



1926-11-14

Brief aus Dalmatien.: Bei der jugoslawischen Kriegsmarine.

Paula von Preradović

Follow this and additional works at: https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf_essay

 Part of the [German Literature Commons](#)

Digital Archive Source:

<http://anno.onb.ac.at/cgi-content/anno?aid=nfp&datum=19261114&seite=35&zoom=33>

BYU ScholarsArchive Citation

Preradović, Paula von, "Brief aus Dalmatien.: Bei der jugoslawischen Kriegsmarine." (1926). *Essays*. 852.
https://scholarsarchive.byu.edu/sophnf_essay/852

This Article is brought to you for free and open access by the Nonfiction at BYU ScholarsArchive. It has been accepted for inclusion in Essays by an authorized administrator of BYU ScholarsArchive. For more information, please contact scholarsarchive@byu.edu, ellen_amatangelo@byu.edu.

Brief aus Dalmatien.

Bei der jugoslawischen Kriegsmarine.

Herbstliche Fahrt durch das Inselmeer Dalmatiens: Selige Angelegenheit....

Unter einem Himmel, der wie aus blauem Schiefer ist und dessen Ränder in sanfte Seide zu verblassen scheinen, trägt unser eitler, weißer Dampfer seine schwarze Rauchfahne über das Glitzern der glatten Wasserfläche dem matten Grün und dem felsigen Weiß immer neuer, immer südlicherer Inseln zu. Wir haben am Morgen den Hafen von Susak verlassen, das an Fiumes großen Hafen anschließt wie der überflüssige Wurmfortsatz des Blinddarmes an einen dicken Dickdarm. Kaum, daß die „Zagreb“, trotz ihrer gar nicht so besonders imponierenden Länge mit einem geschickten [Über]-Heck-Manöver zwischen allerlei kleinem Schiffszeug den Ausgang aus dem Becken finden konnte, so klein ist dieses nördlichste Ausfallstor Jugoslawiens in die weite Welt.

Dann freilich, fünf Minuten später, dann ist die Welt gleich da und ist gleich sehr weit. Die Binnenländer, die das Promenadendeck bevölkern und die größtenteils von den Gestaden der Spree, der Isar und der Wien zu kommen scheinen, sind auch sehr begeistert. Ihr freudvolles Bewußtsein, mit dem Betreten der peinlich reingescheuerten Deckplanken der „Zagreb“ gleichsam den Schritt ins Internationale getan zu haben, wird sicherlich erhöht durch die Erkenntnis, daß von den zwei großen Inseln, zwischen denen wir alsobald durchfahren, die rechtsliegende, Cherso, dem Königreich Italein, die linke aber, Kerk-Veglia, jenem der Serben, Kroaten und Slowenen angehört. Und wenige Stunden später, als wir Zaras abweisend-weiße Paradehäuserfront passieren, und am nächsten Morgen, da im Westen die Konturen von Lagosta dämmern, empfindet der Unbefangene, durch keinerlei politisch-geographische Sachkenntnis Getrübte den Reiz der Seereise verdoppelt durch den Umstand, daß, wie man ihm mitteilt, diese Insel und jene Stadt einem fremden Staate untertan sind.

Er hat übrigens vollkommen recht, der Ungetrübte, mit seiner sorglosen Beschauerfreude. Kann es ihn kümmern, wie hierzulande die anno 1919 angeblich vom lieben Gott persönlich gezogenen Grenzen verlaufen? Nein, es kann und es soll ihn nicht kümmern. Er fahre in die Helle dieses südlichen Herbsttages, öffne die Augen, Herz und Lunge so weit wie möglich und freue sich.

In Anlässen zur Freude wird es ihm nicht fehlen. Von vielen Möwen weiß und kreischend umflattert und vom Gleiten glatter Delphine begleitet, führt die rasche Fahrt des komfortablen Dampfers an der trotz aller Vielfalt einheitlichen Landschaft Dalmatiens vorbei. Inseln reihen sich an Inseln, große und winzige, nackte und von hellgrünen Küstenkiefern bestandene; Häfen um sich auf zu

kurzem Verbleib, alte Kirchen stehen zwischen Zypressen und blühendem Oleander; festungsartige Ortschaften grüßen von karstigen Hügelrücken, einsame Buchten winken aus dem Dunkel ihrer olivenbesäumten Ufer. Ehe es Abend wird, erreichen wir Sibenik. An dieser Stadt ist bei Tag nicht viel Sehenswertes zu finden außer einer sehr schönen, alten Kathedrale und einiger Enggassenromantik. Steuert man sie aber des Abends an, wenn aus dem dunklen Häusermassiv, das den Berg hinanklettert, viele Lichter leuchten, so gibt es der entzückten „Ahs“ und „Ohs“ kein Ende. Um 10 Uhr legen wir in Split an, dessen festliche Hafengebäude schon lange durch die Dunkelheit gelockt hat, und dann geht es hinaus in den Zauber der silbernen Mondnacht. Dunkle Inseln rechts und links, hie und da das grüne Licht eines schattenhaften Seglers oder das eifrige Blinken eines Leuchtturms. Die Reisenden, die sich, des vielen Schauens müde und vielleicht auch schläfrig gemacht von Dalmatiens starker Seeluft und Dalmatiens starkem Wein, in ihre Kabinen zurückgezogen haben, lassen sich viel entgehen. Sie sehen nicht die alten Fortezzen von Hvar-Lesina, die im Mondschein wie verzauberte Riesenschildkröten auf den Hügeln rings um Stadt und Hafen liegen, und sie sehen vor allem Korcula nicht, Korcula, die edle, alte Stadt, über der das Mondlicht verschweigend liegt wie ein Schleier über dem Antlitz einer Frau, die einmal sehr schön war. Mond über Korcula, das ist mehr als Märchen. Enggedrängt steigen die bogengeschmückten Häuser empor zu ihrer Kirchenkrönung, steigen so, als seien Schicksal und Geschichte hier nur zu dem einen Zwecke stadtbauend tätig gewesen: damit in Mondnächten wie der heutigen das Licht über die eigenwillige Landschaft dieser Dächer niederrinnen könne auf den breiten Hafenkai, auf dem es sich ausbreitet wie in Pfützen aus flüssigem Silber. Den Kai flankieren zwei dicke, trotzig Türme. Sie stehen zwischen den Bürgerhäusern wie die Türme des Schachspieles zwischen Bauern. Die Partie ist längst verloren, die Könige sind tot und die Königinnen gefangen, das Bauernvolk murrte, aber die Türme stehen noch, die alten Türme. Sie trotzen der Zeit, wie sie einstmals den Feinden getrotzt haben, und daß über ihren breiten Bastionen keine Flaggen wehen, daran ist gewiß nur irgendein lächerlicher Zufall schuld. Ein wenig abseits von der Stadt liegt ein weißes Kloster zwischen lichtzitternden Zypressen; eine breite Straße läuft ihm von der Stadt aus zu, zögert ein wenig vor dem dunkelnden Tor und wendet sich sodann entschlossen gegen den Hügel, auf dessen Kamm sie sich schmal und leuchtend verliert, als führt sie senkrecht ins Jenseits.

Ach ja, Korcula im Mondschein....Die Reisenden haben es verschlafen. Aber Dalmatien ist reich. Da die Schläfer erwachen, erwartet sie neue Landschaft im Sonnenlicht, und da sie nach dem Frühstück auf Deck erscheinen, läuft unser freundliches Schiff in den Hafen von Gravosa ein, in den heiteren Hafen und blumig lachenden Vorort von Dubrovnik-Ragusa.

Während auf Deck und auf dem Molo fröhlicher Abschied die eintägig-flüchtige Reisebekanntschaft zwischen den wenigen Weiterfahrenden und den vielen Angelangten beschließt, wendet ein ungewohntes Geräusch die Blicke aller nach oben: von der Morgensonne rötlich vergoldet, ziehen motordröhnend fünf grauer Seeflugzeuge in mäßiger Höhe nordwärts über den Hafen hin. „Sind die von der Kriegsmarine?“ fragen die Ungetrübten, und: „Ja, die sind von der jugoslawischen Kriegsmarine“, antwortete nachdenklich der Eingeweihte.

Heute, da fast auf den Tag genau acht Jahre seit der Entstehung des Staates vergangen sind, ist es nicht verfrüht, nach dem Erfolg der Bemühungen zur Schaffung einer Kriegsmarine zu fragen. Nun, auch heute noch ist sie, was Anzahl und Gefechtswert ihrer Einheiten anlangt, so gut wie nicht vorhanden. Mißerfolg also, völliger Mißerfolg? Acht Jahre und noch immer nichts, was den Namen einer Flotte verdiente? Nein: Voller Erfolg. Es ist nämlich an dem, daß die jugoslawische marine trotz ihrem Mangel an Schiffen eine große Kriegsmarine zu nennen ist. Es lag nicht in der Macht der zweihundert Offiziere, die Aufteilung der österreichischen Flotte auf den Friedenskonferenzen zu beeinflussen; es lag fast ebensowenig in ihrer Macht, dem Finanzminister vorzuschreiben, welche Summen er für die Seeverteidigung in sein Budget aufzunehmen geneigt sei; in ihrer Macht lag lediglich das Eine: Aus den minimalen vorhandenen Mitteln herauszuholen, was irgend möglich war. Sie mußten ihre Arbeit damit beginnen, daß sie vergessen lernten. Vergessen, daß sie einst auf großen, modernen Schiffen gefahren waren und Flottillen von fünfzig Torpedobooten befehligt hatten, mußten die Zähne zusammenbeißen, um in krampfhafter Anspannung das Einzige zu erhalten und auszubauen, das ihnen geblieben war: die maritime Tradition, jenen international-maritimen Geist, der nichts mit Politik und kaum etwas mit Vaterland zu tun hat und ohne den doch keine Kriegsflotte bestehen könnte, und sei sie auch die mächtigste und reichste. Dies ist ihnen gelungen. Ihre Schiffe sind klein und gering an Zahl, der maritime und militärische Dienst aber klappt auf ihnen wie nur je auf einem großen Schiffe; ein Matrosenkorps sorgt für die Ausbildung des Mannschaftsnachwuchses, wobei es sich erwies, daß die binnenländischen Serben vortreffliche Matrosen abgeben, und die Marineakademie in Dubrovnik mustert jährlich vorläufig ungefähr dreißig junge Offiziere aus.

Acht Jahre sind keine lange Zeit für eine große Arbeit, und den zweihundert Offizieren dürften sie besonders rasch vergangen sein. Sie hatten keine Muße zu langer Weile. Heute sind sie so weit, mit einiger Beruhigung in die Zukunft des dalmatinischen Küstenschutzes blicken zu können. Noch ist er kaum wirksam vorhanden, dieser Schutz, aber sie haben das ihre getan. Sie arbeiten.

Ende Oktober.

P.v.P.

Brief aus Dalmatien.

Bei der jugoslawischen Kriegsmarine.

Herkstliche Fahrt durch das Inselmeer Dalmatiens: Selbige Angelegenheit.

Unter einem Himmel, der wie aus blauem Schiefer ist und dessen Wälder in sanfte Seide zu verfließen scheinen, trägt unser eitles, weicher Dampf keine schwarze Rauchfahne über das Glimmen der glatten Wasserfläche dem matten Grün und dem seltigen Weiß immer neuer, immer südlicherer Inseln zu. Wir haben am Morgen den Hafen von Susak verlassen, das an raumes grobes Hafenschiffelicht wie der überlässige Buttermilchsaft des Blinddarmes an einen dicken Dickdarm. Kann, daß die „Bagerb“, trotz ihrer gar nicht so besonders imponierenden Länge mit einem geschickten Ueber-Deck-Mantel zwischen allerlei kleinem Schiffszeug den Ausgang aus dem Becken finden konnte, so klein ist dieses nördlichste Ausfalltor Jugoslawiens in die weite Welt.

Dann seelisch, fünf Minuten später, dann ist die Welt gleich da und ist gleich sehr weit. Die Binnenländer, die das Bromenadebeck bewohnen und die größtenteils von den Gestaden der Spree, der Har und der Wien zu kommen scheinen, sind auch sehr begeistert. Ihr freudvolles Bewußtsein, mit dem Betreten der peillich reingeschnittenen Deckplanen der „Bagerb“ gleichsam den Schritt ins Internationale getan zu haben, wird sicherlich erhöht durch die Erkenntnis, daß von den zwei großen Inseln, zwischen denen wir alsobald durchfahren, die rechtsliegende, Cherso, dem Königreich Italien, die linke aber, Reth-Veglia, jenem der Serben, Kroaten und Slowenen angehört. Und wenige Stunden später, als wir Jaras abweid-weiße Patadehäuserfront passieren, und am nächsten Morgen, da im Westen die Konturen von Vagosta dümmern, empfindet der Unbefangene, durch keinerlei politisch-geographische Sachkenntnis Getrübt den Reiz der Seeerei verdoppelt durch den Umstand, daß, wie man ihm mitteilt, diese Insel und jene Stadt einem fremden Staate untertan sind.

Er hat übrigens vollkommen recht, der Ungetrübte, mit seiner sorglosen Beschauerfreude. Kann es ihn kümmern, wie hierzulande die anno 1919 angelisch vom lieben Gott persönlich gegangenen Grenzen verlaufen? Nein, es kann und es soll ihn nicht kümmern. Er fährt in die Helle dieses südlichen Herbsttages, öffne die Augen, Herz und Lunge so weit wie möglich und freue sich.

An Anlässen zur Freude wird es ihm nicht fehlen. Von vielen Mäusen weiß und kreischend umflattert und vom Gleiten glatter Delphine begleitet, führt die rauche Fahrt des komfortablen Dampfers an der trotz aller Vielfalt einseitlichen Landschaft Dalmatiens vorbei. Inseln reihen sich an Inseln,

große und winzige, nadtste und von hellgrünen Küsteneiern bestandene; Höhen tun sich auf zu kurzem Verbleib, alte Kirchen stehen zwischen Zypressen und blühendem Oleander; festungsartige Felskisten grünen von harstigen Hügelrücken, einsame Wachten winken aus dem Dunkel ihrer eisernen-besäumten Nier. Ehe es Abend wird, erreichen wir Zibeni. An dieser Stadt ist bei Tag nicht viel Sehenswertes zu finden außer einer sehr schönen, alten Kathedrale und einiger Engpassentomantik. Steuert man sie aber des Abends an, wenn aus dem dunklen Häusermassiv, das den Berg hinaufklettert, viele Lichter leuchten, so gibt es der entzückten „Ahs“ und „Ohs“ kein Ende. Um 10 Uhr legen wir in Split an, dessen seitliche Hafeneinweitung schon lange durch die Dunkelheit geleuchtet hat, und dann geht es hinaus in den Zauber der silbernen Mondnacht. Dunkle Inseln rechts und links, hier und da das grüne Licht eines schattigen Seglers oder das eifrige Blinken eines Leuchtturms. Die Reisenden, die sich, des vielen Schauens müde und vielleicht auch schlafig gemacht von Dalmatiens starker Seeluft und Dalmatiens starkem Wein, in ihre Kabinen zurückgezogen haben, lassen sich viel entgehen. Sie sehen nicht die alten Fortezzen von Star-Visua, die im Mondschein wie vergurberte Riesenschöldkröten auf den Fingerring um Stadt und Hafen liegen, und sie sehen vor allem Korcula nicht, Korcula, die edle, alte Stadt, über der das Mondlicht verschweigend liegt wie ein Schiefer über dem Antlitz einer Frau, die einmal sehr schön war. Mond über Korcula, das ist mehr als Märchen. Ungetrübte steigen die bogen-geschwungenen Häuser empor zu ihrer Kirchenkürzung, steigen so, als seien Schicksal und Geschichte hier nur zu dem einen Zwecke stadtbaulich tätig gewesen: damit in Mondnächten wie der heutigen das Licht über die eigensinnige Landschaft dieser Dächer niederinnen käme auf den breiten Hofenbau, auf dem es sich ausbreitet wie in Pfützen aus süßigem Silber. Den Kai flankieren zwei dicke, trutzige Türme. Sie stehen zwischen den Bürgerhäusern wie die Türme des Schachspiels zwischen Bauern. Die Partie ist längst verloren, die Könige sind tot und die Königinnen gefangen, das Bauerweck wacht, aber die Türme stehen noch, die alten Türme. Sie tragen der Zeit, wie sie einstmal den Feinden getrotzt haben, und daß über ihren breiten Positionen keine Flaggen wehen, daran ist gewiß nur irgendein lächerlicher Zufall schuld. Ein wenig abseits von der Stadt liegt ein weißes Kloster zwischen Lichtstüternnden Zypressen; eine breite Straße läuft ihm von der Stadt aus zu, zögert ein wenig vor dem dunkelnden Tor und wendet sich sodann entschlossen gegen den Hügel, auf dessen Kamm sie sich schmal und leuchtend verliert, als führt sie senkrecht ins Jenseits.

Ah ja, Korcula im Mondschein. . . Die Reisenden haben es verschlafen. Aber Dalmatien ist reich. Da die Schläfer erwachen, erwartet sie neue Landschaft im Sonnenlicht, und da sie nach dem Frühstück auf Deck erscheinen, läuft unser fremdliches Schiff in den Hafen von Gravosa ein, in den heiteren Hafen und blumig lachenden Vorort von Dubrovnik-Ragus.

Während auf Deck und auf dem Molo frühlicher Abschied die eintägig-flüchtige Reisedeamtschaft zwischen den wenigen Weiterfahrenden und den vielen Angelangten beschließt, wendet ein ungewohntes Geräusch die Blinde aller nach oben: von der Morgensonne tädlich vergoldet, ziehen wotordröhnend fünf graue Seeflugzeuge in mäßiger Höhe nordwärts über den Hafen hin. „Sind die von der Kriegsmarine?“ fragen die Ungetrübten, und: „Ja, die sind von der jugoslawischen Kriegsmarine“, antwortet nachdenklich der Eingeweihte.

Heute, da fast auf den Tag genau acht Jahre seit der Entfesselung des Staates vergangen sind, ist es nicht verfehlt, nach dem Erfolg der Bemühungen zur Schaffung einer Kriegsmarine zu fragen. Nun, auch heute noch ist sie, was Anzahl und Geschwertswert ihrer Einheiten anlangt, so gut wie nicht vorhanden. Mißerfolg also, völliger Mißerfolg? Acht Jahre und noch immer nichts, was den Namen einer Flotte verdiente? Nein: Voller Erfolg. Es ist nämlich an dem, daß die jugoslawische Marine trotz ihrem Mangel an Schiffen eine große Kriegsmarine zu nennen ist. Es lag nicht in der Macht der zweihundert Offiziere, die Aufstellung der österreichischen

Flotte auf den Friedenskonferenzen zu beeinflussen; es lag fast ebensowenig in ihrer Macht, dem Finanzminister vorzuschreiben, welche Summen er für die Seeverteidigung in sein Budget aufnehmen geneigt sei; in ihrer Macht lag lediglich das Eine: Aus den minimalen vorhandenen Mitteln herauszuholen, was irgend möglich war. Sie mußten ihre Arbeit damit beginnen, daß sie vergessen lernten. Vergessen, daß sie einst auf großen, modernen Schiffen gefahren waren und Mastillen von fünfzig Torpedobooten befehligt hatten, mußten die Jähne zusammenbeißen, um in krampfhafter Anspannung das Einzige zu erhalten und auszubauen, das ihnen geblieben war: die maritime Tradition, jenen international-maritimen Geist, der nichts mit Politik und kaum etwas mit Vaterland zu tun hat und ohne den doch keine Kriegsslotte bestehen könnte, und sei sie auch die mächtigste und reichste. Dies ist ihnen gelungen. Ihre Schiffe sind klein und gering an Zahl, der maritime und militärische Dienst aber klappert auf ihnen wie nur je auf einem großen Schiffe; ein Matrosenkörper sorgt für die Ausbildung des Mannschaftsnachwuchses, wobei es sich erwies, daß die binnländischen Serben vortreffliche Matrosen abgeben, und die Marineakademie in Dubrovnik muftert jährlich vorläufig ungefähr dreißig junge Offiziere aus.

Acht Jahre sind keine lange Zeit für eine große Arbeit, und den zweihundert Offizieren dürften sie besonders rasch vergangen sein. Sie hatten keine Ruhe zu langer Weile. Heute sind sie so weit, mit einiger Beruhigung in die Zukunft des dalmatinischen Küstenschutzes blicken zu können. Noch ist er kaum wirksam vorhanden, dieser Schutz, aber sie haben das ihre getan. Sie arbeiten.

Ende Oktober.

P. v. P.