



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Eine Fahrt auf dem goldnen Horne.

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

Eine Fahrt auf dem goldnen Horne.

Den 28. December.

Ihre Leser kennen wol ausnahmslos, theils aus den vielverbreiteten Ansichten und Plänen der hiesigen Capitale, theils aus sonstigen Beschreibungen die Lage des Goldhornes, des weitgedehnten Hafens von Stambul. Was für Rußland der Port von Sebastopol ist mit seiner sicheren Rhede und der tiefen, geräumigen Bucht, das ist, in einer wunderbar gelegenen Mittelposition zwischen dem Pontus und dem mittelländischen Meere, für die Türkei und gegenwärtig für ihre Verbündeten der unvergleichliche Liman (Hafen), welcher sich zwischen die beiden Riesenstädte, Galata-Pera-Toppiana (Tophane) und Constantinopel scheinbar darum einschiebt, um die osmanische Metropole mit Hilfe einer unübertroffenen Flottenstation, ihre Lage am Eingange zweier weiter Seebecken und zweier Welttheile im weitesten Umfange ausbeuten zu lassen. Nicht ohne Rücksicht auf das goldne Horn, mit dem im Mittelmeer nur Malta, Toulon und Cattaro, im Pontus nur Sebastopol wetteifern können, ließ der socialistische Träumer Fourier den Omniarchen seine Residenz in Stambul aufschlagen und von hier aus die neuorganisirte Welt beherrschen.

Es war am Weihnachtsvorabend, als ich, nahe der Kubaradschi Kischlasi (Bombardierkaserne) am oberen Ende des Goldhornes ein türkisches Boot, Raik genannt, bestieg, um den Hafen hinabfahrend die Thätigkeit in der Nähe zu beobachten, welche seit etwa einem Monat, infolge der Stürme auf dem schwarzen Meere, namentlich desjenigen vom 14. November, dieses weite Bassin erfüllt. Kaum vom Ufer abgestoßen, übersah ich den dichten Wald von Masten, der sich vom Werst von Alinali Kawak an bis zur zweiten (mittleren) Brücke hinzieht. Ueber alle anderen hinaus ragten, den Cedern vergleichbar, die in einem Laubforst stehen, die Stengen der Linienschiffe hoch in die Lüfte. Der Schall der vielen hunderte, was sage ich, tausende von Hämmern, die beim Kalfatern thätig waren, tönte mir auf mehre tausend Schritt Entfernung mit seinem wirren Klippklapp entgegen. Das erwähnte Werst war bald vom schnellen Raik erreicht; drei Dampfer, von denen nur einer bewaffnet war, lagen hart am Bollwerk, auf dem Stapel selbst aber bemerkte ich das Gerippe eines

ungeheuren Zweideckers, der im Monat Mai vollendet sein und sodann als Schrauber ausgerüstet werden soll, ein falsches System (und über welches ich mich schon in einem meiner früheren Briefe ausführlich äußerte). Eine Corvette lag dem Dampfer zunächst. Ihre Leser wissen wol nicht sämmtlich, daß man hierunter ein Kriegsschiff versteht, welches seine Artillerie in einer einzigen Lage, und zwar entweder nur hinter Brüstung (Accortee) oder unter Deck führt; wogegen bei einer Fregatte dieses offene, mit Brüstung versehene Deck wiederum mit Geschütz, und zwar entweder durchlaufend oder nur auf beiden Enden besetzt ist. Die Takelung ist bei der Corvette, der Fregatte und dem größten Linienschiff nicht verschieden.

Als ich bei dem Werft vorüberfuhr, hatte ich vor mir ein mächtiges französisches Raddampfschiff, nach dem Sprachgebrauch eine Dampffregatte und rechts von mir die berühmte türkische Fregatte Nusretié (die Siegreiche), welche im Jahre 1834 vom Schiffbaumeister Rhodes, einem Amerikaner, im hiesigen Arsenal erbaut wurde und die größte Segelfregatte in der Welt ist.

Auch der tief im Mittellande Wohnende, welcher noch nie den prächtigen Bau eines Kriegsschiffs auf der Meeresflut schwimmen sah, wird begreifen, wie ein nur vom Segel in Bewegung gesetztes und durch einen einfachen Steuerungsapparat gelenktes Fahrzeug in Hinsicht auf die Länge, ohne bedeutende Nachteile, zumal wenn es zum Kriege, also zum Kampf bestimmt ist, bei welchem die Leichtigkeit der Bewegung den Ausschlag gibt, ein gewisses Maß nicht wird überschreiten dürfen. In neuester Zeit hat man in Amerika Kauffahrer (Klipper) über alles sonstige Maß hinaus lang gebaut, aber bei Kriegsegelschiffen hielt man sich bis dahin an die Regel, in die untere Batterie nicht mehr als höchstens 34 Geschütze zu stellen; ja man that dies überhaupt nur bei Linienschiffen, und überschritt bei der Fregatte nicht die Zahl 32. Dadurch war es bedingt, daß die größte Fregatte nur 32 bedeckte (unter Deck stehende) und ebensoviel unbedeckte (auf Deck, hinter Brüstung stehende) Kanonen, im ganzen mithin 64 Geschütze zählen konnte und daß man ein solches Fahrzeug eine Fregatte ersten Ranges nannte. Der erwähnte Schiffbauer Rhodes machte indes den Versuch, in der Nusretié eine Fregatte von 72 Kanonen herzustellen, indem er zwei Batterien von je 36 Feuereschländen übereinander arrangirte. Wenn sein Unternehmen nicht in eine Zeit gefallen wäre, wo die Anwendung des Dampfes als nautisches Bewegungsprincip der Schiffarchitektur schon neue Wege wies, so ist nicht zu zweifeln, daß er Nachahmer gefunden haben würde.

Aber mein Kaiser ist schon unter dem Stern der großen französischen Dampffregatte angekommen. Die metallenen Speichen der Schaufelräder sind roth angestrichen, alles andre am Bord ist schwarz: eine gute Wahl, die mir vor dem bunten Schildern (Anstreichen) der Segelkriegsfahrzeuge, wonach die Stückpfortenhöhe ein weißer Gürtel umgibt, welcher den feindlichen Kanonieren in

weiter Ferne die Höhe unsrer Batterien anzeigt und ihr richtiges Zielen erleichtert, den Vorzug zu verdienen scheint. In Preußen ist man so geschickt gewesen, die Danzig (Dampscorvette) ebenfalls nur schwarz zu streichen. Ich zähle vierzehn Geschütze am Bord des Franzosen; sie sind von Bronze; nur zwei machen den Eindruck eines schweren Kalibers. Ihre Leser fragen, worin die Unterscheidung zwischen einer Dampffregatte und Dampscorvette liege? Erstere führt eine bedeckte Batterie, und über dieser vielleicht Geschütze hinter Brüstung auf Deck, letztere dagegen hat nur eine Brustwehrbatterie. Wenn man in der Terminologie dem bei den Segelschiffen angewendeten System consequent geblieben wäre, würde man lediglich Dampfer mit Geschütz unter und auf Deck Fregatten, die anderen aber Corvetten nennen.

Ich befand mich jetzt recht eigentlich im Kreis des Arsenaltreibens. Mein Bootführer hatte Mühe, einen Weg durch das Getümmel der hin- und herfliegenden Schaluppen zu finden. Links hatten wir zwei mächtige, dicht am Bollwerk angelegte Hulks, oder die Rümpfe zweier unbrauchbar gewordenen, aus alter Zeit herstammender türkischer Fregatten und rechts eine langgestreckte osmanische Raddampffregatte von 20 Kanonen — die Medschidié. Der weiße, umlaufende Gürtel weist, daß man im türkischen Marinewesen äußeren blendenden Schein der Zweckmäßigkeit voranstellt. Das Fahrzeug mußte im Kampf gewesen sein, es trug Kugelspuren. Die Esse rauchte; durch die offenen Fenster schaute ich in die mir wohlbekannte Kajüte hinein; türkische Marineoffiziere saßen darin mit dem Tischbuck in der Hand. Rasch rauschte der Kaik vorüber und steuerte auf den Zwischenraum zu, den zwei nebeneinander in Linie gelegte türkische Zweidecker offen ließen. Sie führten noch die Stengen und der eine von ihnen ließ im Tauwerk tausend Stück Hemden, welche der Mannschaft gehörten, zum Trocknen flattern. Der Anblick war imposant; in dieser Hinsicht ist ein Linienschiff den Fahrzeugen niederen Ranges unendlich überlegen, und dabei bewahrt der Zweidecker noch etwas von jenem graciösen Ebenmaß, dessen höchster Ausdruck die Fregatte ist, und welches beim Dreidecker unter der Massenhaftigkeit des Oberbaues, der gewaltigen drei bedeckten Batterien und einer offenen verschwindet. Dennoch kann die Zeit als hinter uns liegend angesehen werden, in welcher den Linienschiffen eine Rolle beschieden war. Ich wiederhole, daß die mächtigen Schrauber Englands und Frankreichs ihren Entstehungsgrund nur in dem Vorhandensein von funfzig neuen Linienschiffsrümpfen in den britischen und von zwanzig in den französischen Arsenalen haben, und daß man ihre Einführung insofern als ein Auskunftsmitel nautisch-militärischer Dekonomie anzusehen hat.

Herr James C. Dobbin aus Südcarolina, der gegenwärtige amerikanische Marinesecretär (Minister), hütete sich darum auch wohlweislich, dem Congreß den Bau von Schraubenlinienschiffen vorzuschlagen und proponirte anstatt der-

selben sechs Schraubenfregatten. Dieselben werden die Zahl der Geschütze nach dem neueren Princip durch die Schwere derselben ersetzen, sie werden dem Feind eine geringere Zielfläche bieten, wie die Zwei- und Dreidecker, und an Tonnengehalt, ihrer größeren Länge wegen, dieselben nichtsdestoweniger erreichen, wenn nicht übertreffen; endlich werden sie schneller segeln und einen geringeren Tiefgang haben, mithin, gegenüber der Küste, einen größeren Wirkungskreis. Das sind Vorzüge, die jedermann einleuchten müssen und durch welche die Riesenschiffe „Duke of Wellington“ und „Napoleon“ in den Schatten gestellt werden.

Während ich zwischen den beiden türkischen Zweideckern hindurchfuhr, bemerkte ich, daß dicht am Arsenal drei andre Zweidecker ohne Flaggen lagen. Zwei davon waren osmanische, wie ich an den Mannschaften erkannte, der dritte ein französischer oder englischer. Der eine davon stand eben unter dem Riesenkrahn, mit dessen Hilfe man die Untermasten auszuheben und einzusetzen pflegt. Mittel- und Fockmast waren gehoben; und der Besan wartete auf die nämliche Bestimmung. Ich sah noch der Arbeit zu, als mich mein Kaischi darauf aufmerksam machte, daß wir dicht bei dem türkischen vielbewunderten Dreidecker „Mahmudié“ von 134 Kanonen angekommen seien. Ich wendete mich um; wir fuhrten eben unter dem Stern*) vorüber; wie ein Thurm erhob es sich über uns; in höchster Höhe, auf der Galerie des Quarterdeck schilberte ein türkischer Marinier; sonst schien alles todt am Bord. Das gigantische Schiff übertrifft jeden französischen und englischen Dreidecker, der gegenwärtig existirt, mit Ausnahme der Schrauber, an Tonnenmaß, hat als Segelschiff nur einen Rivalen (den amerikanischen Pensylvanien) und reicht in Betreff des Umfangs an den „Duke of Wellington“ hinan. Allein es ist nahezu zwanzig Jahre alt (ließ 1835 vom Stapel) und wird nicht lange mehr im Dienst erhalten werden können.

Dicht hinter dem Mahmudié ragte ein andrer Dreidecker auf, über dessen Verdeck, am Gaffel, die französische Tricolore flatterte: die Ville de Paris, das Admiralschiff in der Affaire vom 17. October. Ich bemerkte schon bei einer andern Gelegenheit, wie man ihm gegenwärtig die Beschädigungen wenig anmerkt, welche es in dieser Action erlitten. Wie bekannt wurde das Hinterdeck durch eine gewaltige Explosion gesprengt; aber es ist heute so sicher gefügt und standfest wie je zuvor. Wie Sie wissen ist Admiral Hamelin abberufen worden. Man bedauert sein Scheiden. Er war ein feiner und humaner Mann und einen Mangel an Energie kann man ihm keineswegs vorwerfen. Viceadmiral Dundas scheint in mancher Beziehung ein Hemmschuh für ihn gewesen zu sein. Ueber ihn spricht sich das öffentliche Urtheil zumeist ungünstig aus; er war durch und durch ein Gentleman, aber kein Mann von Kraft.

*) Hinterbord.

Als das Kaiß die Wille de Paris passirt hatte, bemerkte ich links, dem Arsenal zu, einen langgestreckten Schraubendampfer, der durchaus rasirt (seiner Masten beraubt) war, und vor mir drei Zweidecker, nämlich einen türkischen, einen englischen und einen französischen. Der letztere war das Linienschiff *Valmy*. Mir war es interessant, bei diesem dichten Nebeneinander französische und britische Schiffsbaukunst miteinander zu vergleichen. Der Umstand indeß, daß der englische Zweidecker ein sehr altes Schiff war, ließ mich zu keinem bestimmten Resultat gelangen. Beim letzteren waren die Schiffswände oben zurückgebogen, mit anderen Worten, sie hatten eine *Ventrée*, während sie bei dem Franzosen, in moderner Art, senkrecht aufstiegen. Hieraus geht hervor, daß die britische Admiralität in diesem Kriege, den Russen gegenüber, ökonomisch zu Werke gehen und ihr altes Material verwertzen zu dürfen meinte.

Es würde nicht ohne Interesse und namentlich für die aufkeimenden Marinen Oestreichs und Preußens von der höchsten Bedeutung sein, vergleichsweise zu ermitteln, in welcher Weise die beiderseitigen Seebudgets von England und Frankreich in den letzten funfzehn Jahren zur Verwendung gebracht worden sind. In diesem Zeitraum hat das Marineministerium zu Paris etwa eine gleich große Summe wie die Admiralität zu London zur Verausgabung gebracht, und das Resultat ist, daß Frankreich jetzt ein Material von gegen funfzig Linienschiffen, worunter sieben Dreidecker, besitzt, von denen gegen vierzig nach neueren Principien erbaut sind, wogegen England neunzig Linienschiffe aufzuweisen hat, aber von denen ihm zwischen vierzig und funfzig aus älterer Zeit überkommen und mithin von veralteter Construction sind. Seine Anstrengungen waren, anstatt darauf: ein neues Material von Segelschiffen zu schaffen, vielmehr auf die Begründung einer mächtigen Dampfflotte gerichtet. Man ist in dieser Hinsicht in mancherlei Dingen voreilig gewesen, aber im Grunde genommen hat man doch wol die bessere Entscheidung getroffen. Frankreich folgte später dem gegebenen Beispiel langsam nach. Was die Umwandlung der Segellinienschiffe in Schrauber betrifft, so ging die Initiative von ihm aus.

Um die zuletzt erwähnten Zweidecker herum wimmelte es von Corvetten, Kuttern und Briggs; mein Kaißchi aber lenkte dem Anlandeplatz von Kassim Pascha zu, wo mit dem Rathsgedäude der türkischen Admiralität die Fronte des Arsenal's schließt. Noch einen Gruß warf ich den weiter im Hintergrunde, nahe der mittleren Brücke gelegenen Kriegsschiffen zu, unter denen ein abgetafelter osmanischer Dreidecker aufragte und stieg alsbald ans Land.