

Wolfram Euler

An Bord der kaiserlichen Marine auf den Meeren der Welt

Reisen des Marinepfarrers Karl Friedrich Müller



Wolfram Euler

An Bord der kaiserlichen Marine  
auf den Meeren der Welt

*Reisen des Marinepfarrers  
Karl Friedrich Müller*

**Bibliografische Information der Deutschen Bibliothek**

Die Deutsche Bibliothek verzeichnet diese Publikation in der Deutschen Nationalbibliografie; detaillierte bibliografische Daten sind im Internet über <http://dnb.d-nb.de> abrufbar.

© Verlag J.H. Röll GmbH Dettelbach. 1. Auflage 2023  
Alle Rechte vorbehalten. Vervielfältigungen aller Art, auch auszugsweise, bedürfen der Zustimmung des Verlages.  
Gedruckt auf chlorfreiem, alterungsbeständigem Papier.  
Gesamtherstellung: Verlag J.H. Röll GmbH  
Umschlaggestaltung:

Printed in Germany

ISBN: 978-3-89754-602-8

# Inhalt

Vorwort . . . . .	II
I. Einleitung:	
Studium, theologische Ausbildung, Beginn der Seereisen . . . . .	15
II. Seereisen 1893 – 1907 . . . . .	17
1. Mittelmeerreise, 14. Oktober 1893 bis 17. Juni 1894 . . . . .	17
a) Von Kiel nach Cádiz. . . . .	17
b) Neapel und Rom . . . . .	23
c) Kairo und Alexandria . . . . .	32
d) Athen und Korfu . . . . .	38
e) Zweikaisertreffen in Abbazia . . . . .	45
f) Palermo, auf den Spuren der Normannen und Hohenstauffer . . . . .	58
g) Von Gibraltar über Norwegen nach Kiel . . . . .	63
2. Erste Westindien-Reise, 25. September 1894 bis 27. März 1895 . . . . .	70
3. In der Ostsee (Reise nach Finnland und Schweden), 2. Juni bis 26. Juli 1895 . . . . .	85
4. In Ost- und Nordsee 1895, 27. Juli bis 13. August 1895 (Reise zu den Shetland-Inseln) . . . . .	91
5. Zweite Westindien-Reise, 26. September 1895 bis 18. März 1896 (Madeira; Kleine Antillen, Bahamas, Jamaika, Kuba) . . . . .	94
6. Reise nach Russland und Skandinavien, 30. Juni bis 25. August 1896 . . . . .	103
7. Rundreise im Mittelmeer, 16. September 1896 bis 25. März 1897 . . . . .	112
a) Nach Marokko und Cádiz . . . . .	112
b) Auf Korfu, in Olympia und Korinth . . . . .	115
c) In Alexandria und im Heiligen Land . . . . .	118
d) In Genua und Süditalien . . . . .	128
e) Heimreise von Cartagena nach Kiel . . . . .	133
III. Ostasiatische Odyssee 1897 – 1900. . . . .	136
1. Durch Atlantik, Mittelmeer und Indischen Ozean nach Ostasien, 8. April bis 16. Mai 1897 . . . . .	136
2. Erstmals in Japan, China und Korea, 17. Mai bis 16. August 1897 (Kobe, Tschifu, Tientsin, Seoul, Hakodate) . . . . .	140

3.	Von Wladiwostok über Japan nach Hongkong, 17. August 1897 bis 2. Dezember 1897 . . . . .	150
4.	Verpachtung von Kiautschau an Deutschland, 3. Dezember 1897 bis 24. April 1898 . . . . .	172
5.	Aufstand gegen die Spanier auf den Philippinen, 25. April bis 10. Juli 1898 . . . . .	178
6.	Rückkehr nach Kiautschau, 11. Juli bis 3. September 1898. . . . .	192
7.	Bergtouren und Bäder auf der Insel Kyushu, 4. September bis 5. November 1898 . . . . .	196
8.	Amerikaner auf den Philippinen, 6. November 1898 bis 14. Februar 1899 . . . . .	207
9.	Entlang der chinesischen Küste, 15. Februar bis 2. Juli 1899 . . . . .	221
	a) Hongkong – Amoy – Shanghai – Tsingtau und zurück . . . . .	221
	b) Erstmals im Kantonland . . . . .	225
	c) Von Futschau nach Tsingtau . . . . .	234
10.	Tempel und Parks im Herzen von Japan, 3. bis 22. Juli 1899 . . . . .	240
11.	Begegnung mit Giljaken in Ostsibirien, 23. Juli bis 26. August 1899 . . . . .	246
12.	Zu Gast bei den Ainus in Japan, 27. August bis 9. September 1899. . . . .	256
13.	Typhus und Ruhr in Tsingtau und an Bord, 10. September bis 26. November 1899. . . . .	264
14.	Missionsreisen im Kantonland, 27. November 1899 bis 2. Februar 1900 . . . . .	268
	a) Im Unterland . . . . .	268
	b) Nach dem Ostfluss . . . . .	278
	c) Neujahrsfest in Kanton . . . . .	294
15.	In Singapur und Malaysia, 2. bis 25. Februar 1900 . . . . .	299
16.	Wieder in China, 26. Februar bis 13. Juli 1900 . . . . .	302
	a) In Futschau . . . . .	302
	b) Zwischen Shantung und Shanghai . . . . .	307
	c) In Nanking und auf dem Yangtse-Fluss . . . . .	310
	d) Boxeraufstand in Peking . . . . .	319

17. Noch einmal kreuz und quer durch Japan, 14. Juli bis 3. August 1900 . . . . .	325
18. Fahrt durch das Russische Reich, Aufenthalt in Irkutsk und Moskau, 4. August bis 6. Oktober 1900 . . . . .	331
a) Von Wladiwostok nach Irkutsk . . . . .	331
b) Besichtigungen in Irkutsk und Aleksandrowski zawod . . . . .	334
c) Weiterreise nach Moskau. . . . .	349
d) Besichtigungen in Moskau . . . . .	355
e) Heimreise . . . . .	362
19. Predigt von Müller in der lutherischen Kirche in Irkutsk am 16. September 1900 . . . . .	363
IV. Weitere Seereisen 1900 – 1902 . . . . .	367
1. Nordische Winterreise, 2. bis 13. Dezember 1901 . . . . .	367
2. Rundreise um Irland, 25. April bis 29. Mai 1902 . . . . .	373
V. Bergtouren in den Alpen. . . . .	381
Nachwort des Verfassers . . . . .	386
Verzeichnis von Spezialbegriffen . . . . .	387
Begriffe der Seefahrt und Marine . . . . .	387
Ethnologische Begriffe . . . . .	387
Ostasiatische Adelstitel. . . . .	388
Ostasiatische Namen in den Tagebüchern früher und heute . . . . .	389
Chinesische Namen . . . . .	389
Koreanische Namen . . . . .	390
Japanische Namen. . . . .	390
Namen der wichtigsten deutschen Schiffe . . . . .	391
Griechische und germanische Mythologie . . . . .	391
Mitglieder des Hohenzollerhauses . . . . .	391
Wechselkurse um 1900 . . . . .	392
Literaturverzeichnis . . . . .	393
Personenregister . . . . .	394
Bildnachweis . . . . .	396
Reiserouten – Karten . . . . .	397









Karl Friedrich Müller im Jahr 1899

## Vorwort

1895 – die Gründung des Deutschen Reiches liegt fast ein Vierteljahrhundert zurück. Das preußisch-deutsche Kaiserreich, das eine gut anderthalbmal so große Fläche wie die heutige Bundesrepublik Deutschland umfasst, hat sich inzwischen zu einer Kolonialmacht entwickelt: In den Achtzigerjahren hatte es die Gebiete Südwestafrikas, Ostafrikas, Kameruns und Togos sowie einen Teil von Neuguinea mit der benachbarten Inselwelt, die später den Namen Bismarck-Archipel trug, erworben, in den Neunzigerjahren kamen die Inselgruppen der Südsee, die Marianen und Karolinen sowie die Palau-Inseln, Westsamoa und der Brückenkopf Kiautschau an der chinesischen Küste hinzu<sup>1</sup>. In Städten der ganzen Erde befanden sich deutsche Konsulate und Clubs, lebten deutsche Pfarrer und Missionare. Deutschland strebte eine gleiche Rangstellung wie die bisherigen Kolonialmächte England und Frankreich an. Zur Sicherung seiner Interessen in den überseeischen Gebieten war der Aufbau einer Marine unerlässlich, die für den jungen Kaiser Wilhelm II. eine wichtige Rolle spielte.

Innerhalb der kaiserlichen Marine standen nun für junge Männer verschiedenster Bevölkerungsschichten vielfältige Möglichkeiten des Aufstiegs offen, sei es in der Militärlaufbahn oder in anderen Bereichen des gesellschaftlichen Lebens, dies betraf Techniker und Ingenieure ebenso wie Theologen oder Musiker.

Mein Großvater, Karl Friedrich Müller, geboren 1866 in Rechtenbach (heute Hüttenberg) in Oberhessen, gestorben 1944 in Gießen, hatte sein Theologiestudium abgeschlossen und seine Examina abgelegt – da bot sich für ihn die Möglichkeit, als Pfarrer in der deutschen Marine auf einem Segelschulschiff sein Amt zu versehen und den Kadetten Unterricht zu erteilen. Für einen jungen Mann voller Unternehmungsfreude und Abenteuerlust war dieser berufliche Einstieg genau das Richtige, ohne zu zögern nahm er das Angebot der Marine an. Bis zum Ende des Ersten Weltkriegs sollte er mit nur wenigen Unterbrechungen das geistliche Amt auf Schulschiffen, später auf Kreuzern der Marine wahrnehmen, auf der Kadetten ausgebildet wurden. Seine Tätigkeit endete, als er infolge des Ausbruchs der Revolution in Kiel im November 1918 mit seiner Familie zur Flucht in seine Heimat gezwungen war. Ein glanzvolles Kapitel

---

<sup>1</sup> Zu den deutschen Kolonien siehe jetzt u.a. den Sammelband „Die deutschen Kolonien in Wort und Bild“, hrsg. v. Zache. Diese Inselgruppen wurden 1899 von Spanien an Deutschland abgetreten und als Teil von Deutsch-Neuguinea verwaltet, Kiautschau wurde 1898 von China an Deutschland verpachtet, s. dazu die Kapitel III 4 und 6; nach dem 1. Weltkrieg kamen die Inseln unter japanische, nach 1945 unter US-amerikanische Verwaltung, die Karolinen erhielten 1990 ihre Selbständigkeit. Allgemeines im genannten Sammelband siehe in den Aufsätzen auf Seite 11 – 248, zur Mission dort den Aufsatz von Paul Rohrbach, „Die Mission in den deutschen Kolonien“, Seite 179 – 185; außerdem das Buch von Knopp „Das Weltreich der Deutschen“.

seines Lebens ging damit zu Ende, nach dem Weltkrieg war er Gemeindepfarrer und lebte mit seiner Familie in Rechtenbach und Dutenhofen bei Wetzlar.

Seine reichen und vielseitigen Erlebnisse zur See hat Müller in insgesamt sechzehn Tagebüchern im Umfang von jeweils 200 bis 400, insgesamt über 3000 Seiten niedergeschrieben, die jeweils die Ereignisse von etwa einem oder zwei Jahren enthalten und Zeiträume von 1893 bis 1908 und von 1914 bis 1916 umfassen; speziell über die Reisen im Kantonland in Südchina um die Jahrhundertwende hat Müller ein eigenes Buch veröffentlicht. Die vorliegende Zusammenfassung seiner Reisen stellt somit keine in sich abgeschlossene Geschichte, sondern eher die Summe vieler Seereisen dar.

Wir erhalten Einblicke in eine Zeit, in der die europäischen Großmächte schon fast überall auf der Erde Kolonien errichtet hatten und Deutsche wie andere Europäer in andere Kontinente ausgewandert waren, Fernreisen in überseeische Länder waren aber noch mit teilweise hohen Gefahren, Strapazen und Entbehrungen verbunden; von reinen Erlebnis- oder gar Urlaubsreisen konnte noch längst keine Rede sein. Auch die Verpflegung an Bord war nicht luxuriös, es gab im Alltag weder üppige Frühstücksbuffets noch Brunchs und Diners, sondern Frühstück, Mittagessen und Abendbrot, nur an hohen Feiertagen und festlichen Empfängen war die Tafel reich gedeckt. Gottesdienste und Andachten dauerten eine halbe Stunde oder höchstens eine Dreiviertelstunde und mussten oft gekürzt werden oder bisweilen bei Sturm ganz ausfallen, häufig zeigten Kommandanten und Offiziere auch wenig Interesse an Gottesdiensten. Auf den Segelschulschiffen und den Kreuzern der kaiserlichen Marine herrschte einerseits eine strenge Rangordnung, andererseits aber auch oft ein rauer Umgangston, wie es im Militär üblich ist. Müller war an Bord vor allem mit dem Unterricht von Schiffsjungen, mit Gottesdiensten und Andachten sowie mit Vorträgen und Arbeiten in der Schiffsbibliothek beschäftigt. Die meiste Abwechslung boten Landgänge in fernen Ländern, auf denen Müller sich mit Diplomaten, Freunden und dortigen Bewohnern traf, Missionsstationen besuchte und auch Ausflüge unternahm; einen besonderen Höhepunkt bildete auch die mehrfache Begegnung mit Kaiser Wilhelm II und seiner Familie in Abbazia (Opatija) auf Istrien im Frühjahr 1894. Auf den Reisen in Ostasien wurde Müller unter anderem Zeuge der Besitznahme Kiautschaus durch die Deutschen und des Boxeraufstands bei Tientsin sowie des Aufstandes auf den Philippinen gegen die Spanier. Müllers Interessen außerhalb seiner theologischen Arbeit lagen vor allem auf dem Gebiet der Ethnologie, Geographie und Geschichte. Der politischen Entwicklung, insbesondere der Kolonialpolitik der Großmächte, aber auch einem oberflächlichen Hurra-Patriotismus stand er kritisch gegenüber.

Trotz aller Widrigkeiten und Entbehrungen – oder gerade deswegen überwogen in der kaiserlichen Marine Lebensfreude und Abenteuerlust, was sich im gesellschaftlichen Leben sowohl an Bord als auch bei Besuchen im Ausland widerspiegelte; Feiern

und festliche Empfänge an Bord wie auch an Land kamen nicht zu kurz, riskante Erkundungsfahrten wechselten mit fröhlichen Begegnungen in rascher Folge ab. Müller lässt den Leser teilhaben an seinen reichen und vielfältigen Erlebnissen und Unternehmungen auf den Reisen zu den verschiedenen Kontinenten und Inselwelten, seine Beschreibungen von den Ländern und ihren Menschen, ihren Sitten und Gebräuchen sowie ihrer Kultur sind anschaulich und realistisch.

In diesem Buch können freilich all die Geschehnisse an Bord wie an Land nur in groben Umrissen wiedergegeben werden, soweit sie Einblicke in das tägliche Leben dort gewähren; der Schwerpunkt liegt jedoch auf den interkontinentalen Reisen. Das Buch kann somit auch als „Nachschlagewerk“ benutzt werden, um etwa nur den einen oder anderen Reisebericht zu lesen, zumal es sich hier nicht um eine in sich abgeschlossene Geschichte handelt, sondern um eine Aneinanderreihung von Berichten. Um dem Leser einen Überblick über den zeitlichen Verlauf der Reisen zu vermitteln, sind immer wieder Datumsangaben eingefügt. Soweit erforderlich oder zweckmäßig, sind eigene Erklärungen und Kommentare in Fußnoten angeführt, etwa zu fremdsprachlichen, geschichtlichen und geographischen Sachverhalten. Der Haupttext selber stellt jedenfalls eine Kurzfassung der Marine-Tagebücher von Müller dar, die dort beschriebenen Ereignisse und Eindrücke sind ganz aus seiner Perspektive dargestellt, von irgendwelchen eigenen Stellungnahmen, etwa Vergleichen zu heutigen Verhältnissen, wird im Haupttext bewusst abgesehen. Lediglich im Anschluss an die China-Reisen und im Schlusskapitel sind eigene Kommentare angefügt. Aufgenommen worden sind außer der dreieinhalbjährigen Ostasienreise die größten und interessantesten Reisen im Zeitraum von 1893 bis 1902, beiseitegelassen wurden Kurzreisen innerhalb Deutschlands und in seine Nachbarländer im darauf folgenden Zeitraum bis 1908.

Die vorliegende Zusammenfassung der Tagebücher reicht jedenfalls aus, um dem Leser einen Einblick in das tägliche Leben der Marine, sei es in der norddeutschen Heimat, auf hoher See oder in fernen Ländern, zu vermitteln – so wie es Müller selber erlebt und in einem Satz zusammengefasst hat: „Das Schönste an den Seereisen sind die umliegenden Länder.“

Abschließend danke ich Herrn Dr. Bruno Richtsfeld, Direktor des Museums fünf Kontinente in München, der mir vor allem auf dem Gebiet der Ostasienkunde wichtige und wertvolle Hinweise gegeben hat. Ebenso möchte ich dankend die Hilfe meiner Frau erwähnen, die die umfangreiche Zusammenfassung mit Verbesserungsvorschlägen und Anregungen begleitet und somit zum Gelingen dieses Werkes beigetragen hat. – Doch jetzt soll mein Großvater selber zu Wort kommen.

Wolfram Euler



## I. Einleitung: Studium, theologische Ausbildung, Beginn der Seereisen

Mein Amt als Pfarrer in der kaiserlichen Marine trat ich zu Beginn einer umfangreichen Mittelmeerreise an, die das gesamte Winterhalbjahr 1893/94 umfasste. Als Theologe mit besonderem Interesse an fernen Ländern hatte ich zwar den richtigen Beruf gefunden, aber ein Theologiestudium allein reichte eben nicht aus, um als Militärseelsorger und Lehrer von Kadetten an Bord von Schulschiffen tätig zu werden, eine militärische Ausbildung neben dem Studium bildete hierfür eine unerlässliche Voraussetzung. Ein paar Bemerkungen zu Studium und Ausbildung sowie zum Beginn der Seereisen möchte ich daher vorausschicken.

In Rechtenbach, einem oberhessischen Dorf in der Nähe von Gießen und Wetzlar bin ich als Sohn des Dorfschullehrers Friedrich Müller aufgewachsen. Nach dem Abitur am Königlichen Gymnasium in Wetzlar 1886 begann ich im Sommersemester das Studium der Theologie an der Eberhard-Karls-Universität Tübingen, wo ich zugleich im 7. Württembergischen Infanterieregiment zum Gefreiten ausgebildet wurde, in der militärischen Ausbildung herrschte erbarmungslose Strenge, die sich später jedoch auf den teilweise strapaziösen und gefährlichen Reisen zur See als nützlich erweisen sollte. Daneben bot dieses Studienjahr aber auch angenehme Abwechslungen, ich trat dem Verein deutscher Studenten (VDSt) bei, die Verbindungsstudenten unternahmen Spaziergänge und Ausflüge, unter anderem nach Hechingen und zur Burg Hohenzollern, dem Stammsitz der Preußenkönige<sup>2</sup>. Im Sommersemester 1887 setzte ich mein Studium an der Friedrichs-Universität in Halle fort, im folgenden Wintersemester wechselte ich nach Berlin zur Friedrich-Wilhelms-Universität<sup>3</sup>.

In Berlin erlebte ich nahezu in Sichtweite das Ende der ersten Epoche des deutschen Kaiserreiches. Kaiser Wilhelm I. residierte im Palais, das sich direkt gegenüber dem Hauptgebäude der Universität befand. Während der Wachtparade betrachtete er sich auch die Studenten, die mittags von den Vorlesungen kamen – und ebenso erblickte ich den betagten Kaiser gewöhnlich, wenn die Wache vorbeizog, an einem Tag erschien dieser zusammen mit dem bayerischen Prinzen Ludwig

---

2 Diese Burg wurde im 11. Jahrhundert erbaut, 400 Jahre später zerstört und erst um 1850 wieder errichtet auf Anlass von König Friedrich Wilhelm IV.

3 Diese Universität erhielt ihren Namen nach König Friedrich Wilhelm III. und wurde 1949 nach dem Forscher Alexander von Humboldt umbenannt.

am Fenster<sup>4</sup>. Just am selben Tag, als der Kaiser verstarb, am 9. März 1888, reiste ich nach Hause, um die Semesterferien dort zu verbringen, erst danach erfuhr ich vom Tode des Kaisers. Auch im Sommersemester 1888 studierte ich in Berlin, im Mai sah ich ein einziges Mal den Nachfolger, Kaiser Friedrich III., der vom Balkon des Schlosses Charlottenburg aus Prinz Heinrich, seinem zweiten Sohn, und Prinzessin Irene von Hessen als Hochzeitspaar zuwinkte.

Nach dem Sommersemester in Berlin nahm ich an einer Übung als Unteroffizier der Reserve im 1. Nassauischen Infanterieregiment in Mainz teil, da traf am 15. Juni die Nachricht vom Tode Kaiser Friedrichs III. ein – nur ein Vierteljahr nach dem Ableben seines Vaters. Als Nachfolger des „99-Tage-Kaisers“ Friedrich III. bestieg dessen Sohn Prinz Wilhelm mit 29 Jahren den Thron, unter diesem Kaiser sollte ich später meinen Dienst als Marinepfarrer versehen.

Im Wintersemester 1888/89 beendete ich mein Studium an der Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität in Bonn, im Oktober 1889 legte ich das 1. theologische Examen ab. Anschließend nahm ich erstmals meine Tätigkeit als Prediger in meiner Heimat auf und besuchte im Frühjahr 1890 einen Kursus am Lehrerseminar in Neuwied. In den Sommern 1890 bis 1892 war ich als Reserveoffizier wiederum an militärischen Übungen in Mainz und Elsoff im Westerwald beteiligt, danach erlangte ich den Rang eines Offiziers. Im März 1891 absolvierte ich das 2. theologische Examen. In den Jahren 1891 bis 1893 übte ich dann mein Amt als Pfarrer in der Umgebung von Rechtenbach aus und betrieb Studien zur praktischen Theologie. Als Theologe und Offizier war ich für den Dienst auf Schiffen der kaiserlichen Marine somit gut gerüstet.

---

<sup>4</sup> Kaiser Wilhelm I. (bis zur Gründung des Deutschen Reiches am 18. Januar 1871 König von Preußen) wurde als Sohn des Königs Friedrich-Wilhelm III. 1797 geboren; bereits ein Jahr nach der Niederlage Preußens gegen Napoleon 1806 wurde er von seinem Vater zum Leutnant ernannt. <sup>Mit</sup> Prinz Ludwig kann nur der spätere König Ludwig III. von Bayern gemeint sein.





Auf dem Segelschulschiff „Moltke“, in der oberen Reihe Karl Friedrich Müller (in Zivil)

## II. Seereisen 1893 – 1907

### 1. Mittelmeerreise, 14. Oktober 1893 bis 17. Juni 1894

#### a) Von Kiel nach Cádiz

Am 28. Mai 1893 wurde ich in das Amt des Marinepfarrers eingeführt, zwei Wochen später trat ich in Kiel den Dienst auf dem Segelschulschiff „Moltke“<sup>5</sup> an, im Sommer dieses Jahres befand ich mich auf Reisen in der Ostsee. Im Herbst brach ich zur ersten großen Reise ins Mittelmeer auf, für rund anderthalb Jahre sollte ich

---

<sup>5</sup> Das Schiff wurde nach dem Generalfeldmarschall Karl Bernhard von Moltke benannt, der in den drei Einigungskriegen 1864 - 1871 eine entscheidende Rolle spielte.

mein geistliches Amt auf dem Segelschulschiff „Moltke“ versehen. Am Sonntag, dem 15. Oktober hielt ich erstmals eine Andacht auf dem Oberdeck des Schiffes.

Am nächsten Morgen hatte das Schiff bereits Skagen, die Nordspitze Jütlands erreicht und durchquerte nun die Nordsee, in der Nacht fuhr es unter Dampf, tagsüber unter Segel. Am Tag darauf erteilte ich erstmals den Schiffsjungen Unterricht in Geographie, dieser sollte fortan viermal in der Woche stattfinden, danach ordnete ich die Bibliothek an Bord, außerdem wurde die Reise besprochen, inzwischen war die See unruhig geworden.

Nach drei Tagen kam zuerst die englische Küste bei Folkestone in Sicht, später die Küste Frankreichs mit einem Leuchtturm, im Hintergrund war der Dom von Boulogne zu erkennen. Am nächsten Tag nahm die „Moltke“ von Cherbourg aus wieder Kurs auf die englische Küste.

Der 22. Oktober war ein Sonntag, zugleich der Geburtstag der Kaiserin Auguste Viktoria, der Gemahlin Kaiser Wilhelms II., ein doppelter Grund zum Feiern. Die Andacht konnte jedoch nicht in der Länge stattfinden, wie ich es wünschte, da die Musterung sich unerwartet lange hinzog. Die Stimmung an Bord war auch nicht gerade feierlich, auf dem Zwischendeck fallen Äußerungen über das Schiff wie „Narrenschiff“, „Affenkasten“ und „Sch...-Prahm“.

Am nächsten Tag lief die „Moltke“ im Hafen von Plymouth ein, vorbei am Leuchtturm westlich von den Wellenbrechern mit Kurs direkt auf die Zitadelle zu. Links von der Hafeneinfahrt erstreckte sich ein schöner bewaldeter Höhenzug mit einem Schloss über dem Strand, ein weiter Küstenbogen mit der Werft schloss sich daran an, danach ein Eiland mit einem Fort. Hinter diesem sah man die Esplanade mit Denkmälern und Türmen, die Stadt Plymouth selber lag hinter der Zitadelle. Auf der rechten Seite befand sich ebenfalls eine Anhöhe, auf der ein Schießstand errichtet war. Im inneren Teil des Hafens lagen Handelsschiffe und Fischerboote, in der Nähe wurde der Fischmarkt abgehalten.

Die „Moltke“ ging neben einem japanischen Kreuzer vor Anker, sogleich kam von dort ein Offizier herüber, später erwiderte Leutnant Pohl den Besuch. Die englische Flagge wurde gehisst, 21 Salutschüsse ertönten, mehrere Boote näherten sich, auch der deutsche Konsul traf ein. Am Nachmittag begab ich mich mit Leutnant Küsel an Land, auf der Union Street betrachteten wir uns das Treiben auf der Straße, dann gingen wir zur St.-James-Hall, in der Akrobaten und Taschenspieler ihre Künste darboten, auch Tänzer mit Holzschuhen traten auf. Am späten Abend war kein Lokal mehr geöffnet, doch auf den Straßen herrschte noch lebhaftes Treiben. Englische Matrosen hatten bereits mit den Matrosen der „Moltke“ Bekanntschaft gemacht.

## 5. Zweite Westindien-Reise, 26. September 1895 bis 18. März 1896 (Madeira; Kleine Antillen, Bahamas, Jamaika, Kuba)

Am 25. September ging die „Stein“ erneut in See, einen Tag später umrundete sie Jütland bei Skagen und durchquerte die Nordsee in südwestliche Richtung. Weiter verlief die Route in der letzten Septemberwoche an der niederländischen Insel Terschelling und an Dover vorbei, dann an der englischen Südküste entlang nach Plymouth. Von dort unternahm ich mit dem Stabsarzt einen Ausflug mit der Pferdebahn nach Devonport, wo sich englische Kriegsschiffe im Hafen befanden, und weiter mit dem Dampfer nach Saltash. Auch bot sich in Plymouth die Gelegenheit, einen schönen Park direkt am Meer zu besuchen.

Nach zehn Tagen, am 6. Oktober wurde der Anker gelichtet, von Südengland aus ging die Fahrt in östliche Richtung, am nächsten Tag vorbei an den bretonischen Inseln Île de Vierge und Ouessant<sup>71</sup>. Von dort aus verlief die Reise 300 Meilen westwärts, anschließend in südliche Richtung, jedoch ohne die spanische Küste zu berühren. Mehrere Tage lang war das Wetter stürmisch und regnerisch, das Meer so aufgewühlt, dass alle Schiffsjungen seekrank wurden und der Unterriech ausfiel. Erst nach ein paar weiteren Tagen besserte sich das Wetter.

Am Abend des 16. Oktober erreichte das Segelschulschiff die Insel Madeira und ging bei Funchal vor Anker. Anderntags begab ich mich mit Kapitänleutnant Riedel an Land, wo uns einige Leute mit Pferden entgegenkamen. Ich besorgte mir ein Pferd und ritt in westliche Richtung, um zunächst die Hauptstadt Funchal und ihre Umgebung zu erkunden. In der Umgegend gediehen Zuckerrohr und Wein. Das Pferd trabte so schnell, dass die Begleiter nur im Galopp mithalten konnten. Hinter *Câmara de Lobos*<sup>72</sup> wurde der Weg steiler, ein Begleiter ängstigte sich, zu seiner Erleichterung kehrte man auf halber Höhe um angesichts der fortgeschrittenen Zeit.

Zurückgekehrt in Funchal, sah ich, dass das Segelschiff aus dem Hafen ausgelaufen war, was aufgrund des stürmischen Wetters erforderlich war. So blieb keine andere Möglichkeit als ein Hotel aufzusuchen, ein junger Bursche verlangte Trinkgeld dafür, dass er uns den Weg gezeigt hatte. Im Hotel saßen mehrere Damen und Herren aus England an der Tafel. Ein Deutscher ärgerte sich über den Kellner, ein anderer Herr beruhigte ihn, es kam zu einem kurzen Streit, die beiden Herren standen auf und gingen fort.

Am nächsten Morgen sah ich das Schiff vor Anker liegen. Anschließend begab ich mich wieder an Land und unternahm einen weiteren Ausritt, der Weg war steil

<sup>71</sup> Ouessant ist die westlichste Insel der Bretagne und Frankreichs überhaupt, der Name ist keltischen Ursprungs und wird bereits vom antiken Geographen Strabon als *Uxisame* erwähnt.

<sup>72</sup> Zu deutsch = „Höhle der Seelöwen“ (bildlich-übertragen, *lobo* eig. = „Wolf“).

und beschwerlich, doch gab es schöne schattige Plätze. Im weiteren Verlauf wurden die Wege aber so glatt, dass die Pferde scheuten und am Zügel geführt werden mussten. Um bis nach Antônio da Serra zu gelangen, fehlte ohnehin die Zeit, da ich mit den Begleitern am Nachmittag wieder in der Stadt sein musste, wo ich die Pferde abgab.

Auch am folgenden Tag war nochmals ein Ausritt vorgesehen, diesmal mit Kadetten. Wieder führte der Weg die Gruppe hinauf nach Antônio da Serra, nach einer kurzen Rast in einem Wirtshaus ging es weiter über einen Bach eine Anhöhe hinauf. An einem weiteren Bachübergang blieben die Pferde zurück, ein Fußweg führte hinauf zu einem Sattel, von dem aus man auf das Tal Gran Curral mit seinen Wiesen hinunterschaute. Der Abstieg dauerte in dem steilen Gelände mehr als doppelt so lange wie der Aufstieg.

Zwei Tage später, am 21. Oktober wurden die Anker gelichtet, die Fahrt ging nach Westen hinaus. Nach zwei weiteren Tagen fuhr das Schiff an den Kanarischen Inseln Teneriffa und La Gomera vorbei. Inzwischen war das Wetter regnerisch geworden, die stürmischen Böen steigerten sich in den nächsten Tagen so sehr, dass Segel gesetzt werden mussten. Das Schiff schlingerte, in der Koje fielen mehrere Sachen herunter, in der Kammer des Offiziersarztes stürzte eine Petroleumlampe um, und das Petroleum lief aus.

Endlich besserte sich das Wetter am 27. Oktober. Da der nördliche Wendekreis überquert wurde, lud der Erste Offizier den Kommandanten und mich zu sich ein und bat mich daher, eine „Taufe“ der Mannschaft hierfür vorzunehmen<sup>73</sup>. Da diese „Taufe“ nichts mit geistlichen Inhalten zu tun hatte, lehnte ich lachend ab. Am nächsten Morgen begann das rüde Spektakel, die „Täuflinge“ wurden eingeseift, mit einem hölzernen Messer rasiert und in einen Scheuerprahm, ein Boot zum Reinigen, geworfen, dann mussten sie durch einen Windsack kriechen, während ihnen ein Wasserstrahl hinterhergeschickt wurde. Weniger derb ging es zu, wenn man sich mit Wasser bespritzte, sodass hinterher die Kleidung am Körper klebte.

Am folgenden Tag setzte der Passat ein, der bei der Hitze ein wenig Abkühlung brachte. So vergingen die weiteren Tage auf hoher See, das Schiff musste auch einmal gründlich gesäubert werden, und der Unterricht für die Schiffsjungen musste aufgrund der großen Hitze auf den frühen Morgen verlegt werden. Die tagelange Reise bot mir die Gelegenheit, einen Vortrag über die portugiesischen Entdecker und Heinrich den Seefahrer, der zu Beginn des 15. Jahrhunderts die westafrikanische Küste entlang segelte, sowie einen weiteren Vortrag über Columbus zu halten.

---

<sup>73</sup> Der Kommandant war der einzige Nichtgeistliche, dem ein Marinepfarrer unterstellt war, s. *Bestimmungen für den Dienst an Bord I*, S. 283 und 385f., den Ersten Offizier musste er lediglich über allfällige Angelegenheiten in Kenntnis setzen.

Fast drei Wochen waren seit der Abfahrt von Madeira vergangen. Endlich, am 11. November kamen als erstes die Inseln Anguilla und Sombrero, die nördlichsten Inseln der Kleinen Antillen in Sicht. Am Vormittag traf das Schiff vor der Insel Sankt Thomas (Saint Thomas) ein. Tags darauf begab ich mich an Land und traf Leute, die ich bereits auf der Reise ein Jahr zuvor kennengelernt hatte, darunter Konsul Becker, die Wiedersehensfreude war groß. Den nächsten Tag nutzte ich zu einem Spaziergang über den French's Hill zur anderen Seite der Insel, auch die folgenden Tage boten hinreichend Gelegenheit zu Ausflügen, längere Strecken wurden zu Pferde zurückgelegt.

Am 27. November brach ich in aller Frühe zu einer mehrtägigen Erkundung auf. Da es in Strömen regnete, brauchte ich zwei Stunden bis zur Smith Bay im Südosten der Insel, wo mich der dortige Pfarrer begrüßte. Am späten Vormittag setzte ich den Ritt fort, doch der weitere Weg war nicht gleich zu finden, und das Pferd wurde störrisch. In Emaus traf ich mich mit Allen, einem Herrnhuter Geistlichen aus Jamaika. Der nächste Morgen brachte besseres Wetter, ich suchte mit Allen ein altes Fort auf, der Weg musste allerdings mit einem Buschmesser gebahnt werden. Danach verabschiedete ich mich von Allen und ritt zur Cruz Bay, wo ich von weiteren Bekannten freundlich empfangen wurde und noch eine Nacht zu Besuch blieb, anderntags ging ich wieder Bord.

Einen Höhepunkt des Aufenthaltes auf der Insel Sankt Thomas bildete der Empfang bei der Gemahlin des Konsuls am 6. Dezember. Mehrere Damen waren anwesend, man unterhielt sich angeregt, es wurde gesungen, deutsche Volkslieder erklangen, die Herren führten ihre Damen zu Tisch, anschließend wurde getanzt, es herrschte eine ebenso vornehme wie heitere Atmosphäre. Nach einem Spaziergang kehrte ich wieder zurück an Bord.

Am nächsten Morgen blieb noch genügend Zeit, um sich hier ein letztes Mal mit Freunden zu treffen, Pastor Johannsen lud zum Abendessen ein. Anderntags mussten wir Abschied nehmen von all den Freunden und Bekannten, die wir wiedergesehen hatten, und am 9. Dezember hieß es „Anker auf“, die Menschen an Land winkten mit Tüchern.

Die Fahrt ging weiter entlang der Inselwelt, die die Nordgrenze der Karibik bildet, vorbei an den Turks- und Kaikos-Inseln. Am 12. Dezember näherte sich das Schiff den Bahamas, Reste eines Schiffswracks wurden gesichtet. Als erstes wurde eine kleine Insel angesteuert, wir gingen an Land, am Ufer begrüßte uns ein Mann im Namen der Königin Victoria von England. Sonst bevölkerten nur Enten und andere Wasservögel den Strand. Der Engländer stellte sich vor und lud uns in sein Wohnhaus auf dem Eiland ein. Der Weg führte an einem Kanal mit Seewasser vor-

bei, das in die nahe Lagune geleitet wurde, weiter an der Lagune entlang zu einem Steindamm und durch zwei natürliche Wälle, dahinter befand sich ein Binnensee.

Endlich langten wir am Wohnhaus an, sogleich erfrischten wir uns bei dem mitgebrachten Rotwein, der mit dem dortigen Regenwasser gemischt wurde. Der Engländer lebte seit sechs Jahren hier und hatte offenbar den Auftrag von einer Gesellschaft, hier Agaven anzubauen, aus deren Fasern wurden Taue hergestellt. Anschließend bot seine Frau noch wohlschmeckende Bananen an, dann verabschiedeten wir uns. Der Rückweg erwies sich als anstrengend, gegen Mittag waren wir wieder zurück an Bord. Das Meerwasser war so klar, dass man den Anker auf dem Meeresboden sehen konnte. Am folgenden Tag nahm die „Stein“ Kurs auf ein Riff der Bahamas, auf dem ein Wasserturm stand, infolge des hohen Seeganges konnten jedoch die Boote nicht ausgesetzt werden, mächtige Wellen schlugen gegen die Riffe auf.

Am 14. Dezember passierte das Schiff die Meerenge zwischen Kuba und Haiti und fuhr in den Kanal zwischen der großen Insel Cayamite und einer Landzunge von Haiti ein, in der Bucht ging es am Mittag vor Anker. Vom Strand aus führte der Weg zunächst durch Grasland, dann durch Urwald. Lediglich einige ärmliche Hütten wurden sichtbar, bei denen dunkelhäutige Bewohner Fische brietten, sie sprachen ein kaum verständliches Französisch<sup>74</sup>. Bei dem starken Regen wurde der Rückweg beschwerlich, am späten Nachmittag begaben wir uns alle wieder an Bord.

Am Tag darauf wurden die Boote losgemacht, ein Landgang mit Besuch der Stadt Pestal (Pestel) war vorgesehen. Die Hafeneinfahrt bot einen malerischen Anblick, in der Stadt bestimmten jedoch schmutzige Häuser und Hütten das Bild, ein Farbiger begrüßte uns und fragte nach dem Begehrt. Wir verlangten, den dortigen Kommandanten aufzusuchen und zu begrüßen. Eine grob gepflasterte Straße führte zu einem Platz mit einer umzäunten Königspalme in der Mitte, zum Andenken an die Erlangung der Unabhängigkeit Haitis. Zur Linken befand sich ein Wachthaus, vor dem ein bärtiger Farbiger mit Gewehr und ein jüngerer Mann standen, ich fotografierte den Platz mit dem Freiheitsdenkmal. Auf dem Rückweg trafen wir den Kommandanten, der uns sogleich zum Cognac einlud. Gegen 17 Uhr ging es mit den Booten wieder an Bord. Anderntags kam der Kommandant von Pestal an Bord und wurde mit Sherry bewirtet.

---

<sup>74</sup> Haiti wurden schon 1492 von Columbus entdeckt und geriet unter spanische Herrschaft, rund 200 Jahre später wurde es von Frankreich in Besitz genommen, 1825 erlangte Haiti bereits die Unabhängigkeit.

Am Tag darauf hielt ich einen Vortrag über die Bahamas, insbesondere die Columbus-Insel Guanahani, ihre Bewohner und ihre Geschichte<sup>75</sup>. Auf der weiteren Fahrt wurde die Insel Navassa passiert, auf der ein Steinwall mit ein paar Häusern errichtet war. Bei Morant Point an der Ostspitze Jamaikas ankerte das Schiff. Unterdessen unterrichtete ich die Schiffsjungen in den Fächern Deutsch und Geographie, sehr zur Freude des Kommandanten.

Der folgende Tag bot eine besondere Herausforderung. Vorgesehen war eine Erkundung der Morant Bay an der Südostküste Jamaikas, wo Koralleninseln aus dem Wasser ragten. Dort war ein Dampfer festgefahren, auf dem sich aber kein Mensch befand. Nach dem Mittagessen fuhr ich mit dem Leutnant und dem Stabsarzt in einem Kutter vorsichtig an den Dampfer heran, bei der Brandung und dem Sturm hatten wir aber alle Mühe, den Kutter so zu lenken, dass dieser nicht gegen das gefährliche Riff geschleudert wurde. Am Abend steuerte das Schiff auf Kingston, die Hauptstadt der Insel Jamaika zu<sup>76</sup>.

Am nächsten Morgen erfolgte die Einfahrt in die Bucht der Stadt Kingston, von einem englischen Schiff, das dort stationiert war, meldete sich Besuch. Mittags machte unser Schiff in der Kohlenwerft fest, es mussten Kohlen an Bord gebracht werden. Ich begab mich in die Stadt, reger Verkehr herrschte dort, heiß und staubig war es in den Straßen. Tags darauf kamen Deutsche aus Kingston zu Besuch an Bord.

Weihnachten rückte näher, am 23. Dezember wurden die ersten Vorbereitungen getroffen, ich arbeitete meine Weihnachtspredigten aus, Gedichte und Lieder wurden eingeübt. An Heiligabend wurde in der Kommandantenkajüte ein thujaähnlicher Baum geschmückt, der vom Konsul gestiftet worden war. Nicht anders als in unserer Heimat erklangen während der Andacht die bekanntesten deutschen Weihnachtslieder.

Am Ersten Weihnachtstag herrschte eine Hitze von fast 30° Réaumur (über 35° C), der Gottesdienst muss daher verkürzt werden. Anschließend ging ich erneut von Bord und fuhr zu einer Familie Brandon, es gab einen herzlichen Empfang, den die Tochter mit ihrem Klavierspiel noch bereicherte. Der Zweite Weihnachtstag verlief ähnlich, der Gottesdienst fiel wiederum kürzer aus. Der deutsche Konsul hatte eine Einladung geschickt, mit einer Pferdebahn gelangten wir zu seinem Haus. In seiner Familie herrschte eine ungewöhnlich lockere Atmosphäre, auch eine Engländerin von riesiger Gestalt war erschienen, eine weitere, unglücklich

---

75 Auch die Bahamas wurden 1492 von Columbus entdeckt und daher von Spanien in Besitz genommen, um die Mitte des 17. Jahrhunderts übernahm England die Herrschaft über diese Inseln. Seit 1973 sind die Bahamas unabhängig.

76 Diese Insel wurde zuerst von Spanien in Besitz genommen und stand von 1652 bis 1962 unter der Herrschaft Großbritanniens, heute ist Jamaika unabhängig.

verliebte Engländerin erregte den Spott der Töchter des Hauses. Auch der Rest des Jahres war angefüllt mit Besuchen, die meist bis in die Nacht hin andauerten, am 30. Dezember stand noch ein Ausflug in die Berge der Umgebung auf dem Programm, dort war es angenehm kühl und erfrischend.

Das Jahr 1895 ging zu Ende, an Silvester gab der Gouverneur an Bord ein Essen. Wir dachten an unsere Familien und Angehörigen in der Heimat, für die das neue Jahr bereits begonnen hatte, während es hier erst Abend geworden war. In der Schiffslotterie herrschte großer Lärm unter den Offizieren und Kadetten, um Mitternacht wünschte der Kommandant allen an Bord wie auch ihren Angehörigen ein gesegnetes neues Jahr.

Das neue Jahr begann allerdings mit einer unerträglichen Hitze, trotzdem hielt ich wie üblich den Neujahrsgottesdienst, der Kommandant lud alle Anwesenden, auch den Konsul, zu einem großen Diner ein. Auch an den nächsten Tagen erfolgten mehrere Besuche und Ausflüge an Land, und umgekehrt erschienen Bewohner von Kingston an Bord. Ich wanderte mit Kadetten nach Montego Bay und Montpellier an der Nordküste Jamaikas. Außerdem war ich mit meinen Photographien beschäftigt, der Photograph suchte die Papierbilder unter Wasser zu entwickeln, so gut es ging, das Papier war nicht sehr fest. Nicht nur das Photographieren selber, sondern auch das Entwickeln von Bildern war mit einem hohen Aufwand verbunden.

Selbstverständlich wurden auch mit Engländern Einladungen ausgetauscht. Am 13. Januar wurden Offiziere und Kadetten vom Royal Yacht Club eingeladen, am Tag darauf kamen gegen Mittag englische Familien wie auch Offiziere an Bord, ein Geistlicher traf sich mit mir zum Gespräch. Man vergnügte sich beim Tanz, die englischen Offiziere machten zwar auf die Deutschen einen steifen Eindruck, sie waren aber von der netten Atmosphäre sehr angetan, die deutschen Offiziere kamen ihnen indes leicht betrunken vor.

Zwei Tage später unternahm ich am Morgen mit Leutnant von Trotha<sup>77</sup> und dem Stabsarzt einen Ausflug in die Berge. Mit einem Wagen ging es zu einem kleinen Ort namens Garden Tower, von dort aus weiter beritten zu einem Joch, wo sich ein Offizierskasino befand. Ein Offizier lud uns zu einem Trunk ein, die anderen dortigen Offiziere entfernten sich bald wieder, um ihren Dienst anzutreten. Auf der Rückkehr nahmen wir in Garden Tower noch rasch ein Mittagessen ein, bevor es wieder im Wagen zurück zum Hafen und an Bord ging.

Der Aufenthalt auf Jamaika neigte sich dem Ende zu. Nach zwei weiteren Tagen begab ich mich mit dem Stabsarzt in einer Kutsche zu Freunden und Bekannten

---

<sup>77</sup> Hier kann nur Adolf von Trotha gemeint sein, der später als Kapitänleutnant im Ostasiengeschwader am Boxeraufstand in China teilnahm und als Konteradmiral 1916 an der Schlacht im Skagerrak beteiligt war.



auf der Insel, um mich zu verabschieden. Diese Rundtour verlief nicht ganz problemlos, der Kutscher verstand nicht recht, die Pferde zu lenken, doch kamen wir wohlbehalten zurück an Bord. Adieu Jamaika!

Am 18. Januar 1896 wurde an Bord der 25. Jahrestag der Gründung des Deutschen Reiches gefeiert, der Kommandant und der Leutnant brachten das Hoch auf Kaiser Wilhelm und den Gründer des Reiches Otto von Bismarck aus. Zwei Tage darauf tauchte ein Schiff auf, das als „Rebellendampfer“ erklärt worden war, es wich wohlweislich unserem Segelschiff „Stein“ aus. Am Tag darauf kam ein deutsches Schiff, die „Stosch“, in Sicht, die sich wie die „Stein“ der Hauptstadt Kubas, Havanna, näherte<sup>78</sup>. Inzwischen zeigte sich die Sonne, doch es war verhältnismäßig kühl. Die Schiffe fuhren durch einen schmalen Eingang in den Hafen, wo ein spanisches Kriegsschiff lag.

Am nächsten Morgen ging ich an Land, um die Kathedrale von Havanna aufzusuchen. An einer Straße standen Häuser, in denen spärlich gekleidete Frauen einem zweifelhaften Gewerbe nachgingen. Der Weg führte weiter in den neueren Stadtteil über einen großen Platz. Ich suchte ein deutsches Café auf, dort hingen Bilder der Kaiser Deutschlands an der Wand. Im Deutschen Verein wurde ich freundlich begrüßt, man bot mir kubanische Zigarren an. Nach einem Essen im Hotel Inlaterra begab ich mich zum Deutschen Club, wo ich den Generalkonsul von Kuba kennenlernte.

Am 26. Januar fanden abends im deutschen Club Vorfeiern zum Geburtstag Kaiser Wilhelms statt, am Geburtstag selber hielt ich einen Gottesdienst zu Ehren des Kaisers. Ein paar Tage später suchte ich mit dem Oberlehrer und mehreren Schiffsjungen in Havanna auf dem Friedhof das Grab der Männer des preußischen Dampfkanonenbootes „Meteor“ auf, die 1870 bei den Gefechten mit einem spanischen Kriegsschiff unweit von Havanna ums Leben gekommen waren.

Am 1. Februar kamen mehrere Herren zu Besuch an Bord, darunter ein ehemaliger Cowboy und Goldgräber aus Kalifornien, der jetzt in einer Zigarrenfirma arbeitete, und ein Kubaner, der beim Generalkonsul tätig war und aufgrund seines Studiums in Heidelberg sich ganz als Deutscher fühlte. Anderntags erschienen an Bord mehrere Spanierinnen sowie weitere Damen, die von einem kleinen Dampfer kamen, darunter drei Schwestern, die auf ihre Schönheit besonderen Wert legten; zusammen mit einigen Herren führte ich die Damen im Schiff herum. Am Abend ging ich auf dem Prado spazieren, wo eine Musikkapelle spielte und die Damen in Ballkleidern dabei saßen und zuhörten.

---

<sup>78</sup> Die Insel Kuba befand sich bis 1898 unter spanischer Herrschaft und geriet dann in Abhängigkeit von den USA, 1902 wurde sie zwar unabhängig, doch suchten die USA bis zur Revolution 1959 ihren Einfluss auf sie auszuüben.



Blick auf Havanna 1896

In drei Tagen sollte das Schiff auslaufen, doch dann wurde die Abreise um weitere drei Tage verschoben. Am 5. Februar wurde im Deutschen Verein ein Bierabend veranstaltet. Schwarzbrot mit Wurst und Hering wurden aufgetischt, dazu gab es Pschorr-Bräu. Nur wenig Deutsche aus Havanna waren anwesend, die meisten kamen von den Schiffen. Inhaltlich verlief der Abend eher enttäuschend, ein Herr verlas ein Schriftstück mit einem Thema aus der Zeit Friedrichs des Großen, die Begeisterung unter den Zuhörern blieb wie zu erwarten aus.

Am nächsten Tag näherte sich gegen Mittag ein spanischer Dampfer mit einem Kavallerieregiment, die Spanier veranstalteten ein Feuerwerk am helllichten Tag und spielten Marschmusik. Am Abend trafen wir uns noch einmal mit den Damen, die Gespräche wurden teils auf Englisch, Französisch und Spanisch geführt. Der 7. Februar war Abschiedstag, noch einmal versammelten wir uns kurz in einer Bar zum Cocktail, um 11 Uhr ging es zurück an Bord.

Damit war der westlichste Punkt der Reise in die karibische Inselwelt erreicht. Die Rückfahrt verlief durch die Florida-Straße in Richtung auf die Azoren. Am

8. Februar war das Wetter noch leidlich, an den folgenden Tagen verschlechterte es sich jedoch. Ich ordnete die Mannschaftsbibliothek und hielt beim Kommandanten Vortrag über den Schiffsjungenunterricht. Am 12. Februar kam die Sonne endlich wieder zum Vorschein.

Zwei Tage später fuhr die „Stein“ an den Bermudas vorbei. In den folgenden Tagen kühlte es ab, die Temperatur betrug noch 16° Réaumur (20° C). Wenigstens der Südwind begünstigte die Überquerung des Atlantiks so sehr, dass der Kommandant beabsichtigte, nicht die Azoren anzulaufen, sondern Vigo in Galizien (Nordwestspanien) anzusteuern, wo er acht Tage bleiben wollte. Nur die unruhige See machte der Besatzung zu schaffen, Gegenstände mussten festgezurt werden, der Unterricht fand zwar statt, wurde aber durch das Schlingern des Schiffs stark beeinträchtigt. So verstrichen die nächsten Tage bei wechselhaftem Wetter. Ich hielt Vorträge für die Mannschaft allgemein wie für die Kadetten, unter anderem über die Seeräuberei bei den westindischen Inseln.

Am 26. Februar klarte es wieder auf, die Fahrt verlief in Richtung Vigo. Zwei Tage später kam ein heftiger Sturm auf, der Kommandant stürzte von der Brücke hinunter und fiel auf die Treppe, dabei verletzte er sich das ganze Gesicht. Am 1. März konnte ich statt des Gottesdienstes nur eine kurze Andacht halten, bei dem starken Wind verstand man ohnehin sein eigenes Wort nicht mehr. Am Tag darauf beschloss man endgültig, nach Vigo zu fahren. Der Kommandant traf sich mit mir und las mir seinen Bericht über mich für das Oberkommando vor, zu meiner Freude eher eine Laudatio. Am Abend saßen wir beide noch in der Offiziersmesse zusammen und erzählten uns Jagdgeschichten, teilweise auch Jägerlatein.

Zwei Wochen waren seit der Abreise von Kuba vergangen, am Morgen des 3. März war Land in Sicht. Das Schiff steuerte die Bucht von Vigo an und nahm Kurs auf die nördliche Einfahrt, wo vier englische Schulschiffe lagen. Die Stadt Vigo ist zwar hübsch gelegen, aber das Hinterland bot nichts Besonderes, und das Regenwetter hielt an, so blieb ich zunächst an Bord. Erst nach zwei Tagen unternahm ich mit Leutnant von Bassewitz einen Spaziergang ins Landesinnere. Im Hintergrund ragten kahle Berge auf, in den Tälern wurde Wein angebaut. Die Straßen waren mit holprigem Pflaster bedeckt, die Räder der Wagen bestanden bis auf deren Reifen nur aus Holz. Der erste Eindruck war nicht sehr einladend.

Die Umgebung von Vigo erwies sich als schöner und interessanter als erwartet. Am 8. März machte ich nach dem Gottesdienst mit den Schiffsjungen eine Wanderung zum Ende der Bucht von Vigo, der Weg führte durch ein Kiefernwäldchen. Zwei Tage später unternahm ich zusammen mit dem Kommandanten, dem Stabsarzt und noch anderen Herren bei sonnigem Wetter einen Ausflug zu einem

alten ausgedehnten Kastell. Innerhalb der gut erhaltenen Mauern befand sich ein Schloss, durch dessen Fenster mehrere Rüstungen zu sehen waren.

Am 11. März verließ die „Stein“ Vigo. Trotz freundlichem Wetter war es kälter geworden. Der Unterricht für die Schiffsjungen musste wieder wie bereits häufig ausfallen, ich machte mir Sorgen, wie deren Prüfung verlaufen würde. Nach zwei Tagen taucht die bretonische Insel Ouessant auf, rund fünf Monate waren vergangen, seit das Schiff diese Insel auf der Hinfahrt nach Westindien passiert hatte.

Schließlich wurde am 14. März der Ärmelkanal durchfahren. Der Kommandant überlegte, ob er statt der Route durch das Skagerrak die Passage durch den neu eröffneten Kaiser-Wilhelms-Kanal wählen sollte. Am selben Tag war ein Erlass Kaiser Wilhelms II. veröffentlicht worden, dem ja zum einen die Marine, zum andern „die Erhaltung und Förderung des religiösen Sinnes“ am Herzen lag. Demnach durfte unter gewöhnlichen Verhältnissen kein Soldat an Sonn- und Feiertagen am Kirchenbesuch gehindert werden, dies galt selbstverständlich auch für die Marine.

Die Seereise ging dem Ende entgegen. Am kommenden Sonntag, dem 15. März fand der Gottesdienst auf Befehl des Kommandanten auf Deck statt, obwohl es recht frisch war. Tags darauf befand sich das Schiff am Eingang der Schleuse zum Kaiser-Wilhelms-Kanal bei Brunsbüttel. Am Abend suchte ich zusammen mit Trotha und zwei anderen Herren eine Schänke auf, in der Schwarzbrot mit Butter und Wurst und natürlich gutes Bier angeboten wurden.

Am 18. März erreichte das Schiff Rendsburg, wo es einige Offiziere schon erwarteten. Proviant wurde nicht mehr an Bord gebracht, die Reise fand ohnehin ihren Abschluss in Kiel. Fünf Tage später erfolgte die unvermeidliche Inspizierung des gesamten Schiffs, mehrere Admiräle erschienen an Bord, die Kritik war wenig erfreulich. Der Zustand der „Stein“ ließ in der Tat zu wünschen übrig, auf dem Batteriedeck lagen Unrat und Unmengen von Apfelsinenschalen herum. Das Urteil des Admirals fiel nicht gerade schmeichelhaft aus: „Das Schiff hat seinen Zweck erfüllt!“ – Am 6. April trat ich die Reise in meine Heimat an, wo inzwischen der Frühling Einzug hielt.

## 6. Reise nach Russland und Skandinavien, 30. Juni bis 25. August 1896

Im Frühsommer trat ich die nächste Reise an, die wie im Vorjahr in nordische Länder führte. Bereits am 30. Juni fuhr die „Stein“ an Bornholm vorbei. Ich hatte den Auftrag, den Schiffsjungen Gesangsunterricht zu erteilen, doch diesmal blieben dafür nur 20 Minuten Zeit. Am nächsten Tag traf ich sie beim Kartoffelschä-

len – der Erste Offizier meinte allen Ernstes, dass sie auch bei dieser Tätigkeit gut singen könnten. Aber wäre nach dessen Ansicht Gesangsunterricht auch während des Segelexerzierens möglich?

Die Fahrt verlief weiter durch die Ostsee, am 3. Juli erreichte das Schiff Helsingfors (Helsinki), es fuhr durch die Enge von Sveaborg (Suomenlinna) und ging dann vor Anker. In der Nähe befanden sich ein russisches Geschwader mit den Schiffen „Peter der Große“ und „Gangut“ sowie Torpedofahrzeuge<sup>79</sup>. Der Konsul Dr. Graser stattete einen offiziellen Besuch an Bord ab. Zwei Tage darauf, am Sonntag begab ich mich nach dem Gottesdienst mit Leutnant Götze an Land und suchte das größte Hotel der Stadt auf, um mich mit dem Konsul zu treffen. Nach dem Essen sprach der Konsul über die Grundlagen der Entwicklung Finnlands, zum einen die Wasserkraft der mächtigen Flüsse und Wasserfälle, zum andern die Viehwirtschaft; Probleme hierzu stellten der Mangel an Kapital bzw. das Desinteresse der finnischen Bauern dar. Daher würden Studenten auf das Land geschickt, die dort Unterricht erteilen und Aufklärung betreiben sollten.

Mir fiel der Vokalreichtum der finnischen Sprache auf, ebenso das Fehlen von Konsonantenfolgen im Wortanlaut auf<sup>80</sup>. – Am nächsten Morgen waren einige Russen der beiden genannten Kriegsschiffe an Bord eingeladen, auf der „Gangut“ besuchte ich einen Mönch, der bescheiden in einer Ecke stand, die Geistlichen waren im russischen Militär nicht sonderlich geachtet.

Am 8. Juli lief die „Stein“ im Hafen von Kronstadt auf der Insel Kotlin im finnischen Meerbusen ein. Südlich der Stadt lag eine Reihe von Festungen oberhalb von wuchtigen, hohen Mauern, das Bild der Stadt selber bestimmten mächtige Hafengebäude. Am Nachmittag fuhr das Schiff in den Kanal von St. Petersburg ein, den man aufgrund der geringen Wassertiefe zehn Jahre zuvor gebaut hatte. In der Ferne wurden die goldenen Kuppeln der Kirchen sichtbar, im Süden sah man die Residenzen Oranienbaum und Peterhof. Nach einiger Zeit war die Mündung der Newa erreicht, das Schiff fuhr in den Fluss hinein bis zur Newabrücke, wo es vor Anker ging. Im Hafen herrschte geschäftiges Treiben, links und rechts befanden sich Werften.

Der Nachmittag war ausgefüllt mit einer Besichtigung der russischen Hauptstadt. Als erstes ging es zum Reiterstandbild Peters des Großen, das sich auf einem

---

79 Das Schiff ist nach einer Stadt Gangut in Finnland benannt, bei der 1714 eine Seeschlacht Russlands gegen Schweden stattfand, die zur Vorherrschaft Russlands im Ostseeraum nach dem Großen Nordischen Krieg führte. Finnland gehörte bis 1917 als Großfürstentum zum Russischen Reich.

80 So haben Lehnwörter aus dem Germanischen den Anlautkonsonanten vor dem Folgekonsonanten verloren, etwa in *laiva* „Schiff“ aus germanischem \**flauja-* (vgl. altnordisch *fley* „Fähre, Schiff“) und in *ranta* „Strand“ aus \**stranta-* (daraus schwed., norw. *strand*, deutsch *Strand*).

großen Felsblock erhob, danach wurde die Isaakskathedrale besichtigt, die uns zunächst mit ihren mächtigen Säulen aus Jade und Lapislazuli beeindruckte. Der Rundgang durch die Stadt verlief an dem Gebäude der Admiralität vorbei über die Newabrücke zur Peter-Pauls-Festung, danach an der Börse, Akademie und Universität vorbei zum Winterpalast mit der Eremitage und schließlich zum Sommergarten mit seinen schattigen Spazierwegen und Spielplätzen. Weiter führte der Weg zum großen Platz, auf dem Zar Alexander II. 1881 ermordet worden war, und zum Michailow-Palast. Zahlreiche große Häuser waren hier gebaut worden, die jetzt im Sommer verlassen waren, da deren Bewohner in dieser Jahreszeit gewöhnlich aufs Land ziehen. Auf dem Newski Prospekt ging es zur Kasan-Kathedrale und zum Anitschkow-Palais – doch ein Rundgang durch die Zarenstadt mit all ihren Palästen und Residenzen ermüdete uns trotz allem Interesse. Der Gang durch einen Basar bot zwar Ablenkung, die dortigen Preise waren aber unerschwinglich. Schließlich begaben wir uns in ein Restaurant, in dem wohlschmeckender Kaviar angeboten wurde – den sich aber nicht jeder leisten konnte.

Auf die Wanderung durch St. Petersburg folgte am nächsten Tag selbstverständlich eine Besichtigung der Eremitage. So beeindruckend die Gemälde niederländischer Meister waren, so sehenswert waren die russischen Sammlungen im unteren Geschoss. Dort befanden sich Waffen und Beutestücke verschiedenster Art, Schwerter, Schilde mit diamantemem Besatz, Türkenflinten, aber auch Erinnerungsstücke der Zaren. Die Besichtigung war nicht minder ermüdend als der gestrige Rundgang.

Ein Ausflug mit der Pferdebahn und einem Dampfer zur Krestowski-Insel schloss sich an, die zahlreichen Palais und Landhäuser auf den benachbarten Inseln boten ein anmutiges Bild. Auf der Krestowski-Insel befand sich ein Park mit Restaurants und Hallen für Theatervorstellungen. Auf einer Bühne wurden französische Lieder mit anzüglichem Inhalt dargeboten, unter den Zuhörern waren russische Offiziere in Uniform mit ihren Frauen. Gegen 3 Uhr morgens gelangte ich wieder an Bord, es war taghell.

Für den 10. Juli hatte sich der Bruder des verstorbenen Zaren Alexanders III. und Onkel des Zaren Nikolaus II., Fürst Sergej Alexandrowitsch zu Besuch an Bord angekündigt<sup>81</sup>. Um 11 Uhr erschien er in deutscher Admiralsuniform als Zeichen der Wertschätzung, eine große, stattliche Gestalt. Er begrüßte den Kommandanten, den Ersten Offizier und mich mit Handschlag. Zwei Geistliche, Admirale

---

81 Nikolaus II., Sohn Alexanders III., herrschte als letzter Zar Russlands von 1894 bis 1917 und wurde ein Jahr später von Bolschewisten ermordet.

und Offiziere begleiteten ihn. Nach kurzem Gespräch mit dem Kommandanten begab er sich zum anderen Schiff „Stosch“.

Am Nachmittag besichtigte ich den Winterpalast. Die endlose Flucht der Zimmer und Gemächer war überwältigend, der Prunk wirkte auf mich überladen, an den Wänden hingen Bilder früherer Zaren. In der Wohnung Alexanders II. stand nur ein Feldbett. Auffällig erschien die Ähnlichkeit älterer russischer und preußischer Uniformen. Nach der Besichtigung des Palastes fuhr ich mit der Droschke zur Peter-Pauls-Festung und betrat die dortige Kathedrale, in der Marmorsarkophage der früheren Zaren aufgestellt waren, auf dem Sarkophag Alexanders III. brannten Kerzen, andächtige Besucher versammelten sich hier. An den Wänden hingen bis hoch hinauf Heiligenbilder und Tafeln. Anschließend suchte ich das Haus Peters des Großen auf, in Wirklichkeit ein Häuschen, das von einer Halle umgeben war, um einen Verfall zu verhindern. Das Haus selber bestand lediglich aus der Kammer des Zaren und einer Kapelle.

Am Abend begab ich mich zum Deutschen Verein, der zu einem Empfang eingeladen hatte. Der deutsche Botschafter und der Kommandant hielten Reden, eine Kapelle spielte auf, ein kaltes Buffet war angerichtet, ich kam mit dem Pfarrer der reformierten Gemeinde ins Gespräch. Wieder gelangte ich erst gegen 3 Uhr an Bord.

Für den 13. Juli hatte der Zar Nikolaus II. Offiziere eingeladen, unklar blieb, ob damit auch Beamte und Geistliche gemeint waren. So brach ich mit mehreren Offizieren und Kadetten nach Oranienbaum auf, von dort fuhren wir mit der Bahn nach Peterhof. Dort verläuft die Chaussee durch den riesigen Schlosspark, in dem Wasserspiele angelegt sind, vom Schloss her fällt das Wasser in mehreren Terrassen hinab bis zu einem Kanal, durch den es zum Meer fließt. – Der Zar selber wohnt freilich nicht im Schloss Peterhof, sondern in einem einfach eingerichteten Haus.

Auf Empfehlung des Konsistorialrats stattete ich dem Pastor der dortigen deutschen Gemeinde einen Besuch ab, der mit seiner Familie in Peterhof wohnte. Nach einem kurzen Aufenthalt im Garten spazierten wir beide durch den Park, vorbei an einer Marmorschleiferei, zeitweise begegneten wir Kosakenpatrouillen. Im Park hat man Teiche mit künstlichen Inseln angelegt und auf diesen prächtige Landhäuser erbaut, Matrosen der kaiserlichen Marine brachten uns zu den Inseln. Auf einer Insel hat man für Alexander II. ein Haus im pompejanischen Stil errichtet. Beim Spaziergang im Schlosspark erzählte der Pastor von der deutschen Gemeinde, die bereits im 18. Jahrhundert entstanden ist, als Kolonisten hier angesiedelt wurden, die Kirche ist erst in den Achtzigerjahren des 19. Jahrhunderts erbaut worden. Die Deutschen klagten zwar nicht über ihre derzeitige Situation, doch eine Glaubens- und Gewissensfreiheit gibt es im Russischen Reich allenfalls in begrenztem Ausmaß.

Der Rundgang war beendet, ich nahm die Bahn nach Oranienbaum, deren Waggons dank der Breitspur recht geräumig sind, anschließend fuhr ich mit dem Dampfer nach Kronstadt, wo mich ein Mann zum Preis für einen halben Rubel quer durch die Stadt zur Landestelle der Boote führte. Inzwischen war das Schiff wieder aus der Newa hinausgefahren und lag jetzt bei Kronstadt vor Anker.

Am nächsten Tag begab ich mich nach Kronstadt, die Stadt machte einen öden Eindruck, eine Reihe von schmutzigen Trödlerbuden fiel auf. Die russische Marine hatte zwar einige Offiziere eingeladen, es ging aber sehr nüchtern und formell zu, lediglich ein Offizier empfing die Gäste. Danach verließ unser Schiff Russland und fuhr hinaus auf die Ostsee. Die Tage in St. Petersburg waren anstrengend und ermüdend, die Erlebnisse mussten verarbeitet werden.

Im Lauf des 16. Juli erreichte die „Stein“ die schwedischen Schären bei Gävle nördlich von Uppsala. Zusammen mit dem Kommandanten begegnete ich auf einem Spaziergang durch Gävle dem Leutnant einer Kompanie, die dort eine Straße baute. Dieser wanderte mit uns durch Feld und Wald zu einem Casino, wo uns der Kapitän mit Sekt begrüßte. Nach diesem kurzen Abstecher ging es wieder an Bord. Am nächsten Tag verlief die Fahrt weiter zwischen Schären hindurch, auf denen Tannen und Kiefern wuchsen, dazwischen breiteten sich Wiesen und Felder aus, auf den äußeren Schären gedieh keinerlei Vegetation.

Am 18. Juli erreichte das Schiff Visby, die Hauptstadt der Insel Gotland. Ich ging mit meiner Fotoausrüstung an Land und machte wie im Jahr zuvor einen Stadtrundgang, vorbei an den Kirchenruinen und an der Marienkirche sowie an der Festungsrue Visborg. Dann kehrte ich zum Hafen zurück, wo ich den deutschen Konsul traf. Einen Tag später verließ die „Stein“ die schwedischen Gewässer und fuhr am Nachmittag an der kleinen Insel Kristiansø nordöstlich von Bornholm vorbei. Am Abend hielt ich einen Vortrag über die Festung Visborg, die um 1411 errichtet wurde und dem dänischen König Erik nach seiner Absetzung 1437 rund zehn Jahre lang noch als Herrschersitz über Gotland diente.

Am 20. Juli ging die Reise weiter in den Sund hinein und zwischen Amager und Saltholm hindurch nach Kopenhagen, wo man dem ankommenden Schiff salutierte. Bereits von Bord aus wurde die Frauenkirche sichtbar, die Festungen vor der dänischen Hauptstadt ragten teilweise weit in den Sund hinaus und sahen aus, als ob sie aus Sand und Erde errichtet wären. Nördlich von Kopenhagen erstreckte sich eine Landschaft mit hübschen Küstenorten bis Helsingør mit dem Schloss Kronborg, in dem der Prinz Hamlet im 10. Jahrhundert, also gerade zur Zeit der Einigung Dänemarks der Sage nach gelebt haben soll. Gegenüber auf der schwedischen Seite liegt Hälsingborg, nur ein großer alter Turm ragt über die Bäume hinaus.



Jetzt fuhr das Schiff der schwedischen Küste entlang und ging bei Mölle, einem Badeort in Nordwestschonen vor Anker. Dort wollte der Kommandant seine Verwandten treffen. Der Direktor und Kinder der dortigen Schule hatten sich eingefunden und statteten einen Besuch an Bord ab. Ich nutzte den Aufenthalt zu einem Spaziergang auf die felsige Landzunge Kullen. Zwei Tage später lief die „Stein“ den Ort Langesund südwestlich von Oslo an, Leutnant Schulle wollte dort das Grab seines Vaters aufsuchen. Er ging zusammen mit dem Kommandanten und mir an Land, der Pfarrer begab sich mit uns zum Friedhof, am Grab des Verstorbenen hielt ich eine kurze Ansprache. Vom Friedhof aus bot sich ein herrlicher Blick hinunter auf die Felsen und Fjorde.

Am Tag darauf umfuhr das Schiff das Kap Lindesnes, die südlichste Stelle Norwegens, an der Westküste bestimmten Felsen das Bild, die von einstigen Gletschern glattgehobelt worden sind, hie und da tauchten ärmliche Fischerhäuser auf, vereinzelt wurde Hafer angebaut.

Am 24. Juli lief das Schiff die Hansestadt Bergen an, doch dauerte es, bis sich die Gelegenheit zum Anker bot, da die Fjorde hier mehrere Hundert Meter tief waren, Regenwetter empfing uns. In der Stadt boten Läden Pelzwaren und Holzwaren für die Touristen an. An den folgenden Tagen unternahmen die Kadetten Ausflüge zum Sognefjord und zum Hardangerfjord. Eine besondere Überraschung bot für sie der Aufstieg auf den 400 Meter hohen Fløyen<sup>82</sup>, dort erhielten sie als Proviant Brot und Kaffee, dann wanderten sie über den Berg und pflückten Heidelbeeren, die hier reichlich wuchsen, der Abstieg führte allerdings über eine gefährlich steile Wand hinunter zur Stadt. Der Obermaat sollte die Jungen an Bord bringen, er war aber betrunken, schimpfte und fluchte. Auch der Abend verlief nicht gerade angenehm, der Zahlmeister bot eine Fahrt im Karrjol, einem leichten Fuhrwerk, an und veranstaltete allerlei Manöver mit Ab- und Aufsprüngen.

Am 27. Juli nahm ich Urlaub und machte zunächst einen Rundgang durch Bergen, mich interessierten die Marienkirche, die Festung Bergenhus aus dem 12. Jahrhundert, die *Tyske Brygge* („Deutsche Brücke“) und die umliegenden Höfe deutscher Handelsherren, außerdem die Kreuzkirche, die Domkirche und das Museum, in dem nordische Altertümer untergebracht waren. Den Nachmittag nutzte ich zu einer Bahnfahrt nach Stalheim, in Vardal hatte der Zug lange Aufenthalt, derweil kamen die Kadetten mit dem Zug aus Voss an, mit einer temperamentvolle Norwegerin waren sie auf der Fahrt ins Gespräch gekommen. Die weitere Fahrt führte an rauschenden Flüssen vorbei, später wurden Schneefelder an den

---

82 Zum Fløyberg sollte bereits in dieser Zeit eine Standseilbahn gebaut werden, das Vorhaben wurde aber erst knapp ein Jahrzehnt später verwirklicht.

Gebirgshängen sichtbar. In Vossevangen endete die Bahnfahrt, ich stieg im historischen Fleischer's Hotel Voss ab. Mit einem Spaziergang zur Ortskirche ließ ich den Tag ausklingen, die Übernachtung in diesem Hotel kostete zwei Kronen<sup>83</sup>.

Ich war begeistert von der nordischen Gebirgswelt und unternahm am nächsten Tag ausgiebige Wanderungen. Gleich nach dem Frühstück, das aus einem Butterbrot und Kaffee bestand, brach ich zur Weiterfahrt auf. Die Straße führte vorbei am Tvinde Fall und den Fluss Vossestrandself und am See Opheimsvand entlang. Gegen Mittag traf ich in Stalheim Offiziere und den Kommandanten, der aber sofort nach Bergen abreiste, da sich Kaiser Wilhelm an Bord angesagt hatte.

Am Nachmittag stieg ich die Wand bei Stalheim hinab und wanderte im Tal nach Gudvangen, majestätisch erhob sich der 1100 hoch aufragende Jordalsnut, vereinzelt sah ich ärmliche Bauernhöfe, die aus Holzstämmen errichtet und mit Gras gedeckt waren, das Heu war auf Gerüsten aufgestapelt. Senkrechte Felswände auf der rechten Seite wechselten mit Geröllhängen ab, auf denen Lawinen abgegangen waren, Wasserfälle stürzten mehrere Hundert Meter zu Tal. An einer Stelle erstreckte sich ein Meer aus Felsbrocken, die von den Bergen herabgestürzt waren. Als ich bei Gudvangen am Ende des Nærøyfjordes ankam, sah ich einen englischen Dampfer über zwei Kilometer draußen im Fjord, die Enge zwischen den senkrechten Felsklippen ließ eine Weiterfahrt nicht zu. Nach einer Erfrischung in einem Lokal kehrte ich nach Stalheim zurück.

Im dortigen Hotel erzählte mir ein Herr seine Erlebnisse auf seinen Nordlandfahrten, nach dem Abendessen bot ein Paar Klavier- und Geigenmusik, dazu wurde getanzt – so äußerte sich Lebensfreude auf nordische Art. Das Hotel war ganz aus Holz erbaut, der Strom für das elektrische Licht wurde durch den nahen Wasserfall erzeugt. Das Personal des Hotels war in Landestracht gekleidet. Am nächsten Morgen blieb noch etwas Zeit zu einem Spaziergang, danach fuhr ich in einem Landauer nach Vossevangen und weiter mit dem Zug nach Bergen, die Reise durch die nordische Gebirgswelt näherte sich allmählich dem Ende.

Als ich mich an Bord begab, sah ich, dass auf der „Stein“ und auch auf einem französisches Schiff Halbmast geflaggt war, Anlass war der Untergang des deutschen Schiffes „Iltis“<sup>84</sup>. Am Tag zuvor war auch der Kaiser an Bord und betrachtete

---

83 Entsprach 2,24 Mark im Wert heute etwa 16 Euro. Für eine Übernachtung mit Frühstücksbuffet in einem solchen Hotel würde man heute mindestens 1000 Kronen (rund 100 Euro) bezahlen.

84 Die „Iltis“, ein Kanonenboot, wurde 1878 in Dienst gestellt und ging am 23. Juli 1896 bei einem Taifun vor Shantung unter.

Patronized by H. I. M. the Emperor of Germany  
 H. R. H. the Prince of Wales, H. I. M. Eugenie,  
 Ex-Empress of France.



On the summit  
 of the wonderful  
 Stalheimklev.



Ca. 1200 feet  
 above the sea  
 level.



Built in 1885  
 and rebuilt and  
 enlarged, it was  
 reopened on the  
 17th of May 1891.



„All visitors to Norway who pass through the popular Hardanger district, and come on by Voss to the Sogn, will stay at Stalheim, and with such a hotel as this,— combining luxuries and conveniences not elsewhere to be had in the country, with a most moderate tariff of charges, and surrounded by scenery unsurpassed in Europe for grandeur, and for health-giving and bracing mountain air they will, if we mistake not, be in no hurry to leave.“  
*The Newcastle Daily Journal* 30<sup>th</sup> 4 1891.



Hotel in Stalheim, Westnorwegen

sich das Segelexerzieren, die Bootsmannschaften, die sich beim Rudern hervorgetan hatten, ehrte er mit Geschenken von silbernen Zwei- und Fünfmarkstücken<sup>85</sup>.

Am 30. Juli machte ich mich mit dem Kommandanten noch zu einem Spaziergang in Bergen auf, wir suchten noch den Nygaardspark auf, der weitere Weg führte uns um den Großen See von Lungegaard herum und über die König-Oskar-Straße zurück, dann ging es wieder an Bord. Inzwischen hatte der deutsche Konsul eingeladen, wir besuchten ihn in seinem Haus, das im nordischen Stil erbaut war. Danach stach unser Schiff in See und fuhr wieder zwischen den Schären hindurch, die Rückreise hatte begonnen.

Drei Tage später, am 2. August war Sonntag. Ich hielt nach dem Gottesdienst einen Vortrag über Freiherr von Stein, einem der wichtigsten Staatsmänner Preußens während der Befreiungskriege, nach dem das Schiff benannt war. Am nächsten Tag fuhr die „Stein“ an Helgoland vorbei, gegen Abend traf sie bei Wilhelmshaven ein und legte an der Mole an.

<sup>85</sup> Diese Münzen waren größer als die entsprechenden DM-Münzen und bestanden aus Silber, ihr Wert betrug etwa das Siebenfache der heutigen Euro-Beträge.

# FLEISCHERS HOTEL



N<sup>o</sup> 7

Uppsökningar, d. 28/11 1896  
Nota för

	Transport	Fr.	Or.
1. Affens			1. 50
1. Logi för 1. Vardag med 1. Long			2. 00
Kaffe med Bröd			
do eller The med Smörbröd			
Smörbröd			1. 10
Frikost			
Middag med eller uden Kaffe			
Kop Kaffe			
Kop The			
Milk			
W. Vin			0. 50
Whisky			
Portvin			
Sjokolade			
Sukkervand			
Cigaretter			
Bad			
Utdrag för Skydds			
do " Fiska			
do " Telegrammer			
do " Telfon			
do " Vask			
do " Diverse			
Service föruden Portier			0. 50
Elektrisk Lys			
	Summa		6. 00
			betalt
			H. M. Sten

Fleischers Hotel,  
Preisliste

# Reiserouten Karten



Mittelmeerreisen: rot = 1. Reise, grün = 2. Reise, violett = Beginn der Ostasienreise



Östl. Länge 20 von Paris  
 Östl. Länge 40 von Ferro

- ..... Wirtschaftliche Datumsgrenze oder Tageswende
- Million-Städte
- Halbmillion-Städte
- Städte v. über 100 000
- Städte v. weniger Bewohnern.

