

Der Untergang des Grossen Kurfürsten

Autor(en): **[s.n.]**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Historischer Kalender, oder, Der hinkende Bot**

Band (Jahr): **152 (1879)**

PDF erstellt am: **29.05.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-657203>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Großer Kindersegen.

In Finsterwalde (Deutschland) trauerten am Sarge einer 89jährigen verstorbenen Frau 128 Familienmitglieder, nämlich fünf Töchter, drei Schwiegeröhne, eine Schwiegertochter, 54 Enkel und Enkelinnen, 64 Urenkel beiderlei Geschlechts und eine Urenkelin. Im Tode waren der Greisin vorausgegangen: Der Gatte, vier Kinder, drei Schwiegeröhne, 15 Enkel und 53 Urenkel, zusammen 76 Personen.

Schmeichelhaft.

A.: „Nun, Junge, ist der Meister mit dir zufrieden?“ Junge: „Ja und ob! Morgen läßt er mir's Fell abziehen und nächste Woche will er mich schinden lassen.“

Weitere Existenz.

„Die Diebe müssen doch ein recht behagliches Leben führen“, bemerkte ein Spatzvogel in einer Gesellschaft. „Warum denn?“ fragt Jemand ernsthaft. „Weil sie Alles leicht nehmen“, war die trockene Antwort.

Weiteres Plaidoyer.

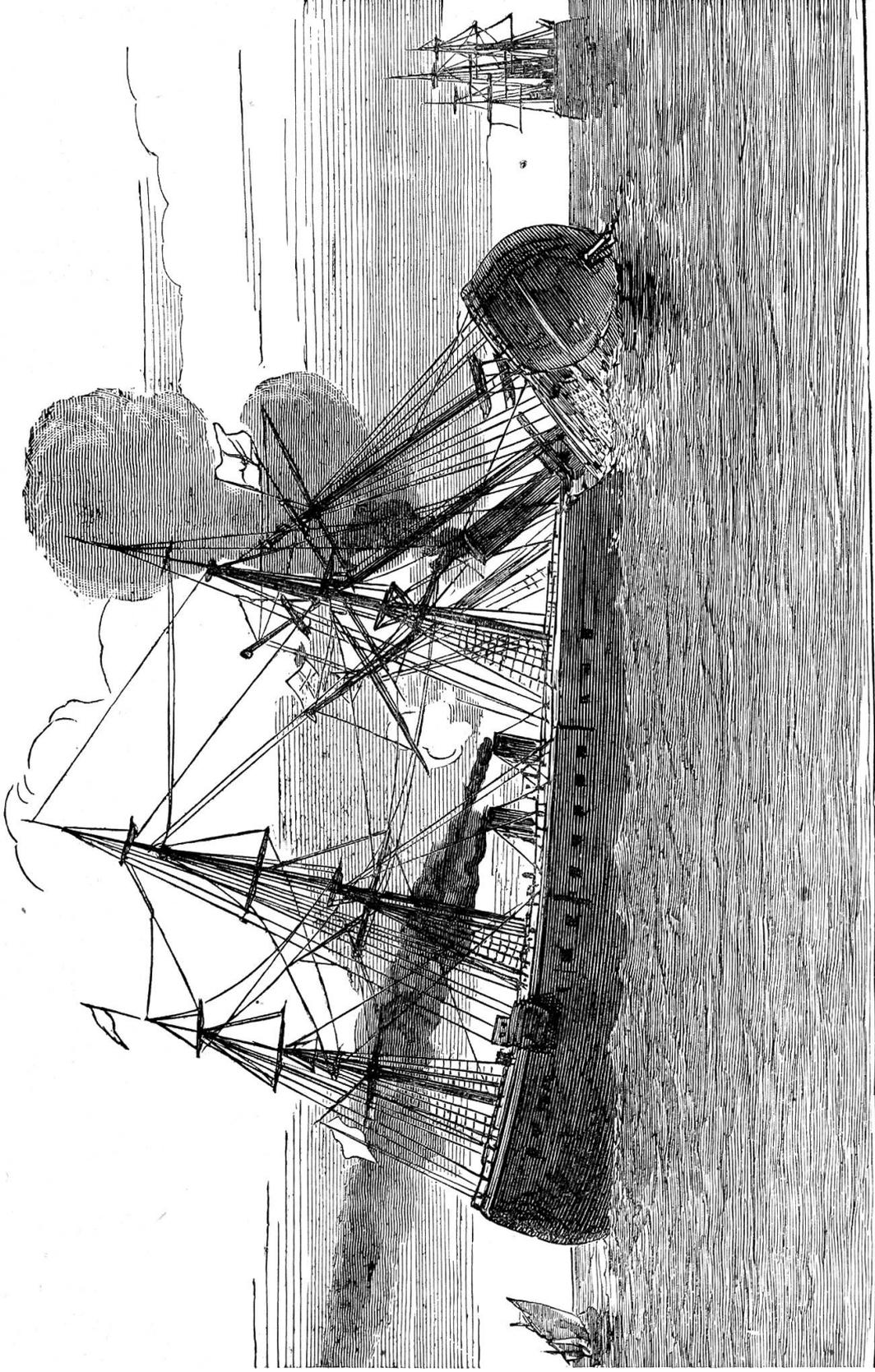
Ein Advokat plaidirte für seinen Klienten, einen Elternmörder, in folgender Weise: „Er hat allerdings seine Eltern umgebracht, aber ist nun eine Waise; darum sollte man Mitleid mit dem armen Jungen haben!“

Entschuldigt.

Hauptmann (zu einem Rekruten): „Haben Sie nicht gesagt, Sie können kein Commisbrod essen?“ — Rekrut: „Ja, Herr Hauptmann.“ — Hauptmann: „Warum nicht?“ — Rekrut: „Weil mir's die Andern immer wegessen.“

Der Untergang des Großen Kurfürsten.

Es gibt wohl unter den Lesern des Sinkenden Boten nicht viele, die nicht wenigstens einmal in ihrem Leben ein Dampfschiff gesehen haben, sei es auf diesem oder jenem See. Andere, freilich eine weit geringere Zahl, sind vielleicht gar schon bis an's Meer gekommen und haben in Hamburg oder Bremen, Havre oder Marseille, Genua oder Triest die riesigen Schiffe erblickt, welche auf weiten Fahrten die salzige Meerfluth durchkreuzen, und manche mögen wohl schon solche Fahrten über's Meer selbst mitgemacht haben und wissen nun zu berichten, wie es in fremden Erdtheilen unter fremden Völkern aussieht. Die wenigsten aber haben wohl je ein Dampfschiff erblickt, wie es die neue Schiffsbaukunst für den Krieg zur See herzustellen versteht. Früher galt es, für diesen Zweck möglichst schnellfahrende Schiffe mit starker Kanonenzahl zu erstellen; sie wurden fast immer aus Holz gebaut und durch Segel, in früherer Zeit wohl auch durch lange von Sklaven geführte Ruder, in neuerer Zeit meist durch Dampf in Bewegung gesetzt. Jetzt, seitdem die Verbesserungen und neuen Erfindungen in der Geschützkunde so groß geworden sind, seitdem Kanonen erstellt werden, von denen ein einziger Schuß genügt, um ein altes Holzschiff vollständig in den Grund zu bohren, ist man vom Holzbau abgekommen und baut Eisenschiffe, stark genug gepanzert mit 20—30-centimetrischen Stahlplatten, um die meisten Schüsse auszuhalten zu können. vorn am Schiffe befindet sich ein scharfer, starker Eisenstachel oder Sporn, um damit die Wand der feindlichen Schiffe einrennen zu können. Statt der früheren großen Zahl von Geschützen führt



Der Untergang des Großen Kurfürsten.

jetzt so ein Kriegsschiff vielleicht nur ein Duzend oder weniger, dafür aber desto größere und stärkere in einem oder zwei starkgepanzerten Thürmen.

Stolz und stattlich, mächtig gleich dem Leviathan der Bibel, sieht solch ein schwimmender Koloss aus, als könnte ihm nichts auf Erden Widerstand leisten. Und doch wie schwach erweisen sich diese Kolosse oft im wilden Sturme des empörten Meeres, das vor einem solchen Panzerschiffe um kein Haar mehr Respekt hat, als vor dem ältesten Holzkasten! Wie schwach sie gegen menschlichen Scharfsinn und Arglist sind, das, lieber Leser, hat Dir der Bote schon im letzten Jahre in dem Artikel über Kriegführung durch Torpedos berichtet. Ja ein gefährlicher Gegner ist ein solches Schiff in offener Seeschlacht; gefährlich aber auch durch seine Unlenksamkeit und Schwerfälligkeit manchmal der eigenen Mannschaft, manchmal der eigenen Flotte!

Der Große Kurfürst, von dessen traurigem Untergang Dir lieber Leser und freundliche Leserin, der Bote heute erzählen will, war ein solcher mächtiger Eisenkoloss, eines der größten und schönsten Schiffe der jungen preussischen Seemacht. In Wilhelmshaven an der Nordsee erbaut und im Jahr 1875 von Stapel gelassen, hatte derselbe mehr als 6 Millionen Franken gekostet. Seine Länge betrug 300 Fuß, die Breite über 50, die Höhe vom Kiel bis zum Deck 34 Fuß. In der Mitte des Schiffes standen zwei starkgepanzerte Eisenthürme, jeder mit zwei riesigen Krupp'schen Gußstahlgeschützen armirt. Außerdem führte der Kurfürst noch zwei kleinere Kanonen, die aber immerhin noch stärkeren Kalibers waren, als die größten jetzigen Positionsgeschütze der Schweiz. Drei

Dampfmaschinen mit 5400 Pferdekraften setzten das stolze Schiff in Bewegung, das aber außerdem, wie alle Kriegsschiffe, auch Masten und Segel führte. Bemannt war es von 491 Mann, worunter 81 Seesoldaten.

Mit zwei anderen Schiffen derselben Art, dem König Wilhelm, einem der größten und stärksten aller Panzerschiffe, und dem Panzerschiff Preußen, von derselben Größe und Bauart wie der Kurfürst, war dieses bestimmt, in's Mittelländische Meer zu fahren, um dort während der Händel und Wirren des orientalischen Krieges die deutschen Interessen zu wahren, die deutschen Staatsangehörigen in den Seestädten zu schützen. Es ist dieser Schutz der Bürger in fremden Ländern während politischer Stürme und Verwicklungen eine der Hauptaufgaben der Flotten derjenigen Staaten, die am Kriege selbst nicht theilgenommen sind. Die Schweiz, die aus guten Gründen keine Flotte besitzt oder besitzen kann, ist schon mehr als einmal froh darüber gewesen, Gut und Blut ihrer Bürger in fremden Ländern unter den Schutz einer befreundeten Seemacht, wie z. B. der Vereinigten Staaten von Nordamerika oder des Deutschen Reiches zu stellen.

Mittwoch, den 29. Mai 1878 verließen die drei Schiffe Wilhelmshaven und fuhren bei rauhem nebligem Wetter auf die Nordsee hinaus. Am Freitag, 31. Mai, erreichten sie den englischen Kanal, den Meeresarm, der England von Frankreich trennt und an seiner schmalsten Stelle nur 33 Kilometer, d. h. etwa 7 Stunden breit ist. Es ist dies eine der befahrensten Meeresstrecken der Welt. Von der englischen zur französischen Küste und umgekehrt fahren zwischen den Städten Dover und Folkestone einerseits, Calais und Boulogne andererseits beständig Dampfboote

hin und her. Zudem ist diese Meerenge die Pforte, die von der Nordsee und den deutschen und niederländischen Küsten nach England, Frankreich und zum atlantischen Weltmeere führt. Kriegsschiffe aller Seemächte, Kaufahrer aller Handelsstaaten, Boote, Fischerbarken u. s. w. kreuzen sich hier, und nirgends muß der Seemann so fleißig nach allen Seiten auslugen, um einen Zusammenstoß zu vermeiden.

Hier unweit der englischen Städte Folkestone und Sandgate war es, wo der Große Kurfürst, von dem eigenen Gefährten in den Grund gebohrt, versank. Er war das nächste Schiff an der englischen Küste; links von ihm, nur etwa 2 Schiffslängen von ihm entfernt, fuhr der „König Wilhelm“, hinter beiden in einiger Entfernung die Panzerfregatte Preußen. Von der englischen Küste her fuhren zwei Barken senkrecht durch den Kurs der deutschen Schiffe; der Große Kurfürst bog rechts aus, um dieselben nicht zu überfahren und dasselbe that einige Augenblicke später der König Wilhelm. Während aber jener nach dem Ausweichen wieder in den ursprünglichen Kurs zurücklenkte, that der König Wilhelm in Folge falscher Ausföhrung eines Commando's dies nicht; statt links fuhr er rechts, traf mit seinem furchtbaren Sporn die Seitenwand des Großen Kurfürsten an einer der gefährlichsten Stellen mitten in der Wasserlinie und schlug ihm ein furchtbares Leck. Nach den ersten Augenblicken schon war es klar, daß das Schiff nicht mehr zu retten war. In Strömen schoß das Wasser durch das Leck in das Schiff; dasselbe neigte sich auf die Seite, senkte sich mehr und mehr, wälzte sich um und versank wie ein Stein, einen furchtbaren Strudel verursachend. Die glühenden

Kessel der Dampfmaschinen, plötzlich vom Seewasser abgekühlt, explodirten und schleuderten noch eine mächtige weiße Dampfwolke in die Luft; dann ward es stille und die Fluth schloß sich über dem versunkenen Schiffe und einer wackeren Mannschaft, welche selbst Angesichts des unvermeidlichen Todes ihre Mannszucht bewahrte und, jeder auf seinem Posten, ernst und gefaßt ihre Pflicht bis zum letzten Augenblicke that. Was von der Mannschaft im Augenblick des Zusammenstoßes sich in den unteren Schiffsräumen befand, versank rettungslos mit demselben. Was dagegen auf Deck gewesen und in's Wasser gesprungen war, konnte vielleicht noch gerettet werden. Der „König Wilhelm“, obwohl selbst durch den Anprall schwer beschädigt und dem Sinken nahe, setzte seine Boote aus; dasselbe that Preußen; verschiedene Fischerboote eilten zur Hülfe herbei und ihren vereinigten Anstrengungen gelang es, einen großen Theil der Mannschaft zu retten. Aber nur 217 Mann, Offiziere, Ingenieure und Mannschaft, wurden den Wellen entrissen, die übrigen 274 behielt die schwarze Tiefe für sich. Stolz und stattlich waren die drei Schiffe am 29. Mai von Wilhelms-haven ausgefahren. Am Abend des 31. lag der „Große Kurfürst“ im Meere versunken und mit ihm nahe an dreihundert wackere Männer; der „König Wilhelm“ erreichte mit Mühe und Noth den schützenden Hafen von Portsmouth und bedarf langer Zeit, bis er wieder seetüchtig ist. Das dritte der Schiffe aber, „Preußen“, mußte zurückkehren, um die Trauerbotschaft zu überbringen und die Geretteten wieder heimzuführen.

Was für Scenen es bei seiner Heimkehr gegeben haben mag, wie herzerreißend

der Jammer über die Verlorenen, wie unaussprechlich die Freude über die Geretteten gewesen ist, das will der Bote nicht versuchen auszumalen; Worte reichen da nicht hin. Nur das will er hinzufügen, daß sogleich nach Empfang der Trauerkunde ganz Deutschland bemüht war, für die Hinterlassenen der verunglückten Seeleute zu sorgen, um ihnen, wenn es auch nicht möglich war, den Verlust zu ersetzen, doch das Leid und die Noth weniger empfindlich werden zu lassen. Kein Stein bezeichnet das Wellengrab der 274 Versunkenen; gurgelnd und plätschernd spielt die Woge darüber hin und her. Aber ihr Andenken lebt nicht nur im Herzen ihrer Angehörigen, nicht nur bei greisen Eltern, die vielleicht die Stütze ihres Alters, nicht nur bei Wittwen und Waisen, welche Gatten und Vater verloren haben, nicht nur im Herzen von ganz Deutschland, es lebt im Herzen aller derjenigen, die unentwegte Pflichterfüllung und Disziplin in übermächtiger Gefahr, Festigkeit und Treue bis in den Tod zu schätzen und hochzuhalten wissen, und darin kann die Mannschaft des Großen Kurfürsten nach dem übereinstimmenden Urtheil aller Augenzeugen als glänzendes und denkwürdiges Vorbild gelten.

Ein durstiges Dorf.

Eine ungarische Dorfgemeinde hatte sich um Unterstützung telegraphisch an den Kaiser gewendet, worauf eine Spende von 500 Gulden erfolgte. Am Abende desselben Tages, als das Geld eingelangt war, versammelte sich nun die ehrfame Gemeinde im Dorfwirthshause und — vertrank die ganze Summe.

Sprüchlein.

1. Es ist kein Pfäffchen noch so klein,
Es möchte gern ein Päpstchen sein.
2. Benutze redlich deine Zeit,
Willst was begreifen, such's nicht weit.
3. Zwischen heut' und morgen
Liegt eine lange Frist;
Lerne schnell besorgen,
Da du noch munter bist.
4. Schick deinen Kopf in die Welt hinein,
Denn dein Kopf ist viel zu klein,
Als daß die Welt ging in den Kopf hinein.
5. Scheint die Sonne noch so schön,
Einmal muß sie untergeh'n.
6. Genieße, was Dir Gott beschieden,
Entbehre gern, was du nicht hast;
Ein jeder Stand hat seinen Frieden,
Ein jeder Stand auch seine Last.
7. Des Teufels List Gar Arge ist,
Der Weiber List Viel ärger ist.

Pfiffig.

Ein Gutsbesitzer gab seinem Verwalter folgende Instruktion: „Wir kommen übermorgen mit einer großen Gesellschaft, um Erdbeeren mit Rahm zu verspeisen. Sorgen Sie also, damit wir genug Rahm bekommen, dafür, daß die Kühe bis dahin nicht gemolken werden.“

Ist's möglich?

Ein junges Mädchen in einer Pension, welches ein Paar Pantoffeln für seinen Vater verfertigt, sagte seufzend zu einer Mitschülerin: „Ach, Fanny, wie glücklich bist Du doch! Dein Papa hat ja einen Stelzfuß, da brauchst Du ihm nur einen Pantoffel zu machen.“