRICH* und ging neben uns ins Dock. Ich war mehrere Male an Bord, wo alles prachtvoll eingerichtet ist.

24. März 1896
gingen wir nach *Amoy*. Auf dieser Fahrt hatten wir viel *Seegang*.

Am 25. März 1896
kamen wir in *Amoy* an.

26. März 1896
Wir verließen *Amoy* und machten 4 Stunden mit forcierter Fahrt, wobei wir pro Stunde 19,8 Meilen herauschlugen. Dann ging es mit 16 Meilen weiter nach *Shanghai*.

28. März 1896
Wir kamen eben in *Wusong* an, wo sich gerade der *Vicekönig Li-Hung-Shang* auf einem französischen *Postdampfer* einschiffte, wozu der ganze Strand und die Befestigungen großartig geschmückt waren. Die unzähligen *Kriegsdschunken* gaben *Salut*; ein großartiges *Palaver*.

3. April 1896
Nachmittags 2 Uhr gingen wir unter dem Befehl 'Anker auf!' in See, um nach *Yokohama* zu dampfen.

Charfreitag in See. Nachmittags großartiges *Gänserupfen*.
Viel *Seegang*.

5. April 1896
Ostersonntag.
Viel *Dünung*, sonst schönes Wetter. Nachmittags *großes Eiersuchen*. 6000 Stück Eier waren im Schiff versteckt worden.

6. April 1896
Ostermontag.
Morgens kam der *Fudschijama* in Sicht, welcher der höchste Berg Japans ist. Es ragte nur die Spitze aus den *Wolken* heraus.

Nachmittags 3 Uhr liefen wir in *Yokohama* ein.

28. April 1896
9½ Uhr morgens verließen wir *Yokohama* und hatten

am 29. April 1896

abends beinahe eine Kollision mit einem englischen Dampfer in der Binnensee-Einfahrt.

Andern Morgens begegnete uns das französische Kriegsschiff *BAIJARD*, auf welchem die Kapelle das Lied 'Ich bin ein Preuße!' spielte.

1. Mai 1896

Ankunft in Nagasaki, wo die Ablösung von *IRENE*, *ARKONA* und *KORMORAN* erfolgte. Unser Erster Offizier und der Navigationsoffizier wurden auch abgelöst.

26. Mai 1896

lichtete das ganze Geschwader die Anker um nach Port Hamilton zu dampfen, wo wir am nächsten Tage einliefen.

30. Mai 1896

'Anker auf!' Nach Shanghai! Starker Nebel auf See.

31. Mai 1896

An meinem Geburtstage 1896 kamen wir Nachmittags auf der Reede von Shanghai an. Am andern Tage kam der *ILTIS* von Shanghai und übernahm seinen Seeproviand und seine Munition, die wir von Nagasaki mitgebracht hatten.

2. Juni 1896

Abends ging der *ILTIS* schon den Yang-tse-Kiang hinauf nach Nanking¹⁴.

3. Juni 1896

Morgens 5 Uhr gingen wir unter dem Befehl 'Anker auf!' mit forcierter Fahrt von über 16 Meilen pro Stunde ab nach Nanking. Um 6 ½ Uhr liefen wir aber schon auf Grund, obwohl wir einen Lotsen an Bord hatten. Nach kolossaler Arbeit kamen wir mit Hilfe eines Schleppers aus Huang-hai wieder frei.

Andern Morgens ging die Fahrt von neuem los; abends gingen wir bei dem Orte Schiak-wan vor Anker. Von da geht die Chaussee nach Nanking, 2

¹⁴ Nan jing, historische, von 35 km langer Mauer umschlossene 'Südliche Hauptstadt' in der chin. Provinz Kiangsu.

Stunden zu gehen. Die Fahrt den Fluß herauf ist wundervoll.

In Nanking befinden sich deutsche Offiziere und Unteroffiziere, welche zur Ausbildung chinesischer Truppen hierher gekommen sind.

Kolossal warm war es da und wir hatten eine unausstehliche Last mit den Mosquitos zu ertragen. Auch sonstige Käfer aller Arten kamen gegen ½ 8 Uhr abends immer, als wenn es nur so regnete; es war kaum zum Aushalten.

Später wurde von dem Vicekönig Liu-Kungi ein Fest veranstaltet, wozu unser Erster Offizier, der Navigationsoffizier und der Adjutant eingeladen waren. Die Musikkapelle unseres Schiffes mußte dabei konzertieren.

Ab und zu kamen die deutschen Instrukteure mit ihren chinesischen Soldaten an Bord und besichtigten unser Schiff.

Mehrere Ausflüge haben wir nach der anderen Seite des Flusses gemacht.

Am 8. Juli 1896

fuhren wir weiter nach Hankau¹⁵, immer den Fluß hinauf, an Städten und Dörfern vorbei. Dabei sahen wir viele Festungen.

11. Juli 1896

Wir liefen in Hankau ein. Die Stadt macht vom Wasser aus einen großartigen Eindruck. In der Stadt ist es einem richtig so, als wenn man eine europäische Stadt vor sich hätte.

Hankau ist der Hauptausfuhrort des chinesischen Thees. Zahlreiche Theefabriken befinden sich hier, und längs des Strandes geht eine prachtvolle Promenade.

Den 16. Juli 1896

fuhren wir unter den Hurrarufen der auf der Promenade stehenden Europäer und den Klängen unserer Musik-

¹⁵ Hankow, Teil von Wuhan, der Hauptstadt der chin. Provinz Hupeh an der Mündung des Han-kiang in den Jangtsekiang, der bis hierher für Seeschiffe befahrbar ist. Bedeutender Mittelpunkt Ostchinas. Hankow trägt noch heute stark europäisches Gepräge, zahlreiche ausländische Handelsniederlassungen befinden sich hier.

kapelle wieder flußabwärts nach Nanking.

20. Juli 1896

Ankunft in Nanking

Am 21. Juli 1896 kam der Vicekönig zum Besuche an Bord. Der ganze Weg von Nanking bis zu unserer Landungsbrücke war von chinesischen Soldaten besetzt und mit Flaggen geschmückt. An der Landungsbrücke lagen verschiedene Kriegsschunken, der königliche Dampfer und die Dschunke, in welche der König sich unter Salut sämtlicher chinesischer Kriegsschiffe, Strombatterien, Kriegsschunken und unseres Schiffes sich einschiffte.

Die chinesischen Matrosen paradiereten auf den Rahen, was ein wunderschöner Anblick war.

Als der Vicekönig nun bei uns an Bord war, mußten Tambour und Hornist gleich 'Klar Schiff!' anschlagen. Im Augenblick war alles 'Klar zum Gefecht'.

Den Feind markierte eine Dampfpi-nasse, die um das Schiff herumfuhr. Auf die feuerte nun alles mit Salutkartuschen, aus dem Marsen knatterten die Maschinengewehre, kurz, es war ein Getöse, daß man sein eigen Wort nicht mehr verstehen konnte.

Das Gefolge des Vicekönigs bekam mehr Angst als Vaterlandsliebe, während es dem Vicekönig großartig gefiel.

Nachher mußte dann die Musik auf dem Achterdeck spielen, während die Chinesen im Kommandantensaal durch einen entsetzlichen Kanaster die Luft verpesteten. Dann gingen sie, wieder unter Salut und Radau, von Bord.

Das waren so ungefähr die Nankinger Königstage.

22. Juli 1896

Anker auf nach Wusong! Abends kamen wir auf der Reede an.

Als wir aber andern Morgens in den Hafen einlaufen wollten, liefen wir

wieder auf. Nach großer Mühe und vieler Arbeit wurden wir Nachts 12 Uhr wieder frei.

24. Juli 1896

fuhren wir in den Hafen, nachdem wir abends vorher den Taifun auf Reede noch arg gespürt haben, in dem der ILTIS umgekommen ist.

Untergang S.M.S. ILTIS
an der Küste von Shandong
90 Meilen von Tschifu
Kommandant
Kapitänleutnant Braun

23. Juli 1896

Es braust das Meer, das Schiff erkracht,
Der Kommandant hält die Heldenwacht.

Er steht dort so eisern, doch totenbleich.

Es gilt zu entrinnen dem tückischen Bereich.

Doch kein Menschaugen sieht die Not.

Wie Gott es will!

Hört ihr das Wogengebrüll?

Wie der Blitz kam der Sturmwind über das Meer,
Im schaurigen Wirbel tanzt er umher.

Er tanzt wohl bis auf den Meeresgrund.

'Ein Taifun', so geht es von Mund zu Mund.

Er bringt Verderben, bringt Nacht und Grauen.

Ihr werdet die Heimat wohl nimmermehr schauen.

Es türmen die Wasser zu Bergen sich.

Mit Gewalt hinab
Ins schaurige Grab

In die Schluchten und Gründe
Und gähnenden Schlünde

Zieht der Taifun das eiserne Schiff.

Noch soll es nicht sein!

Denn wieder und wieder
taucht es empor.
Über Berge geht's, durch
manch Wellentor.
Dabei kracht es mit aller Ge-
walt,
Daß es millionenfach wider-
hallt.
Und der Kommandant, ein
deutscher Held
Noch immer ohne Wanken die
Wache hält.
Verloren! Und wieder: Es don-
nert und kracht.
Er weiß es, er hält die Toten-
wacht.
Und die ganze tapfere See-
mannschar
Kämpft todesmutig mit der
Gefahr.
Sie sehen auf den Führer, ei-
nen Fels im Meer,
Und droht der Tod auch rings-
umher,
Er wanket nicht.
Die eiserne Pflicht
den Wackeren gebannt auf
dem Posten hält,
Auf den ihn Gott und sein Kai-
ser gestellt.
Und er denkt an das junge
Weib zu Haus,
An das Kind. Da faßt ihn des
Todes Graus.
O großer Gott! Zu spät! Zu
spät!
Seine Lippen murmeln ein
Stoßgebet.
Noch schrecklicher wird der
Stürme Greuel,
Sie tosen umher mit Donner-
geheul,
Durchdringen Nebel und fins-
tere Nacht;
Es ist, als wolle die höllische
Macht
Den ganzen Erdball vernich-
ten.
Und nach den Klippen, dem
drohenden Riff,

Dahin führt eine Woge das
haltlose Schiff
Und wirft's mit Donnergetöse
an Land,
An Shandongs gefährlichen,
felsigen Strand,
Wobei der eiserne Rumpf zer-
schellt.
Kein Todesschrei durch den
Donner hallt,
Doch ein 'Hoch!' auf den Kai-
ser, ein dreifaches 'Hoch!'
Dringt durch den Sturm, mit
Allgewalt, -
Dann fahren in die gurgelnde
Tiefe hinab,
Die Seemannshelden, der gan-
ze Stab.
Der ganze Stab, kein Offizier
dem Tode entrinnt.

Schlaf wohl, du heldenmütige
Schar!
Stolz fliegt über die Meere der
deutsche Aar.
Still nimmt er ein Lorbeerreis,
senkt es hinab
In das rauschende Meer, Euer
Wogengrab.

3. August 1896
*Der Lloyd-Dampfer SACHSEN lief
hier ein mit der Ablösung für unsere
Reservisten.*

8. August 1896
*Überschiffung der alten und der neu-
en Besatzung.*

13. August 1896
*'Anker auf!' nach der Stelle, an der
der ILTIS gestrandet ist.*

15. August 1896
*Wir kamen an die Stelle bei Shan-
dong¹⁶. Wir ließen ein Boot zu Wasser,
um an jene Stelle zu kommen, was
aber wegen der kolossalen Strömung
und Brandung nicht möglich war.*

¹⁶ Halbinsel und Provinz an der Ostküste Nord-chi-
nas südlich des Gelben Meeres

*Andern Tags dagegen war es ruhiger,
und so kam das Boot bis an die Stelle,
wo dann gleich Zeichnungen aufgenom-
men wurden. Es war nicht viel
mehr vom ILTIS geblieben.*

Der letzte Gruß
an die wackere Schar vom
ILTIS

Was will in dem tobenden Orkan
Das kleine, mutige Schiff?
Noch zieht es ruhig seine
Bahn,
Kühn, durch Wogen und Riff.

Am Flaggenmast der deutsche
Aar,
Er zeigt, wes Geistes Kind
Des Schiffes tapfere, treue
Schar,
Des ILTIS Mannen sind.

Daheim dem flüchtigen Sonnenstrahl
Giebt Mutter viel' Grüße mit.
Nun eile und sag ihm meine
Qual,
Wie ich den Höchsten täglich
bitt:

Daß er meine Stütze, mein
einzig Kind
Da draußen vom tückischen
Meer,
Aus Todesgefahr und Nacht
und Wind
Bald führe zu Mütterchen her.

Doch draußen da brüllet und
tobet das Meer
Gepeitscht von dem rasenden
Sturm.
Um das Schifflin bauen die
Wellen sich her,
Oft höher noch als ein Turm.

Zum Himmel empor, in den
Abgrund hinab,

So macht es das grause Ge-
schick;
Es giebt kein Entrinnen aus
solchem Grab,
Es giebt kein Vor', kein Zu-
rück.

Da ruft der Kapitän in das To-
ben hinein:
'Nun Kinder! Es geht in den
Tod.
Und da es leider nicht anders
kann sein,
Kameraden, gescheh' es ! Mit
Gott!!'

Ein krachender Stoß am ver-
borgenen Riff,
Da klang's, als das Ende nun
da,
Aus allen Kehlen vom sinken-
den Schiff:
'Dem Kaiser! Dem Kaiser! Hur-
rah!'

Noch einmal erhebt sich zur
vollen Wucht
Der zügellose Orkan;
Und schneller und rascher als
man gedacht,
War seine Arbeit gethan.

Dann legen die Winde - so
ohne Zahl-
zur Ruh' sich. Das Meer, es
steht ;
Da kommt der grüßende Son-
nenstrahl.
Der Sonnenstrahl kommt zu
spät.

*Inzwischen war das ganze Geschwa-
der angekommen, und unser Kom-
mandant salutierte zum ersten Male
unserem Admiral.*

*Mittags 12 Uhr mußten wir die Anker
lichten und nach Tschifu gehen, um
Kohlen zu nehmen; abends kamen wir
dort noch an.*

Am 17. August 1896

gingen wir nach Port Hamilton, wo wir wieder zum Geschwader stießen. Mit dem Geschwader führen wir noch verschiedene Orte an, dann ging es gemeinsam nach Hakodate, wo wir

am 23. August 1896 ankamen. Hier lagen zwei englische Geschwader. Wir wollten hier Schießübungen abhalten, aber wegen des andauernd schlechten Wetters kamen wir nicht dazu.

7. September 1896
Heute verließen wir Hakodate, um nach Nagasaki zur Reparatur zu gehen. Bei dieser Fahrt hatten wir den schlimmsten Seegang, den ich auf der PRINZESS WILHELM mitgemacht habe. Alles, was nicht niet- und nagelfest war, flog auf dem Deck herum oder ging über Bord.

12. September 1896
Ankunft in Nagasaki. Wir legten uns gleich an die Werfbourge.

29. September 1896
Es kam ein mexikanisches Kriegs- und Admiralsschiff herein, das erste, das wir gesehen haben; Mexiko hat nur vier Kriegsschiffe.

5. Oktober 1896
Heute kam die ARKONA herein.

18. Oktober 1896
Wir gingen ins Dock, um Reparaturen an den Schraubenwellen vorzunehmen.

22. Oktober 1896
Geburtstag der Kaiserin, wozu sämtliche Kriegsschiffe aller Nationen über den Toppen geflaggt hatten.

Am 25. Oktober 1896 kamen wir wieder aus dem Dock.

(Hier Weihnachtskarte einfügen)

Nagasaki, den 1. November 1896

Liebe Eltern und Geschwister!

Aus weiter, weiter Ferne wünsche ich Euch ein fröhliches Weihnachtsfest und ein glückliches Neues Jahr.

Hoffentlich wird das der letzte Wunsch sein, den ich Euch von hier aus sende, denn den nächsten werde ich Euch hoffentlich mündlich bringen können, was doch mehr Freude macht.

Das Bild, das die Karte zeigt, ist der größte Berg Japans und ist viele Meilen in See sichtbar. Er wird Fussyama und von den Japanern 'Heiliger Berg' genannt. Über 6000 Mtr. ist er hoch, und die Spitze ist immer mit Eis und Schnee bedeckt. Er liegt bei Yukohama.

Nun muß ich schließen in der Hoffnung, daß Euch die Karte gesund antrifft - wie sie mich verläßt.

Und seid vielmals begrüßt von Eurem dankbaren Sohn

Max

Am 2. November 1896 stachen wir in See, der Sam-sa-Bai zu. Bei der Ausfahrt aus dem Hafen kam es zu einer Kollision mit einem englischen Dampfer, wobei uns ein Boot ganz, ein anderes teilweise zertrümmert wurde.

In der Sam-sa-Bai haben wir große Vermessungen vorgenommen, zu welchem Zwecke auch die ARKONA hier lag.

Am 19. November 1896 kam der KAISER hier an.

Am 22. November 1896 gingen wir wieder nach Nagasaki, um unsere Reparaturen fertig zu stellen.

Am 25. November 1896 liefen wir wieder Nagasaki an.

29. November 1896
Ein furchtbares Gewitter geht nieder und nachts herrscht Sturm.

Am 4. Dezember 1896 gingen wir abermals ins Dock und haben auch Weihnachten im Dock gefeiert.

Da haben sie die Wellen wieder eingesetzt.

Am 21. Dezember 1896 kamen wir wieder aus dem Dock und haben uns an unsere alte Bourge gelegt.

Am 31. Dezember 1896 mußten wir mit den Russen zusammen den deutschen Postdampfer HOHENZOLLERN freischleppen, welcher aufgelaufen war.

1897

1. Januar 1897
Wir verließen Nagasaki (gleichsam unsere zweite Heimat) um bei Hongkong unsere Schießübung abzuhalten.

14. Januar 1897
Heute liefen wir in die Maers-Bai ein, wo auch der KAISER seine Schießübung abhielt.

Am 15. Januar 1897 fingen die Schießübungen an.

19. Januar 1897
Landungsmanöver mit Tropenrüstung.

22. Januar 1897
Inspektion durch den Admiral im Schießen.

25. Januar 1897
'Anker auf!' nach Hongkong.

27. Januar 1897
Kaisers Geburtstagsfeier. Daran nahmen 20 fremde Kriegsschiffe teil, darunter das französische ISLI.

Mittags gaben sämtliche Schiffe 21 Schüsse Salut und flaggten über den Toppen. Abends illuminierten KAISER, ARKONA und wir großartig.

31. Januar 1897
Sonntagnachmittag. 'Anker auf!' nun nach der Maers-Bai. Wir mußten aber wegen dichten Nebels unweit der Einfahrt des Hafens vor Anker gehen. KAISER und ARKONA waren am 29. Januar schon dorthin gefahren.

1. Februar 1897

Mittags wurde es etwas klarer, so daß wir in die Maers-Bai einfahren konnten.

2. und 3. Februar 1897
großes Landungsmanöver des Geschwaders PRINZESS WILHELM in Tropenrüstung.

6. Februar 1897
Beendigung des Schießens. Zum Schluß war Divisions-Schießen, an welchem sich KAISER, ARKONA, IRENE und PRINZESS WILHELM beteiligten.

8. Februar 1897
Wieder großes Geschwader-Landungsmanöver.

10. Februar 1897
'Anker auf!' nach Honkong, wo wir mittags ankamen.

14. Februar 1897
Ankunft des Lloyd-Dampfers PREUSSEN.

15. Februar 1897
Heute fuhr die PREUSSEN weiter nach Shanghai.

22. Februar 1897
Zur Feier des Geburtstages des amerikanischen Präsidenten hatten sämtliche Schiffe über die Toppen geflaggt; mittags feuerten sie alle 21 Schüsse Salut.

14. März 1897
'Anker auf!' nach Yokohama; schlechtes Wetter, hohe See alle Tage.

20. März 1897
Ankunft in Yokohama abends 6 ½ Uhr.

21. März 1897, Sonntags.
'Rein Schiff!' und Takelage waschen den ganzen Tag.

22. März 1897
Hundertjährige Wiederkehr des Geburtstages Kaiser Wilhelms I., welche ein Russe und ein Japaner mitfeierten. Sämtliche Schiffe hatten über den Toppen geflaggt und schossen mittags 21 Schuß Salut.

Abends vorher war großer Zapfenstreich vom Geschwaderschiff KAISER aus. In einem großen Boot, das

mit Lampions geschmückt war, befand sich die Kapelle. Das Boot wurde von einer Dampfpinasse durch den Hafen geschleppt, während die Kapelle spielte.

26. März 1897

'Anker auf!' nach Kobe mit KAISER, IRENE und KORMORAN. KAISER und KORMORAN verließen gleich die Reede von Kobe wieder, um nach Nagasaki weiter zu gehen.

5. - 6. April 1897

Evolutionieren mit der IRENE in der Nähe des Hafens.

7. April 1897

Forcierte Fahrt; 2 oder 3 Meilen herausgeschlagen.

12. April 1897

Ausflug nach dem Wasserfall.

17. Mai 1897

Ankunft unseres Ablösungsdampfers OLDENBURG; nachmittags 2 Uhr.

22. Mai 1897

Überschiffung zur OLDENBURG. Nachmittags 'Anker auf!' nach Singapur.

26. Mai 1897

Die Philippinen-Inseln am Steuerbord in Sicht.

31. Mai 1897

Morgens rauchender Vulkan in Sicht; nachmittags machten wir an der Kohlenpier in Singapur fest.

Um 3 Uhr gingen alle bis auf die Wache auf Urlaub. Im Hafen lagen ein österreichisches Kriegsschiff KAISER FRANZ JOSEPH und das englische Kriegsschiff PIQUE.

1. Juni 1897

Mittags stachen wir wieder in See, um nach Port Said¹⁷ zu gehen.

2. Juni 1897

Schönes, klares Wetter.

5. Juni 1897

Insel Ceylon¹⁸ in Sicht.

12. Juni 1897

Bis jetzt schlechtes Wetter, hohe See. Abends 10 Uhr Insel Socotra¹⁹ in Sicht.

13. Juni 1897

Sehr schönes Wetter. Im Golf von Aden. Nachmittags sehr heiß.

14. Juni 1897

Abends ½ 7 Uhr am Steuerbord Aden in Sicht; nachts um 2 Uhr die Insel Barim an der Einfahrt in das Rote Meer passiert.

15. Juni 1897

Im Roten Meer; große Hitze. Deshalb fällt der Dienst ganz aus. Abends bekamen wir die Zwölf Apostel in Sicht.

17. Juni 1897

Am Fronleichnamstag herrschte hier schönes Wetter mit etwas Brise. Die katholischen Mannschaften hatte dienstfrei.

19. Juni 1897

Morgens um 7 Uhr Suez in Sicht.

Wir ankerten vor dem Kanal und nahmen einen Scheinwerfer und einen Lotsen an Bord.

Um 11 Uhr gingen wir mit Musik durch die Einfahrt in den Kanal hinein. Vor uns fuhr ein deutscher, hinter uns ein spanischer Dampfer.

Den Tag über hatten wir keinen Dienst, damit wir uns den Kanal ordentlich ansehen könnten.

Unweit von Suez trafen wir eine Karawane an, die sich im Sande ein Lager aufgeschlagen hatte.

Nachmittags und abends noch einmal mußten wir einem englischen Dampfer ausweichen.

20. Juni 1897

Morgens um ½ 9 Uhr Ankunft in Port Said. Hier lagen unsere Prähme mit Kohlen, Wasser und Proviant schon klar, so daß mit der Übernahme gleich begonnen wurde.

Um ½ 9 Uhr waren wir fertig und gleich hieß es 'Anker auf!' An der Stadt vorbei spielte die Musik; draußen auf der Reede passierten wir den

¹⁷ Hafenstadt am Nordende des Suezkanals, Ägypten

¹⁸ Sri Lanka

¹⁹ Suqutra; am Eingang vom Indischen Ozean zum Golf von Aden

Lloyd-Dampfer WEIMAR, der von Deutschland kam.

Die Passagiere begrüßten uns und winkten mit den Taschentüchern; ihr Dampfer fuhr nach Australien.

Wetter schön, See ruhig.

23. Juni 1897

Insel Malta in Sicht. Wir fahren dicht an der kolossal stark befestigten Stadt San Valetto²⁰ vorbei. Die Insel steht unter englischer Oberherrschaft.

24. Juni 1897

Afrikanische Küste in Sicht (Tunis)

26. Juni 1897

Morgens um ½ 10 Uhr Gibraltar vor uns. Nachdem fuhrn wir bei schönem Wetter durch die Straße von Gibraltar in die spanische See. Abends bekommen wir noch die spanische Küste in Sicht und nachts passieren wir das Kap St. Vincent²¹.

27. Juni 1897

Morgens 7 Uhr die portugiesische Küste, um 9 Uhr die Einfahrt von Lisabon und das Schloß der Königin von Portugal in Sicht; nachmittags kamen wir in den Atlantischen Ocean, behielten aber die Küste Portugals in Sicht.

Nachmittags 4 Uhr große Abschiedsfeier auf der OLDENBURG.

28. Juni 1897

Morgens 5 Uhr kam Kap Finisterre²² in Sicht, um 8 Uhr St. Vigo²³, worauf wir in den Golf von Biskaja kamen, der wegen des schlechten Wetters, das hier ständig herrscht, sehr gefürchtet ist.

29. Juni 1897

Morgens Ankunft im Englischen Kanal (Canal la manche) und Cherbourg in Sicht.

30. Juni 1897

²⁰ il Belt Valetta, Hauptstadt Maltas.

²¹ Die Südwestspitze Portugals, Cabo de Sao Vicente.

²² Cabo de Finisterre, das nach Süden vorspringende Felsenkap der span. Nordwestküste Galiziens, nicht zu verwechseln mit Finistère, der Nordwestspitze der Bretagne.

²³ Fischereihafen an der spanischen Westküste

Morgens die englische Küste in Sicht. Um 9 Uhr passierten wir den Schnelldampfer ALLER; um 10 Uhr Dover und den Schnelldampfer TRAVE. Wir fuhrn dicht an ihm vorbei, unter der Musik beider Schiffskapellen. Die Passagiere grüßten uns durch Schwenken ihrer Taschentücher.

Danach kam wieder die französische Küste in Sicht.

Wetter sehr schön, nachts starker Nebel.

1. Juli 1897

Morgens herrschte noch immer dichter Nebel, weshalb wir verschiedene Male stoppen mußten.

Um ½ 11 Uhr tauchte der Leuchtturm 'Roter Sand' aus dem Nebel auf. Nachdem es dann klar geworden war, bekamen wir um 11 Uhr auch Wangeroge zu sehen und das Außenjagde-Feuerschiff.

Nachmittags kamen wir auf der Reede von

Wilhelmshaven

an. Obwohl uns eine große Volksmenge am Strand erwartete, konnten wir wegen der Ebbe doch nicht direkt in die Schleuse kommen. Abends 7 Uhr gingen wir 'Anker auf!' in die Schleuse, wo uns ein schöner Empfang mit Musik bereitet wurde.

Gleich nachdem wir festgemacht hatten, setzten wir unseren Fuß nach einer Abwesenheit von 2 Jahren und 2 Monaten zum ersten Male wieder auf heimatlichen Boden.

Nachdem wir nachts noch in den Hafen gefahren waren, fing morgens,

den 2. Juli 1897,

gleich das Löschen an.

Die Kapelle des Seebataillons stellte sich währenddessen zum Frühkonzert vorm Schiff auf.

Um 10 Uhr gingen die KAISER-Mannschaften per Extrazug nach Kiel.

Nachmittags um ½ 5 Uhr gingen auch wir von Bord nach der Kompagnie.

Ende des Tagebuchs

An
Herrn Max Drost, Matrose
an Bord
S.M.S. PRINZESS WILHELM
Durch die kaiserliche Hofpost
zu Berlin

Soldatenbrief
Eigene Angelegenheiten
des Empfängers

I

Münster, den 19. April 1896

Mein lieber Max !

Deinen Brief aus Hongkong habe ich erhalten und daraus ersehen, daß es Dir gut geht, wie es sich für einen Matrosen Sr. Majestät Marine gehört. Wir Landratten können uns das Leben und Treiben auf einem in Dienst gestellten Kriegsschiff nicht gut vorstellen und doch beginnt das Interesse für unsere Flotte im Volke mehr und mehr Wurzel zu fassen. Sind wir doch überzeugt, daß in einem Zukunftskriege, gleichviel nach welcher Front hin, die Flotte eine große Rolle spielen wird; und dann erwarten wir, daß jeder Marinesoldat so seine Pflicht thun wird, wie das Landheer es in den letzten Kriegen gethan hat.

Es ist für den Anfang, wie ich Dir schon beim Eintritt sagte, das Soldatenspielen schwer; doch Geduld, Liebe zur Waffe und Gehorsam gegen die Vorgesetzten machen es Dir leicht. Es ist in den meisten Fällen leichter, zu gehorchen wie zu befehlen.

Wer blindlings gehorcht, spart sich selbst viel Kopfzerbrechen und, hast Du erst die Liebe und Achtung Deiner Vorgesetzten errungen, so wirst Du mit der Zeit auch mal ans 'Kommandieren' kommen.

Also nur Muth und 'Kopf hoch!' und vergiß nie den Eid, den Du Sr. Majestät unserem Allergnädigsten Kaiser und König geschworen hast.

So, das wollte ich Dir zuerst gesagt haben, wie es sich für einen alten Soldaten, der den Feldzug 1866 und 1870/71 mitgemacht hat, gehört.

Der Tante geht es soweit gut, nur will sie zur Stärkung der Nerven nach Borkum. Ich selbst bin seit 4 Wochen an der Gicht erkrankt und konnte kaum ein Glied rühren.

Deinem Papa und Deiner Mama, Onkel Jan und Tante und - soweit ich weiß - allen übrigen Verwandten geht es wohl und werden dieselben Dir sicher geschrieben haben.

Bei Deinen Kreuz- und Querfahrten lernst Du Land und Leute kennen. Darum Augen auf! damit Du, wenn Du einst als erfahrener Mann die heimatlichen Gestade wieder betrittst, auch etwas erzählen kannst und für die Zukunft was gelernt hast. Wenn Dein Schiff in Wilhelmshafen wieder ankümmt, werde ich es mir nicht nehmen lassen, Dich in Empfang zu nehmen.

Ich setze voraus, daß Du an nichts Mangel leidest, andernfalls wirst Du es mir offen und ehrlich schreiben, ob und was Du bedarfst; denn Du darfst nicht vergessen, daß Du mein Patenkind bist.

Und nun wünsche ich Dir fernere gute Fahrt! Sammle überall und sofern es der Dir zugemessene Raum gestattet, einige besondere Andenken und schreibe bald Deinem Onkel, wo Du jetzt steckst.

Gerhard

II

Münster d. 19. April

Lieber Max!

Da Onkel Dir gerade schreibt, will auch ich Dir gern einige Zeilen beifügen.

Es freut uns sehr, daß Du so gut zufrieden u. gesund bist.

Mein Mann ist bald wieder hergestellt; er hat bald 5 Wochen an der Gicht gesessen mit großen Schmerzen. Mit mir geht es diesen Winter nicht so gut. Im Sommer soll ich zur See wegen meinem Kopf- und Magenleiden - möchte mir dazu etwas von Deiner Courage wünschen, denn ich bin am liebsten zu Hause.

Deine Mutter, die diesen Winter lange krank war, wie Du sicher erfahren hast, ist wieder hergestellt u. schreibt ganz vergnügt. Die Kräftigste ist sie ja überhaupt nicht und muß sich doch immerhin noch schonen u. pflegen.

Sie schreibt mir immer, daß ich möchte beten helfen, daß die Kinder alle brav bleiben, das macht ihr oft so Sorge.

Drum also, lieber Max, wie ich Dir auch beim Abschied sagte, bleibe gut u. fromm u. laß Dich von niemand abhalten es zu bleiben.

Man kann in jedem Stand und Beruf fromm bleiben, wenn man nur festen Willen u. einen frommen Sinn hat. Betest Du auch den Rosenkranz, lieber Max? O, unterlasse es nie u. trage selben stets bei Dir, damit die liebe Mutter Gottes Dich stets unter ihren Schutz nehmen möchte.

Versprich mir, täglich wenigstens 3 Ave zu beten und, wenn es geht, täglich 1 Gesätz - 10 Ave.

Auch den hl. Josef u. den hl. Schutzengel verehere fleißig u. womöglich täglich, wenn auch nur kurz.

Hast Du Gelegenheit, die hl. Sakramente zu empfangen, so unterlasse es ja nicht; denn wo Jesus ist, da ist alles gut.

Wer fromm ist, dem wird alles leichter. Das Sprichwort heißt:

'Mit Gott fang an, mit Gott hör auf, das ist der beste Lebenslauf.'

Daran denke alle Tage.

Sei fromm und brav. Deinen Vorgesetzten (erweise) aufs vollkommenste Gehorsam u. gehe Deinen Kameraden mit einem guten Beispiele voran.

Hoffentlich sehen wir Dich dann wohlbehalten wieder, zur Freude Deiner guten, braven Eltern und Geschwister; auch zu unserer Freude.

Bleibe also fest u. treu, lieber Max, ich bitte Dich inständig. Denke oft an das gute Beispiel Deiner lieben Eltern.

In Münster geht es uns schon gut u. hoffen wir, später Dich später auch manchmal hier zu sehen, wenn wir gesund bleiben.

Gedenke auch ferner in Liebe unser und schreibe Onkel noch mal wieder, wenn es Zeit u. Gehorsam erlauben.

Nun Gott befohlen, lieber Max, halte lieb

Deine Tante Josefa

Nachwort

Das Tagebuch des Matrosen Max
Drost

Vor hundert Jahren auf einem
kaiserlichen Kriegsschiff in
Japan und China

Auf den unerforschlichen Pfaden der Familienüberlieferung war während des zweiten Weltkriegs ein Seemannskoffer in unseren Keller gelangt, und in ihm ein mit Affen, Seekühen und Vögeln beschnitzter Bambusstock ganz offensichtlich chinesischer Herkunft. Und als ich in das Alter kam, in dem die Träume und das Fernweh überstark werden, befreite ich diesen Koffer aus seinem Verlies, holte ihn in mein Zimmer, gab ihm dort in einer Ecke einen für imaginäre Weltreisen angenehmen und würdi-

gen Platz und dem Bambusstock an der Wand.

Lange Jahre verwahrte ich in des Koffers oberer, flacher und kleinerer Abteilung Zeichenskizzen und Scheuenschnitte, wie ich sie dem in Yokohama geborenen und aufgewachsenen Ernst Moritz Engert abgeschaut, und in der unteren, geräumigeren meine zerknüllten Gedichtentwürfe und ersten Erzählungen, an denen ich mich damals, meist verliebt bis über beide Ohren, schriftstellerisch versuchte.

Und es beflügelte meine Phantasien, wenn unsere Mutter uns von ihrem Onkel Max erzählte, der als junger Matrose nach China und Japan gefahren war, den sie aber selbst schon nicht mehr kennengelernt, weil er bereits in jungen Jahren verstorben war, von dem aber dieser Seemannskoffer stamme, der also mit ihm in Japan und China gewesen sei.

Später beschäftigte mich das exotische Flair dieser Gegenstände nicht mehr so sehr wie die Frage, unter welchen Umständen unser Großonkel denn in jene asiatischen Fernen geraten war; und mein Bruder und ich, wir spannen uns des Abends lange Erlebnisfäden zu ganzen Spinnwebnetzen zusammen, in deren Mitte wir unseren abenteuernden Großonkel deutlich vor uns sahen, wie so viele atemberaubende Gefahren auf ihn zukamen - und er glücklich aus allem herausfand und als strahlender Held nach Werden heimkehrte.

Vor einigen Jahren gab man mir nun aus dem Haushalt unserer Großmutter eine Reihe von älteren Büchern, die man wohl des Aufhebens nicht wert fand, die man aber auch nicht einfach den Weg alles Irdischen auf die Müllkippe gehen lassen wollte. Darunter befanden sich zwei kleine Schreibbüchlein, eines mit Kopierstift beschrieben und ein zweites mit Tinte, das eine offensichtlich die Originalfassung, das zweite die Reinschrift

des ersteren, kurz jenes sagenhaften Großonkels Tagebuch seiner Reise nach China und Japan. Die Texte stimmten im Ganzen überein; an einigen Stellen war die Reinschrift besser lesbar als der Urtext, der auf dem schwankenden Schiff niedergeschrieben worden war; an anderen Stellen hatte Max die ursprünglich genauere Fassung und damit den unmittelbaren Ausdruck des eben Erlebten, frisch Empfundene durch Übertragung in 'gewähltes' Deutsch verschlimmbessert.

Dieses Tagebuch ist nun schon mehr als 100 Jahre alt - und es liest sich doch so spannend wie ein aktueller Reisebericht, wenn uns auch die etwas antiquierte Ausdrucksweise und gelegentlich eine ungewohnte Schreibweise an die Veränderlichkeit von Sprache und Schreibung erinnern.

Und besonders die mit den Büchlein verwahrten Briefe lassen den zeitlichen Abstand spüren, der uns von jener Zeit trennt, denn so wie damals schriebe heute wohl kaum einer nach Hause, schrieben Onkel und Tante aber gewiß keinem Neffen, der jahrelang an Bord eines Kriegsschiffes Asiens Meere durchfährt.

Vor 100 Jahren

Trotz des japanisch-chinesischen Krieges war Deutschlands Handel mit beiden Ländern damals in stetem Steigen begriffen. Die massive Präsenz deutscher Kriegsschiffe in den dortigen Gewässern verfolgte deshalb neben eitel militärisch-kolonialen Gelüsten sehr realistische Wirtschaftsinteressen.

In China wurde nämlich in jenen Jahren ein großes Militär- und Flottenprogramm aufgelegt, von dem sich deutsche Werften große Aufträge erhofften und auch erhielten, so der Vulkan in Stettin und Schichau in El-

bing, wie auch Krupps Geschütze selbst ins ferne China exportiert wurden.

Wie sehr das wilhelminische Säbelrasseln und Bramarbasieren der aufstrebenden imperialen japanischen Macht gefiel, zeigt die Tatsache, daß zur Zeit der von dem Werdener Matrosen Max Drost beschriebenen Flottenbesuche in Japan eine Reform der vorher noch feudalen Staatsführung zu einer konstitutionellen Monarchie nach preußischem Vorbild im Gange war.

Und die deutsche Flottenschau war durchaus prächtig: Mit den erwähnten Kriegsschiffen schwamm etwa ein Sechstel der deutschen Kriegsmarine zwischen Japan und China hin und her.

Erwähnt werden die Linienschiffe OLDENBURG und SACHSEN, mit bis zu 40 cm dicken Stahlplatten gepanzerte Ungetüme von 75 und 91 m Länge, mit jeweils 389 Mann Besatzung. 644 Mann taten auf dem Großen Kreuzer KAISER ihren Dienst, ein schwer gepanzertes Schiff mit 41 Geschützen und Torpedos und Maschinengewehren.

Verhältnismäßig klein waren dagegen die Kleinen Kreuzer PRINZESS WILHELM und ihr Schwesterschiff IRENE, leichter gepanzert, leichter bestückt, aber mit 8000 PS schneller und wendiger, 94 m lang, mit je 365 Mann Besatzung. KORMORAN und ARCONA waren noch kleinere Kreuzer.

Das im Taifun gesunkene Kanonenboot ILTIS war 62 m lang, 9 m breit, hatte 8 Geschütze und war nicht gepanzert. Seine Motoren leisteten nur 1300 PS. Mit ihm gingen 120 Mann Besatzung in den Tod.

Erwähnt werden noch zwei Spezialschiffe, die Kaiserjacht HOHENZOLLERN, mit 9460 PS 22 Seemeilen schnell, auf der 307 Mann fuhren,

und die schon 1873 gebaute PREUSSEN, ein Vermessungsschiff.

Einen vernünftigen Sinn machte das große Getue der damaligen deutschen Politik gewiß nicht. Aber danach fragte der junge Matrose Max Drost auch nicht. Geboren am 31. Mai 1875 in Werden an der Ruhr leistete er als Mitglied der II. Kompanie der II. Matrosendivision Wilhelmshaven von 1895 bis 1897 an Bord Seiner Majestät Schiff PRINZESS WILHELM und zuletzt auf dem Lloyd-Dampfer OLDENBURG seinen Wehrdienst ab und führte über seine Beobachtungen in schlichten Texten ein Tagebuch, das hier erstmals veröffentlicht wird.

Im Tagebuch befinden sich auch einige Gedichte, die im damals beliebten Balladenton den Untergang der ILTIS in einem auch von Max Drost miterlebten Taifun darstellen.

Eingefügt habe ich ins Tagebuch eine Weihnachtskarte, die der Matrose aus japanischen Gewässern 1896 nach Haus schickte.

Zusätzlich werden auch die zwei Briefe seines Patenonkels Gerhard und seiner Tante Josefa wiedergegeben, die ihm auf einen uns nicht erhaltenen Brief aus Honkong 'durch die kaiserliche Hofpost' antworteten, und zwar mit so vielen gutgemeinten Verhaltensratschlägen, daß die beiden Briefe durchaus als zeitgenössische Verhaltensmaxime gelten können.

Wer sie aufmerksam liest, hört hinter den Worten von 1896 schon den Geschützdonner von Verdun und sieht auch schon die erschrockenen Gesichter harmloser Christen vor sich, denen im großen europäischen Chaos nur 20 Jahre später die ganze brutale Bosheit begegnet, deren Menschen untereinander fähig sind. Und so wenig der zum bedingungslosen Gehorsam Erzogene gewohnt war, kritische Fragen an seine Vorgesetzten und an sein eigenes Tun zu stellen, so wenig hatte

der vor allem 'brave' Christ eine Religion eingeübt, die alle Menschen als Geschwister sieht und das Friedenstiften für die erste Christenpflicht hält.

Max Drost selbst erlebte die Katastrophen nicht mehr, die das 20. Jahrhundert leider kennzeichneten. Nach seiner Matrosenzeit begann er ein Studium des Ingenieurwesens, heiratete und bekam eine Tochter. Es war ihm jedoch nicht mehr vergönnt, seine Ausbildung abzuschließen; eine ungeklärte Infektion setzte seinem Leben ein vorzeitiges Ende.

Insgesamt begegnet dem Leser also ein Dokument, das sich sowohl als Reisebericht wie als Zeugnis einer Periode spannend liest, die als gute alte Zeit so schrecklich ungute Zeiten heraufbeschwor.

Peter Paul Schweitzer