



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das osmanische Seewesen. 1.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

ist sie ihm auch geblieben, und hat ihm keine bitteren Früchte getragen. Trotz unseres verschiedenen Standpunkts können wir uns an seinem harmlosen Spiel erfreuen, und empfinden keinen Augenblick den Zwiespalt der Bildung heraus, der uns bei den übrigen Romantikern so unangenehm wird.

Das osmanische Seewesen.

1.

Außer England wird kaum ein anderer großer Staat dermaßen von maritimen Verhältnissen beherrscht, wie das osmanische Reich. Hingestreckt über die angrenzenden Räume dreier Erdteilen, nimmt es gleichzeitig eine Zwischenstellung ein, inmitten zweier geschiedener Wasserwelten, zwischen dem System des atlantischen und des indischen Oceans.

Das sind Raumverhältnisse, für die wir auf der diesseitigen Hemisphäre kein weiteres Beispiel finden, und denen auf der anderen die Weltposition von Mexiko und von den Vereinigten Staaten nur bedingungsweise verglichen werden kann. Frankreichs europäische Centrallage, vermöge deren es den Ocean, die Nordsee und das Mittelmeer mit seinen Küsten berührt, und während zweier Jahrhunderte den politischen Schwerpunkt des Continents und die geschichtliche Initiative in sich vereinigte, verschwindet neben einer Stellung, mit welcher der Beruf verbunden zu sein scheint, die ausgleichende Mitte der Interessen dreier Erdtheile und zweier Oceans zu sein.

Es ist bemerkenswerth, daß diese dominirende Position der in Frage stehenden Räume seither stets nur continental, nicht maritim benutzt worden ist. Das osmanische Reich war, von der Zeit an, wo es Constantinopel seinen Besitzungen einverleibt und hier seinen Mittelpunkt gefunden hatte, besser situirt wie irgend ein anderer Staat, um eine Weltseemacht zu werden. Indien lag ihm um das Zehnfache näher wie den Portugiesen, die den Seeweg dorthin damals um das „Cap“ herum suchen mußten; und was von den Portugiesen galt, hatte die nämliche Geltung für alle andern europäischen Nationen. Die politischen Pläne des erobernden Hirten- und Reitervolkes erhoben sich indeß nie zu der Höhe der Entwürfe einer Handelsnation. Ja das Meer war in mehr als einer Hinsicht eine seiner Natur und dem Standpunkte seiner Civilisation, nämlich demjenigen eben sesshaft gewordener Nomaden, widerstrebendes Element. Darin, so wie in der Unkunde der Türken im Ingenieurwesen ist es wohl hauptsächlich begründet, daß gleich einer Insel inmitten der Fluth, Constantinopel und der Rest des Griechenreiches sich noch viele Jahrhunderte hindurch als Enclaven des osmanischen Staates erhalten konnten.

Dennoch haben die Sultane sich nicht der Nothwendigkeit zu unterziehen vermocht, dauernd eine Seemacht, mehr freilich nur als Beigabe des Landheeres, wie als selbstständige Waffe zu unterhalten. Es ist in Hinblick auf diese maritime Streitkraft, die ausschließlich ihre Basis in den Häfen des Mittelmeers, des Archipels und des Pontus hatte, im Gegensatz zum rothen Meere und dem persischen Meerbusen nothwendig sich daran zu erinnern, daß beide Seegebiete, das atlantische und das indisch-oceanische, eine durchaus verschiedene militairische wie politische Bedeutung für das osmanische Reich hatten und bedingungsweise noch heute haben. Die europäische Meeresseite ist ihm, abgesehen davon, daß sie die ausgedehnteste und havenreichste ist, zugleich Seite des Kampfes. Alle Gegenküsten sind hier näher gerückt und in christlichen Händen, wogegen auf der anderen Seite nur muhamedanische Staaten Gestade-Nachbarn der Türken sind, und außerdem das oceanische Element, im Gegensatz zum binnenmeerlichen oder continentalmaritimen, hier überwiegt.

Die Padiſchahs besaßen daher stets nur Flotten für das mittelländische und schwarze Meer und sie bedurften keiner anderen. Wenn ja einmal die Kriegsflagge am rothen Meere oder am persischen Meerbusen entfaltet ward, geschah es nur, weil man dort einige Schiffe für die Mekka-Corsaren und gegen Piraten nöthig hatte. Von einer Rüstung zum Kriege war nicht die Rede. Es ist noch jetzt so und selbst Mehemed Ali, der Vice-König von Aegypten, beschränkte sich zu seiner Zeit lediglich auf einige Corvetten für das rothe Meer.

Ich habe es mir hier hauptsächlich zur Aufgabe gestellt, den Werth des materiellen Theils der türkischen Seemacht, der in verschiedenen Perioden sehr differirt hat, zu erörtern. Das Personal ist immer von gleicher Qualität, d. h. möglichst schlecht gewesen.

Man wird es den älteren Schriftstellern glauben, wenn sie angeben, daß die türkische Regierung selten Gelegenheit hatte, geborene Osmanen als Constructeure zu verwenden. Im Gegentheil bediente sie sich als Schiffsarchitekten meistens der Griechen, oder der Renegaten griechischer Abkunft, wobei zu erwähnen ist, daß die hellenischen Baumeister noch bis Ausgang des vorigen Jahrhunderts ungleich mehr wie heute rücksichtlich ihrer Schiffsconstruktionen von den abendländischen abwichen.

Zur Zeit der französischen Revolution begann sich die osmanische Marine-Architektur zu modernisiren. Man richtete den Oberbau der Linienschiffe nach den damals in Europa vorhandenen Mustern ein, verblieb indeß rücksichtlich des Unterbaues, oder so weit der Rumpf in's Wasser eintaucht, bei den alten Formen. Man glaubte sich dies um so mehr erlauben zu können, als die türkischen Flotten sich niemals in entlegene Meere hinauswagten, die eigenen Häfen in ziemlicher Nähe besetzten, und darum auf eine große Approvistionirung, mithin auf einen umfangreichen unteren Raum, verzichten durften.

Das französische Directorium (Jean Barras) sendete um Mitte der neunziger Jahre drei Marinebaumeister, die Herren Le Roi, Le Brun und Benoit nach Constantinopel. Ich habe nicht ermitteln können, wie lange der Aufenthalt dieser Franzosen hier währte; Bedeutendes wurde indeß nur durch Benoit ausgeführt. Er ward der Director des Arsenal's Selim's III. und leitete den Bau von mehr als 20 Linienschiffen. Ich habe Grund zu vermuthen, daß auch diese Fahrzeuge hinsichtlich des Unterbaues große Mängel hatten, selbst vom Standpunkte der damaligen Kunst aus beurtheilt.

Das Verdienst, die veraltete Methode als Gester völlig verlassen zu haben, gebührt unbestritten dem in türkische Dienste übergetretenen amerikanischen Schiffs-Architekten Rhodes. Dieser geniale Mann gelangte kurz nach der Zerstörung der türkischen Marine bei Navarin zu einer Stellung am hiesigen Arsenal, und unternahm es, für die ottomanische Pforte ein neues Flotten-Material herzustellen.

Es waren, wie Jedermann einleuchten wird, vorerst bedeutende hydraulische Arbeiten im goldenen Horn, dem Hafen von Stambul, nothwendig, es mußten Dock's ausgegraben, anderweitige Bassins erbaut und große Werfte errichtet werden, ehe zum Bau der Schiffe selbst geschritten werden konnte. Dieser begann wohl erst zur Zeit der dreißiger Jahre.

Meine darüber gesammelten Notizen reichen vollkommen aus, um Ihnen die große Anzahl von Linienschiffen, Fregatten und Corvetten, von Briggs &c. namhaft zu machen, welche unter Rhodes' Leitung beendet wurden. Indesß kann dies an solcher Stelle nicht meine Absicht sein. Ich verweile nur bei zwei Constructionen, in denen der schöpferische Geist des Architekten am meisten sich documentirt hat. Bevor ich darauf eingehe, wollen Ihre Leser freundlichst einige klare Vorstellungen in sich aufnehmen, die auf den Gegenstand das nöthige Licht werfen werden, um ihn verständlich zu machen.

Zwischen einem Schiff und einem andern Bauwerk, welches auf Fundamenten, d. h. auf dem Erdboden ruht, findet der eine Hauptunterschied statt, daß jenes als statisches Ganzes ungleich mehr wie dieses aufgefaßt, in seinem Entwurfe darnach berechnet, combinirt und letztlich ausgeführt sein will. Ein Bauwerk auf Fundamenten kann man so lang, so breit, so hoch selbst machen wie man will, vorausgesetzt, daß die Dimensionen einander entsprechen. Bei einem Schiff ist dies viel schwieriger. Man hatte früher als Regel angenommen, daß kein Seefahrzeug construirt werden könne, auf dessen unterem Deck insgesammt mehr als 26, also auf jeder Seite 13 Kanonen stünden. Später ging man bis auf 28, resp. 14, und endlich bis 30, resp. 15, hinan. Man vermied die größere Stückzahl bei Dreideckern weniger wie bei Zweideckern, und am meisten bei Fregatten, aus dem Grunde, weil hochbordige Schiffe durch die obere Rippen-Verbindung gegen ein Brechen des Rückens oder Kiels mehr gesichert sind, wie Schiffe von

niederem Bord (Fregatten). Die Amerikaner versuchten es zuerst, auf dem unteren Deck einer Fregatte 30 Kanonen zu placiren. Dies geschah in den neunziger Jahren des vorigen Jahrhunderts. Eine Nachahmung bei andern Nationen fand es aber erst 10—20 Jahre darnach.

Rhodes machte, bald nach seiner Ankunft den Entwurf zu einer Fregatte und einem Dreidecker, welche durch ihre Dimensionen alle andern in Europa vorhandenen gleichnamigen Kriegsschiffe in den Schatten stellen sollten. Der Dreidecker sollte auf dem unteren Deck 34 Kanonen, und die Fregatte sogar 36 führen. Beide Fahrzeuge wurden bis zum Jahre 1833 vollendet, aber das vom Stapellaufen der Fregatte erlebte der Architect selber nicht mehr.

Um diese Constructionen ihrem vollen Werthe nach beurtheilen zu können, muß man die beiden Kriegsschiffe mit eigenen Augen besichtigt haben. Es wird indeß zu einer Vorstellung von ihren riesigen Abmessungen verhelfen, wenn ich in Erinnerung bringe, wie der Mahomudie, der Dreidecker*), im Tonnengehalt um ein volles Fünftel den größten Dreideckern der englischen Flotte noch vor zwölf Monaten überlegen war. Jetzt, wo man in England den „Wellington“ und „Malborough“ beendete, ist das freilich anders geworden.

Streifzüge durch Pommern.

3.**)

Auf einer Reise durch Pommern werden zwei Reisende, von denen der eine längs des Strandes, der andere tiefer im Binnenlande längs der neumärkischen und westpreussischen Grenze seine Tour nimmt, ganz entgegengesetzte Eindrücke von diesem Landestheile erlangen. Der fruchtbare Boden, die Nähe des Meeres hat dort den Anbau mit seinen Saaten, Gehegen, Viehtriften, ansprechenden Dörfern begünstigt, während das Hinterland mit seinem Sande, dem Heidekraut, dem Nadelholz, den spärlich vorhandenen Dörfern ein niederschlagendes Bild der Verödung darbietet. Wer jedoch auf einer ebenen, wald- und wasserlosen Fläche gelebt hat, findet sich durch Busch, Wald, Anhöhen und schöne Landseen öfter angenehm überrascht, wenn auch die Arbeit des Menschen mit ihrem Leben erzeugendem Erfolge nicht erfrischend hervortritt.

Nach Tacitus hatten deutsche Völkerstämme den Gebrauch, zur Abwehr vagabondirender, ansetzelungslustiger Völkstämme ihre Grenzen zu verheeren, für die

*) Er führt Alles in Allem 132 Kanonen.

***) Den ersten Artikel brachten wir im 28. Heft des Jahrgangs 1852; die Fortsetzung und der Schluß des gegenwärtigen folgen in den beiden nächsten Heften.