



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Briefe über Marine : das Schraubenschiff und die Bombenkanone im
letzten Kriege.

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

Franzosen mit Stolz erfüllen, in dem größten Kriege, in den schwierigsten Verwicklungen hat sich bewährt, daß diese Machtentwicklung Frankreichs nicht die zufällige Folge günstiger Conjunctionen, sondern daß ihre letzte Grundlage das staatsmännische Urtheil des Kaisers ist. — Auch sonst wird man in dem persönlichen Charakter manche überraschende Aehnlichkeit zwischen dem großen Schwärmer des 17. und dem kühnen Fatalisten des 19. Jahrhunderts finden. Beide begannen als Intriganten, und doch war ihre auswärtige Politik, seit sie regierten, stolz, ehrlich und mannhaft; beide begannen als egoistische Schwärmer und beiden wurde das Schicksal, ihren Idealismus zu überleben. Aber freilich ist ein entscheidender Gegensatz zwischen dem Sachsen und dem Romanen; der eine war, so groß und frei er über den andern stand, doch nur ein Geschöpf Englands, den Blut, Thränen und heiße Gebete von hunderttausend frommen Seelen im reinsten Glauben und feuriger Begeisterung zur Höhe hoben, der andere kam, den Hut in der Hand, in verworrener Zeit nach Paris, den Franzosen ein Fremder, er stellte allen Parteien, welche Frankreich zerrissen, sich selbst und seine Familie gegenüber, und er wurde Herrscher, weil Frankreich sehr bankerott geworden war an politischem Glauben und an Begeisterung. Der alte Engländer war doch nichts, als ein Mann aus seinem fanatischen Volke, wie andere auch, in der Hauptsache dachte und fühlte er nur, wie Millionen andere um ihn, war er es nicht, so wars ein anderer, er war im Grunde nur ein Gewächs, wie durch eine Naturnothwendigkeit aufgeschossen, — er hatte es leicht, groß zu werden. Der andere dagegen ist Herr geworden durch seinen eignen freien Willen, hätte er den Einfall nicht gehabt, Kaiser von Frankreich zu werden, so hätte Frankreich keinen Kaiser erhalten, es ist seine Willkür, daß er Frankreich regiert. Und diese Autonomie, diese Freiheit von den gewöhnlichen sittlichen Voraussetzungen irdischer Thätigkeit, sie ist die größte Unfreiheit, welche die Handlungen des Kaisers beschränkt.

Briefe über Marine.

Das Schraubenschiff und die Bombenkanone im letzten Kriege.

Der vorliegende Brief soll erörtern, wie das früher besprochene neue Marinematerial im Kriege wider Rußland seine Probe bestanden und wie das Kriegswesen in dieser Epoche sich weiter entwickelt hat. In Bezug auf erstere Frage muß im voraus eingestanden werden, daß jene Probe durchaus keine vollständige gewesen ist.

Wären die Russen mit ihren Geschwadern aus Kronstadt und Sebastopol ausgelaufen, so würde man englisch-französischer Seits Gelegenheit gehabt

haben, die ungeheure Uebermacht der von der Schraube bewegten Zwei- und Dreidecker über die nur vom Segel getriebenen feindlichen durch die allerdirecteste Prüfung zu messen und zu erhärten. Niemand kann in Zweifel darüber sein, daß, unter was immer für Verhältnissen diese Prüfung stattgefunden haben möchte, ihr Tag der letzte der betreffenden zarischen Schiffsmacht gewesen sein würde. Aber wie sicher man auch hierüber sein mag, so wird gleichwol ein jeder Sachverständige anerkennen, daß die aus dem wirklichen Zusammenstoß gewonnenen Detailerfahrungen ein um vieles besserer Anhalt gewesen sein würden, wie die bloße theoretische Ueberzeugung. Vielleicht, daß man in solchem Falle über einige Fragen, die neuerdings in Rücksicht auf das zwischen den schweren Schraubenlinienschiffen und den Schraubenfregatten bestehende Verhältniß und ihre respective Leistungsfähigkeit im Allgemeinen anders, wie heute wirklich geschieht, urtheilen würde. Indes, diese Gelegenheit ist vorüber, wahrscheinlich für immer. Denn eben jetzt ist die russische Seemacht in dem Uebergange aus dem alten zum neuen System begriffen. Muthmaßlich wird in wenigen Jahren ein Segellinienschiff zu Kronstadt und Sweaborg sich nur noch in der Reihe der Hülfs, d. h. unter den ausrangirten Fahrzeugen antreffen lassen, und so werden wir auf eine genaue und thatsächlich begründete Beantwortung der Frage, wie viele Segeldreidecker ein „Duke“, oder wie viele Segelzweidecker ein „Agamemnon“ oder „Napoleon“ auf sich nehmen könne, verzichten müssen.

Indes können wir uns, nach Maßgabe früherer Seeschlachten, namentlich derjenigen aus der nelsonischen Epoche, mindestens annähernd ein Bild von dem Zusammentreffen einer Schrauben- und Segelflotte machen; und zwar insofern, als die damalige Ueberlegenheit der britischen Schiffe im Manövriren über ihre Gegner eine Analogie zu der Uebermacht des neuen Systems über das ältere bietet. Man darf annehmen, daß Napier, an der Spitze von zwanzig Schraubenlinienschiffen, sich ebensowenig an die einengenden Formen der seitherigen Taktik gebunden gehalten haben würde, wie Nelson bei seinen großen Schlachten. Schon zu Abukir (1. August 1798) verließ dieser die Vorschriften des Herkommens, indem er es aufgab, dem nahe dem Ufer in Linie liegenden Feind gegenüber eine Schlachtlinie zu formiren, und sich, auf die Unbeweglichkeit der Gegner vertrauend, massenweise mit allen ihm zur Verfügung stehenden Schiffen auf den linken Flügel der französischen Aufstellung warf. Sicherlich wäre für Napier diese Schlacht das Muster geworden, falls er die Russen, wie er anfangs wol erwartete, in einer offenen Bucht des baltischen Meeres, etwa unter dem Schutze einiger Küstenbatterien, angetroffen hätte. Bei Trafalgar (22. October 1805) agirte Nelson im Grunde genommen nicht anders wie bei Abukir, indem er in zwei Colonnen senkrecht die französisch-spanische Schlachtlinie angriff. Auch war dieses Manöver

näher betrachtet, nichts Anderes als die Anwendung des in der Taktik zu Lande durch Napoleon zur Geltung gebrachten neuen Princips, wonach von einem künstlichen und regelrechten Gegenaufmarsch durchaus abzusehen und der Sieg hauptsächlich durch Entfaltung überlegener Kräfte auf dem entscheidenden Punkt zu erringen ist. Doch waren es auch noch andere Gründe wie diese principiellen, die Nelson bestimmten, bei seiner letzten Action (Trafalgar) von den Regeln der linearen und parallelen Kampfordnung abzuweichen. Dieselben sind für das ältere System charakteristisch und weisen die Grenze nach, bis zu welcher man taktisch, mit dem Bewegungsmittel des Segels, überhaupt gelangen kann. Nelson war nämlich der Ueberzeugung, daß es an und für sich große Schwierigkeiten habe, eine Flotte von mehr als fünfundzwanzig Linienschiffen in Schlachtordnung zu stellen und als eine zusammenhängende Linie zu handhaben. Darum eben die Zerlegung in einzelne Colonnen und das Aufgeben einer jeden parallelen Kampfordnung. Aehnlich wie Nelson hätte Napier, wenn er der russischen Flotte in offener See begegnet wäre, wol an ein Umwickeln und Durchschneiden der feindlichen Linie auf einem ihrer Flügel, und in diesem Sinne an eine Erneuerung der Lage vom Nil und von Trafalgar gedacht. Was aber das Bedenken des großen britischen Seehelden, mehr wie fünfundzwanzig Linienschiffe in Schlachtordnung zu reihen, angeht, so versteht sich von selbst, daß es bei einer aus Schraubenschiffen bestehenden Flotte alles Sinnes entbehrt, indem das mächtige Hilfsmittel der Maschine ausreichende Gewähr für die Schnelligkeit und Präcision der Bewegungen leistet. Auch ist es gewiß, daß Napier die Entscheidung ungleich schneller, wie dies in irgend einer früheren Seeschlacht geschehen, hätte geben können, und daß sie eine totale gewesen sein würde. Vergewärtigen wir uns hier, des Vergleichs wegen, noch einmal kurz den Hergang in den nelsonischen großen Treffen. Die zuerst in Action tretenden Linienschiffe des in Colonne Angreifenden werden, bald nachdem sie an den Feind herangekommen sind, entmastet und damit der Fähigkeit beraubt, während des weiteren Verlaufes der Schlacht einen, im engeren Sinne, taktischen Antheil an derselben zu nehmen. Sie leisten von dem Augenblick an, wo ihr letzter Mast über Bord gegangen, nur noch den Dienst von großen Positionsbatterien und sind von dem launenhaften Zufall abhängig, der dieses oder jenes feindliche Fahrzeug in günstiger oder ungünstiger Lage auf ihr Schussfeld führt. Die Durchkämpfung des Treffens oder die eigentliche weitere Lösung der taktischen Aufgabe in demselben übernehmen sodann die inzwischen anlangenden, in der Colonne mehr rückwärts gestellt gewesenen Fahrzeuge, bis auch sie, aus denselben Gründen, wie die ihnen vorausgegangenen, nämlich durch Entmastung, bewegungslos werden, und endlich die Genugthuung, den letzten Streich zu führen und die Früchte des Sieges zu pflücken, den in später

Stunde auf dem Kampflage auftretenden, am weitesten im Nachtrabe verbliebenen Linienschiffen anheimfällt. Ein vortrefflicher, praktisch wie theoretisch gebildeter Seemann, der französische Admiral Juvien de la Gravière, will in diesem successiven Erscheinen der Streitkräfte Nelsons auf dem Entscheidungsfelde ein Hauptmotiv des Sieges und, im Grunde genommen, das große Entscheidungsprincip der Reserven wiedererkennen, welches in den gleichzeitigen Landschlachten Napoleons eine so große und einflussreiche Rolle spielte. Wenn man ihm in den betreffenden Fällen auch Recht geben möchte, würde es doch wol schwer fallen, die allgemeine Geltung des Principis auch für unsere Tage zu erweisen. Man hat im Gegentheil Anlaß zu vermuthen, daß Admiral Napier, wenn die Russen ihm Gelegenheit zum Treffen geboten hätten, auf einmal und mit der ganzen Masse seiner Kräfte auf den Gegner gefallen sein würde, und zwar aus dem doppelten Grunde: weil er es vermöge des gewaltigen Bewegungsmittels seiner Linienschiffe, der Schraube, zu thun im Stande war, und dann: weil keine andere Rücksicht bestand, die ihm hätte davon abrathen können. Er durfte namentlich nicht fürchten, daß seine dem feindlichen Feuer gleichzeitig ausgesetzten Schiffe schnell und total bewegungslos werden würden, weil, auch nach der völligen Entmastung, ihnen immer noch die Triebkraft der Schraube verblieben sein würde, durch welche sie an und für sich selbst dem nur auf den Gebrauch seiner Segel angewiesenen Feinde im Manövriren überlegen waren. Dabei habe ich zu bemerken, daß auch in künftigen Fällen, wo zwei Schraubenflotten wider einander agiren werden, eine Rückstellung von Schiffen in weiter Distance seitens des Angreifenden schwerlich vorkommen, sondern die gleichzeitige Action mit der ganzen Streitmacht stets vorgezogen werden dürfte, indem vorauszusehen ist, daß bei der großen Entscheidungsgewalt, die heute in der schweren Schiffsartillerie beruht, namentlich die ersten Viertelstunden des Treffens Ausschlag gebend sein werden; denn bei einer Action, in der wie in der heutigen, die Bombenkanone das große und erste Wort redet, kommt es nicht mehr auf Entmastung und Demontirung von Geschützen, sondern auf Senkung ganzer Linienschiffe durch zwischen Wind und Wasser einschlagende und an günstiger Stelle crepirende Hohlgeschosse an.

Wenn die im orientalischen Kriege obwaltenden Verhältnisse eine Antastung der schwimmenden russischen Wehrmacht durch die der Verbündeten unmöglich machten, so war diese Kampfsperiode dagegen reich an Gelegenheiten für die letztere, sich mit den feindlichen Küstenbefestigungen zu messen. Die Beschiesung von Odessa, die Einnahme von Bomarsund und der Angriff auf die auswärtigen Forts von Sebastopol sind die hauptsächlichsten durch die alliirten Geschwader im ersten Kriegsjahre vollbrachten Waffenthaten. Im zweiten Jahre wurde Kerisch eingenommen, das asowsche Meer besetzt, und Kinburn

überwältigt, während in der Ostsee ein Bombardement gegen die am weitesten vorgelegenen Werke von Sweaborg ausgeführt wurde.

Man erinnert sich wol deutlich der großen und hochgespannten Erwartungen, welche die alliirten Flotten ins schwarze und baltische Meer geleiteten. Man glaubte bei der Verbesserung, welche die Schiffsartillerie erfahren und bei der größeren und gesicherteren Bewegungsfähigkeit, welche die Schraube den Fahrzeugen gab, nichts Geringeres erwarten zu dürfen, als ein gewaltsames Eindringen der verbündeten Flotten in die Buchten von Sebastopol und Kronstadt. Man hat sich dabei durchaus getäuscht und zwar weniger darum, weil man die Zerstörungsgewalt der Artillerie und die Leistungsfähigkeit der Schiffschraube überschätzte, als weil man nicht mit in Rechnung zog, daß der Gegner sich ebenfalls im Besiz einer nach modernen Principien ausgerüsteten Geschüzmacht befand, daß ferner, wenn auch der Bewegungsapparat eines Schraubendampfers gegen das feindliche Feuer gesichert sein mag, es dennoch keineswegs das Fahrzeug selbst ist, und daß bei der freien Action wider den am Strande fortificatorisch etablirten Feind Bedenken eintreten, welche auch dem muthigsten und rücksichtslosesten Vorgehen eine Grenze stecken. Das Resultat, welches man aus den vorerwähnten Vorgängen hat ziehen können, war aber dieses, daß gegen Küstenbefestigungen die für das Gefecht auf hohem Meere Schiff gegen Schiff berechneten Schraubenzweidecker, Dreidecker und Fregatten keine ausreichende Waffe sind; daß es dazu Fahrzeuge bedarf, deren treibender Mechanismus nicht nur gegen die feindlichen Kugeln sicher gestellt ist, sondern die selbst durch ihre Construction gegen eine Zerstörung bewahrt werden, und daß man demnach in Zukunft zwischen einer Gefechts- und Belagerungsmarine zu unterscheiden haben wird.

Gehen wir jetzt auf die einzelnen Fälle, welche der Krieg darbietet, im Näheren ein. Eröffnet werden dieselben durch die Beschiesung von Odeffa. (April 1854). Dieselbe ist wichtig, weil sie constatirt, daß, gegenüber einer nur aus mittleren und kleinen Kalibern bestehenden Küstenartillerie, die modernen Kriegsfahrzeuge sich in der Ueberlegenheit befinden und die Entscheidung zuletzt zu ihrem Vortheil ausschlagen muß. Wie man weiß ist Odeffa kein Kriegshafen, und die dort vor Beginn des Krieges errichteten Batterien bestanden nur aus Geschüßständen hinter Erdbrustwehren. Die stärksten vorhandenen Kaliber gingen nicht über den 24-Pfünder hinaus. Hieraus ergaben sich für den Angriff sofort zwei wichtige Vortheile: er brauchte nicht zu fürchten, mit großen Hohlkugeln beschossen zu werden, weil ein 24-Pfünder deren nicht größere als unsere preußischen leichten Feldhaubizen (die siebenpfündigen) zu schleudern vermag, und es war außerdem leicht, sich außerhalb der wirksamen Schußweite zu halten, die für den 24-Pfünder sich nicht über 2500 Schritte hinaus erstreckt. Diesen Umständen entsprechend wurden die

vier Dampffregatten, welche den Kampf am Morgen eröffneten, angewiesen, sich den Strandbatterien nicht weiter wie auf 2000 Metres (2600 Schritt) zu nähern. Es waren Radschiffe, die man dazu ausersehen hatte, und als solche hatten sie Befehl, statt sich in Linie dem Feinde gegenüber zu legen, was sie nicht durften, weil sie damit ihre Flanken (Radbakken, Räder und Maschine) Preis gegeben haben würden, mittelst eines Contremarschmanövers eine Art Volte zu fahren, welche andauernde Bewegung den Gegner im Besonderen verhinderte, sichere Richtungen für seine Geschütze zu gewinnen, ohne daß die einzelnen, von den Dampfern abgegebenen Zielschüsse dadurch viel von ihrer Präcision verloren hätten. Erst nachdem das Gefecht drei Stunden lang in dieser Weise geführt worden war, und die Russen eine nicht unerhebliche Einbuße erlitten hatten, kam eine zweite, ebenfalls aus vier Dampffregatten bestehende Flottenabtheilung heran, um die erste zu unterstützen. Da es an Raum zu einer Weiterführung des Kampfes in mobiler Ordnung mangelte, so legte man sich nunmehr in Linie, indeß so, daß die Raddampfer dem Gegner zumeist den Stern wiesen. Die Entfernung, aus welcher dieser zweite Zerstörungssact vom Angreifer durchgeführt wurde, schwankte zwischen 3000 und 4000 Schritt. Das russische Feuer war auf solcher Distanz durchaus ohnmächtig, wogegen die im hohen Bogenschuß entsendeten Hohlgeschosse der Verbündeten wie ein Hagel auf die russischen Batterien, Schiffe und Magazine niederfielen. — Um das Charakteristische dieser Waffenthat vollkommen zu würdigen, hat man einiges Gewicht auf die Frage zu legen, wie die Dispositionen des Angriffs sich gestaltet haben würden, wenn man, anstatt Raddampffregatten, vorzugsweise schwere Schraubenschiffe zur Ausführung des Bombardements verwendet hätte. In dem, was bei Odeffa geschehen, haben wir nämlich beinahe ausschließlich die Wirkungen der großen Bombenkanonen, mit denen die Schaufeldampfer auf dem Vorder- und Hinterdeck bewaffnet sind, zu erkennen. Von diesen Geschützen führen die Schrauben-Zwei- und Dreidecker nur zwei bis vier; hätte man daher an die Artillerie der Linienschiffe appellirt, so würde, falls sie durch die Tiefenverhältnisse des Fahrwassers überhaupt nicht verhindert waren, in dem vorliegenden Falle activ zu werden, der Angreifer seine Positionen bedeutend näher zu wählen gehabt haben, um den 30- und 32-Pfündern, aus denen die Hauptbewaffnung derselben besteht, ein angemessenes Feld zu eröffnen. Die hier bekundete Leistungsfähigkeit der Raddampfer gegen Strandbatterien von verhältnißmäßig schwachem Kaliber und ohne Paixhanskanonen bestätigte der weitere Verlauf des Kriegs. Wir sehen sie bei der Landung der verbündeten Armeen in der Kalamitabay als Eclairours gegen den Strand vorgehen, die russischen Feldbatterien allerwärts vertreiben, und am Tage der Schlacht an der Alma selbst dem äußersten rechten Flügel der Franzosen einige nicht unerhebliche Dienste leisten. Linienschiffe waren zu

alldem nicht füglich zu verwenden, weil sie zu tief gehen, und man doch wesentlich nur von ihren zwei bis vier Bombenkanonen hätte Nutzen ziehen können. Allein die Umstände, welche den Radschiffen vor zwei bis drei Jahren im Küstenkriege noch eine außerordentliche Bedeutung zu sichern schienen, existiren schon heute nicht mehr. Ihre ganze damalige Aufgabe ist in der Gegenwart und zwar schon seit dem letzten Kriegsjahre an die Schraubenkanonenboote übergegangen, die eine beinahe gleiche Anzahl von schweren Bombenkanonen führen, einen unvergleichlich geringeren Tiefgang haben, viel weniger Zielfläche bieten, und außer allem Verhältniß billiger sind; eine Summe von Eigenschaften, die es statthaft macht, sie nicht nur Außenbatterien von schwachem oder mittlerem Kaliber, sondern auch solchen von schwererem gegenüber zu stellen. Ich komme später noch auf sie zu sprechen und gehe jetzt auf die Leistungen der Schraubenlinienschiffe über.

Das erste Beispiel, welches der Krieg in dieser Beziehung darbietet, ist der Kampf um Bomarsund. Wie man weiß, war der Angriff auf diese russische Festung eine combinirte Land- und Seeattacke. Da die Linienschiffe vorzugsweise mit 32-Pfündern bewaffnet waren, wurde es nothwendig, mit ihnen auf 2000 Metres (2600 Schritt) an die Festung heranzugehen, und zwar würde das Feuer aus dieser Nähe dennoch kaum entscheidend gewesen sein, wenn die betreffenden Werke nicht in baulicher Hinsicht weit hinter denen von Sebastopol zurückgestanden hätten. Bezeichnend für die Schwierigkeiten, mit denen die Schiffsartillerie auch auf dieser Distanz noch zu kämpfen hatte, ist die Thatsache, daß die beiden französischen Zweidecker „Duperré“ und „Trident“ einen größeren Erhöhungswinkel für ihre Geschütze zu gewinnen suchen mußten, indem sie sich, durch Ueberlastung des abgewendeten Bordes auf die Seite legten. Erst nachdem dies geschehen, fielen ihre Geschosse ausreichend weit und unter dem gewünschten Einfallswinkel auf den Feind. Nicht weniger wie zwei Tage bedurfte man, um auf diese Weise eine Bresche zu erzeugen. Der Beweis, daß Linienschiffe für Operationen der Art, namentlich ihrer nicht ausreichend schweren Bewaffnung wegen, nicht zweckmäßig zu verwenden sind, konnte kaum schlagender gegeben werden, wie durch das, was man bei dieser Belagerung in Erfahrung zu bringen Gelegenheit gehabt hatte; dennoch bedurfte es eines neuen Versuches vor Sebastopol, um alle Welt von der fraglichen Wahrheit zu überzeugen.

Wie man weiß, waren die landwärtigen Befestigungen von Sebastopol nur passagerer Natur: sechs aus Erde aufgeschüttete Bastionen, die durch lange Curtinen untereinander verbunden waren. Sie stützten sich aber theils unmittelbar auf verschiedene am Südstrande der Bucht oder Rhede gelegene steinerne Forts, theils wurden sie von anderen auf der Nordseite gelegenen dominirt. Die Aufgabe der Geschwader bei dem großen Gesamtwerke der Belagerung schien zu

fein, diese Forts im Norden und Süden der Rbede, die allesammt, mit Ausnahme eines einzigen von der See aus erreicht werden konnten, zusammenzuschießen, um darnach in die Bucht einzudringen und der landwärtigen Befestigungslinie ihre Flügelstützpunkte zu nehmen. Unter allen Umständen wollte man mindestens, zu Gunsten des von den Landtruppen geführten Angriffs, eine seewärtige Diverfion unternehmen, und man feste den ersten Tag nach Vollendung der Hauptparallele (17. October 1854) dazu an. Es waren die am Eingang der Bucht oder Rbede gelegenen äußern Forts, auf welche man den Angriff richtete, indem die versenkten russischen Schiffe ein tieferes Eindringen unmöglich machten. Diese Befestigungen enthielten alles in allem etwa 280 Geschüze, zur Hälfte hinter Mauerscharten, in überwölbten Kasematten, zur andern Hälfte hinter Erdbrustwehren. Die Macht, welche man gegen dieselben ins Treffen führte, bestand aus fünfundzwanzig englischen, französischen und türkischen Linienschiffen, unter denen nur der geringere Theil mit einer Schraube versehen war. Man hat insofern in dem Vorgange nicht eine reine Action mit Schraubern zu erkennen; indefs ließen die vorhandenen doch die giltigsten Schlüsse darauf ziehen, daß das Ergebnis kein wesentlich anderes gewesen sein würde, wenn alle Linienschiffe unter Dampf und Segeln gesteuert hätten. Es wäre interessant zu wissen, wie viele Kanonen à la Paixhans sich am Bord der verbündeten Geschwader befanden. Wenn man die Zahl der gegen die russischen Forts an diesem Tage zur Verwendung gebrachten auf höchstens sechzig anschlägt, wird man, denke ich, nicht zu tief greifen. In dieser Hinsicht, wenn auch nicht in Ansehung der Gesamtgeschüzzahl, war die Vertheidigung dem Angriff sicherlich überlegen, denn es können in den Außenforts mindestens 80—100 Bombenkanonen gerechnet werden. Die Allirten trachteten nach einer raschen Entscheidung und nach einer möglichst wirksamen Zerstörung mittelst ihrer Massenartillerie, die auf den Linienschiffen, wie bereits bemerkt, durch das 32-pfündige Kaliber vertreten ist. Dieser Umstand bedingte ein näheres Herangehen an die Batterien, als dies, selbst bei Bomarsund, stattgefunden hatte. Anstatt auf 2000 Metres, gingen die Franzosen bis auf 1400 Metres (1860 Schritte) an das Quarantaine- und Alexanderfort heran, und vier unter Admiral Lyons Führung gestellte Linienschiffe naheten sich dem Fort Constantin bis auf 1100 Metres (1300 Schritt), ja der Agamemnon selbst bis auf 800 Metres (1000 Schritt). Was bei diesem Treffen zunächst als ein charakteristischer Zug hervorsteht, das ist die große Schnelligkeit und Sicherheit, mit der sich das Einrücken der Schiffe in die ihnen im voraus bezeichneten Positionen vollzieht. Eine Flotte, die von den Hilfsmitteln des Dampfes durchaus entblößt gewesen wäre, würde eine bedeutende Einbuße erlitten haben, bevor sie noch so furchtbaren Batterien, wie die bezeichneten, gegenüber, ihre Stellung eingenommen. In dem vorliegenden Falle

indef kam alles sehr prompt zu Stande und ohne daß der Feind Gelegenheit gehabt hätte, von dem ihm günstigen Moment, wo die verbündeten Fahrzeuge in der Bewegung waren und den Landbatterien den Bug zuwendeten, mithin einem mörderischen Enfiladefeuere ausgesetzt waren, Vortheile zu ziehen. Man hatte dies den Schraubern zu danken und der Beihilfe der an den Seiten der Segellinienschiffe angekoppelten Raddampfer.

Aber für die Ohnmacht der Artillerie, mit der die Linienschiffe ausgerüstet waren, gab es kein Aushilfsmittel. Ungeachtet das Feuern von Mittag bis zum Einbruch der Nacht, über sechs Stunden, gebauert hatte, war man doch nicht im Stande gewesen, das granitene Mauerwerk der russischen Forts zu erschüttern. Nur die oberen Brüstungsmauern waren stark beschädigt und zum Theil heruntergestürzt. Dermaßen wenig befriedigend mußte der erreichte Erfolg genannt werden, daß man auf eine Weiterführung des seewärtigen Angriffs für immer verzichtete. Andererseits ist bemerkenswerth, daß die russischen Hohlgeschosse nicht den Schaden anrichteten, auf den man gefaßt gewesen war, vornehmlich nicht, weil es für die Küstenartillerie sehr schwer war, richtig zu zielen da eine dicke Rauchwolke sich zwischen den Schiffen und den Forts gelagert hatte und nur von den Mastspitzen einiger der größten Schiffe überragt wurde. Nur einige wohltreffende Bomben, unter andern die zehnzöllige, welche in die Campanje des französischen Admiralschiffs (Ville de Paris) einschlug und den Admiral nebst seinem Stabe in die Luft warf, ließen erkennen, von welchen Gefahren man bedroht gewesen sein würde, wenn ein scharfer Wind den umhüllenden Dampsmantel gelüftet hätte. Der Angriff vom 17. October lieferte übrigens für den großen Schatz der Kriegserfahrung außerdem manches schätzenswerthe Resultat. Im Besondern lenkte er die Aufmerksamkeit auch auf die großen Wirkungen hin, die man durch Wurssfeuer wider Schiffe erreichen kann. Die französischen und englischen Linienschiffe wurden zu mehren Malen, unter steilem Einfallswinkel, von Bomben getroffen, welche mehre Decke durchbrachen, und unter andern schlug ein derartiges Geschos bis in den Maschinenraum des Zweideckers „Charlemagne“ und plagte daselbst, indem es den Mechanismus zum Theil außer Function setzte. Es war dies ein Wink, den der Angriff darnach (der Vertheidigung gegenüber) sich zu Nutzen machte. Außerdem lernte man die Nachtheile der hochmastigen Schiffe im Gesecht mit Küstenbefestigungen kennen. Indem die obersten Stengen der Zwei- und Dreidecker noch über die die Escadres umhüllende Dampfschicht hinausragten, wurden dieselben für die russische Artillerie sichere Richtpunkte und erleichterten in einem verhältnismäßig bedeutenden Maße das Zielen.

Ich komme nunmehr auf die Besetzung des asowschen Meeres durch die Flottenabtheilung unter Admiral Lyons zu sprechen. Für uns Norddeutsche hat die That der britischen Seemacht ein ebensonderes Interesse, indem unsere

baltischen Küsten gewisse Partien aufzuweisen haben, die mit dem fraglichen Meeresstheil verglichen werden können. Ich meine die drei Gaffe, das kurische, frische und das stettiner. Mit welcher unserer großen Nachbarmächte wir auch immerhin in Krieg verwickelt sein möchten, jedenfalls würde das Eindringen einer feindlichen Flottille in eines der Gaffe für uns ein kaum minder empfindlicher Schlag sein, wie der, welcher die Russen durch das Erscheinen der englischen Kanonenboote vor Taganrog und Verdiansk betraf. Es ist kein rein zufälliger Umstand, daß die Besetzung des asowschen Meeres im zweiten Kriegsjahre und nicht bereits im ersten erfolgte, denn man weiß allgemein, wie man von Seiten der Verbündeten während der ersten Periode des Krimfeldzuges ein hierzu geeignetes Marinematerial nicht besaß. Kanonenboote werden heute als ein durchaus unersetzliches Hilfsmittel für den Seekrieg in Binnenmeeren und an feindlichen Küsten angesehen, aber dermaßen war man während der vierzigjährigen Friedenszeit von allen praktischen Gesichtspunkten abgekommen, daß man in England der Ansicht war, dieser Dienst könne unter allen Umständen von den vorhandenen leichteren Schaufeldampfern, die einen Tiefgang von etwa 10 Fuß und auf Deck zwei bis sechs Geschütze haben, geleistet werden, während man in Frankreich sich darauf verließ, daß man im Nothfall die Barkassen der Linienschiffe bemannen, und mit einer oder zwei Karronaden ausrüsten könne. Diejenigen Mächte, welche eigentliche Kanonenboote besaßen, waren nur Schweden, Dänemark und Rußland, und letzteres hatte deren nur in der Ostsee. Wenn die Verhältnisse groß war, so konnte der Augenblick, in welchem man sich derselben bewußt wurde, in Hinsicht auf den inzwischen stattgefundenen Fortschritt der Technik, nicht günstiger fallen als es geschah. Man dachte im Jahre 1855 nicht entfernt mehr daran, die alten dänischen und schwedischen Kanonenboote, welche im Wesentlichen Ruderfahrzeuge sind, nachzuahmen, sondern es stand sofort in Großbritannien wie in Frankreich fest, daß die neuen Fahrzeuge Schraubenschiffe sein müßten. Dieser Unterschied bedingt einen durchaus anderen Werth der betreffenden Fahrzeuge. Während ein Ruderkanonenboot durch einen einzigen Schuß, der es enflirend seine Riemen (Ruder) zertrümmert, leicht außer Gefecht versetzt werden kann, ist beim Dampfschiffboot der treibende Mechanismus einer Beschädigung durch das feindliche Feuer sehr wenig ausgesetzt, weil er meistens unter Wasser gelegen ist. Die Mannschaften können sich fast ausschließlich der Bedienung des Geschützes widmen, mit Ausnahme der wenigen, die am Steuer und bei der Maschine bedurft werden, während bei den älteren Booten die Bedienung der Riemen den überwiegend größeren Theil der Besatzung in Anspruch nimmt. Dabei ist die Schnelligkeit eine außerordentlich große und von der Windrichtung und Strömung unabhängige, während es vordem den Ruderflottilen in manchen Fällen unmöglich gewesen ist, gegen diese

Elementargewalten ihren vorgeschriebenen Weg, sei es zum Angriff oder zur Vertheidigung, inne zu halten. Hierzu kommt noch eins: man kann die Schraubenkanonenboote länger bauen, wie die von Rudern bewegten, ohne deshalb fürchten zu müssen, daß sie unbeholfen werden. Mit der wachsenden Größe vermag man ihnen aber auch eine vermehrte und schwerere Bewaffnung zu ertheilen. Es ist bezeichnend für die Langsamkeit, mit der zuweilen neue und leicht zu erfassende Principien sich Bahn brechen, daß man gleichwol französischer wie englischer Seits von diesem letzteren Vortheil anfangs keinen Gebrauch machte, und die neuen Schraubenboote mit 32= Pfündern am Bug und Stern armirte, anstatt ihnen sofort Bombenkanonen von mindestens 8 und 10 Zoll Geschosßdurchmesser zuzuthemen.

Man darf behaupten, daß die Dampfmarine mit diesen Schraubenkanonenbooten recht eigentlich ihre wichtigste Ergänzung gefunden hat. Das Gebiet, in welches der Seekrieg sich auszudehnen hat, ist damit unermesslich erweitert worden; denn nicht nur, daß man mit den neuen kleinen Schraubern sich den seichtesten Küsten nähern und in flache Binnenmeere wie das asowsche und die preussischen Haffe Zugang gewinnen kann: auch in große Ströme kann man von der Mündung aus damit eindringen, und schon heute fällt dieser Umstand, nicht nur in Anbetracht des Krieges zwischen England und China, sondern auch in dem eines möglichen Kampfes zwischen jener Macht und den nordamerikanischen Freistaaten schwer ins Gewicht. Preußen, welches in den Jahren 1848 und 49 viel zu vorschuell eine bedeutende Anzahl von Ruderkanonbooten baute, ungeachtet mancher von verschiedenen Seiten dawider laut gewordener Warnungen, hätte heute Anlaß, seine Aufmerksamkeit auf die Herstellung einer angemessenen Flottille von Schraubenbooten zu richten. Schon besitzt Rußland deren ein Duzend und mehr in Kronstadt, und käme es morgen zwischen den Cabineten von St. Petersburg und Berlin zum Bruch, so würden wir einige Tage darnach die russische Flagge im frischen wie im kirischen Haff erscheinen sehen, um die Landoperationen wider die beiden großen Stützweiler unserer Defensiv im Nordosten, Danzig und Königsberg, zu secundiren und Memel einzuschließen.

Um von den Schraubenkanonenbooten zu den Schraubenmörserbooten zu gelangen, die bei dem Bombardement von Sweaborg zur Anwendung kamen, bedurfte es nur eines geringen Vorschreitens. Es ist bereits bei Besprechung des Angriffs auf Sebastopol erwähnt worden, daß es im Besonderen das feindliche Wurfffeuer gewesen, von dem die attackirenden Schiffe gefährdet wurden. Andererseits waren es die bei Obeffa im hohen Bogen geschossenen Bomben der Paixhanskanonen der Dampfer gewesen, welche den schnellen und entscheidenden Erfolg wider die Küstenbatterien herbeigeführt hatten. Aus diesen Erfahrungen durfte man schließen, daß Verticalfeuer gegen Schiffe wie Land-

befestigungen von einer ersprießlichen Wirkung sein würden, womit auch in früheren Kriegen gemachte übereinstimmten. Es kamen hierzu noch andere Umstände, die in der Natur des Verticalfeuers ihren Grund haben und die Verbündeten auf schleunige Herstellung von Mörserbooten hinwiesen. Wie man weiß, nimmt die Gewalt, mit welcher ein geschossenes (im Unterschied vom geworfenen) Projectil sein Ziel trifft, mit der Weite der Entfernung ab. Feuer aus der Nähe ist daher, in Rücksicht auf den directen Schuß, wirksamer als Feuer aus der Ferne. Dagegen schlägt die Bombe, die durch ihre Fallkraft wirkt, mit ziemlich derselben Gewalt auf ihr Ziel, sie mag nun aus größerer oder geringerer Distance geworfen sein. Nur die Sicherheit des Treffens wird natürlich bei größeren Wurfweiten geringer. So kommt es denn, daß eine Aufstellung in einer Entfernung von 3500 Metres (über 4500 Schritte) vom Ziele für directes Feuer, in Hinsicht auf die Percussionskraft der Geschosse, keine besonders günstige ist, für Mörserfeuer dagegen als wirksamste Wurfweite gelten kann, vorausgesetzt daß das betreffende Kaliber schwer genug ist.

Gegen Ende des Ostseezuges im zweiten Kriegsjahre (1855) hatte man in London und Paris beschloffen, noch einen Schlag gegen Sweaborg und zwar mit Hilfe von Schraubenmörserbooten zu unternehmen. Alles in allem verfügten die Verbündeten über 21 Fahrzeuge dieser Art, welche zusammen 26 Mörser trugen, mit deren Wirkung sich noch drei auf der Abrahamsinsel postirte vereinigten. Den Booten war im voraus eine Aufstellungslinie bezeichnet worden, die von dem Plage 4500 Schritte entfernt lag. Das Bombardement dauerte erst drei Stunden, als Feuer in der Festung ausbrach. Am anderen Tage wurde die Bewerfung fortgesetzt, und zwar theiligten sich auch die französischen und englischen Kanonenboote daran, indem sie ihre 50- und 68-pfündigen Kanonen unter großen Erhöhungswinkeln, also annähernd in Art des Mörsers, wirken ließen. Im Ganzen hat die Beschießung 43 Stunden lang gewährt, und man nimmt an, daß in dieser Zeit dem Feinde 2000 Mann außer Gefecht gesetzt wurden. Wenn man bedenkt, daß dieses Resultat so wie die Zerstörung vieler Magazine im Wesentlichen das Werk von 29 Mörsern gewesen ist, während die Geschütze der 25 Linienschiffe (an Zahl etwa 2000), die am 17. October wider die Außenforts von Sebastopol agirten, nur etwa 1000 Mann verwundeten oder tödteten, und dabei berücksichtigt, daß im ersteren Falle die Aufstellung der Angreifenden drei bis viermal weiter vom Feinde abgelegen war wie im letzteren, so wird dadurch bis zur Evidenz klar, daß gegen Küstenbefestigungen unsere modernen Linienschiffe, auch wenn sie mit dem besten Schraubenapparat versehen sind, eine sehr unbehilfliche Waffe darstellen und dagegen die Mörserboote ausgezeichnete Dienste leisten. Gleichwol steht es fest, daß nicht alle Zwecke wider Küstenforts sich mit ihnen erreichen lassen.

Man kann namentlich, wie jedermann weiß, mit Mörsern nicht Bresche legen. Desgleichen wird es schwer gelingen, unter festen Wölbungen stehenden Geschützen irgend etwas damit anzuhaben. Scharten demontirt die niederfallende Bombe endlich nur wie durch Zufall. Für alle diese Wirkungen bedarf man des directen Feuers, zu dem nur Rohrgeschütze fähig sind.

Wenn hierüber nach allen bis dahin gemachten Erfahrungen keine Zweifel mehr bestehen konnten, verblieb es dennoch Problem, welcher Art von Fahrzeugen man zu dem betreffenden Zweck sich zu bedienen habe. Der jetzige Kaiser der Franzosen entschied sich für die schwimmenden, auf ihrer Frontseite mit dicken Eisenplatten gepanzerten und bombenfest eingedeckten, von einer Schraube bewegten und außerdem mit einer Hilfsbemastung versehenen Batterien, wogegen man in England sich mehr den Kanonenbooten zuzuneigen schien und in dieser Hinsicht das gebotene Problem durch Monstergeschütze zu lösen gedachte. Die Motivirung des letzteren Projectes war etwa die folgende. Ein Kanonenboot bietet dem feindlichen Feuer unter allen mit Rohrgeschützen armirten Fahrzeugen die verhältnismäßig kleinste Zielfläche dar und zwar vermindert sich naturgemäß die Wahrscheinlichkeit des Getroffenwerdens mit der zunehmenden Distanz, in welcher sich das Boot vom Feinde befindet. Wenn man letzteres auf 1000 Schritt vom Gegner entfernt hält, wird es schwer fallen, eine Kugel in seinen ganz flach über dem Wasser auftauchenden Rumpf zu bringen; wenn man diese Entfernung aber auf 1500 oder 1800 Schritte steigert, nimmt die Sicherheit gegen das Getroffenwerden bedeutend zu und sie wird eine beinahe absolute, mindestens für den Standpunkt, welchen die russische Küstenartillerie im letzten Kriege inne hielt, wenn man bis auf 2000 und 2500 vom Gegner ableibt. Allein auf diese letztere Entfernung ist ein Brescheschießen mit den seitherigen Kanonen nicht möglich, indem die Percussionskraft der Geschosse nicht mehr ausreicht, starke Mauern zu zertrümmern. Eben darum dachte man in England darauf, ein neues Geschütz für diesen besonderen Zweck in Anwendung zu bringen, und verfiel dabei zuerst auf die Lancasterkanone, die eine verunglückte Construction ist und eben deshalb nur wenig zu leisten vermochte. Muthmaßlich war das Geschütz des Contreadmirals Chads, welches die Flotte auf dem zweiten Seezuge nach dem baltischen Meere mit sich führte, von derselben Gattung. Es kam, so viel ich weiß, nicht zur Verwendung. Aber mit jener rühmenswürdigen Zähigkeit, welche die englische Flotte bei dem Verfolgen ihrer Pläne auszeichnet, hat man jenseits des Kanals an dem Gedanken festgehalten, wofür noch neuerdings die in der Times veröffentlichten mit „Vulcan“ unterzeichneten Briefe ein Beweis waren.

Eine endgiltige Entscheidung in Betreff der beiden Systeme der schwimmenden Batterien und der Kanonenboote, um Küstenbefestigungen in Bresche

zu legen, ist von der Erfahrung noch nicht gegeben worden, denn die Einnahme von Kinburn, bei der beide mitwirkten, kann noch keineswegs für eine ausreichende Probe angesehen werden. Ein Vorwurf, der den schwimmenden Batterien gemacht wird, ist der, daß sie sich schwer dirigiren lassen. Ferner muß es noch dahin gestellt bleiben, ob ihre Eisenpanzerung gegen spätere bolzenförmige und mit Spizen aus Gußstahl versehene Geschosse ausreichen wird. Endlich ist es Thatsache, daß sie einen bedeutenden Tiefgang haben und darum in seichten Gewässern nicht mit demselben Vortheil wie die Kanonenboote verwendet werden können. Die Affaire von Kinburn bot, in Hinsicht auf die schwimmenden Batterien, nichts sehr Bemerkenswerthes dar. Es waren dabei alles in allem drei im nahen Gefecht verwendet. Die eigentliche Entscheidung gaben nicht sie, sondern die Schraubenlinienschiffe.

Véranger.

Kaum haben wir über den Tod Alfred de Mussets berichtet, so trifft die französische Lyrik ein zweiter, schwerer Schlag. Der vielgeliebte König der Chanson ist gestorben. Zwar hat er seit vielen Jahren nichts gedichtet, aber er war der Jugend ein Bild alter Hoffnungen, dem Alter eine Erinnerung froher Tage. Das schönste Glück, das ein Dichter haben kann, war ihm zu Theil geworden: ganz Frankreich wußte seine Lieder auswendig, ganz Frankreich liebte seine Person. Er hat einen stattlichen Leichenzug gehabt; aber seltsam, es waren nicht die Gestalten seiner Lieder, die seinem Sarge folgten, es waren schwarze Fracks, Uniformen, Livreen, was man will. Das Kaiserthum hat ihn bestattet, und es wußte wohl, was es that; das Volk war nur Zuschauer, freilich nicht ein gleichgiltiger.

Es wird dem Deutschen schwer, an der französischen Lyrik einen unmittelbaren Genuß zu finden. Bei den Engländern ist es anders. Byron, Moore, Burns u. s. w. stehen uns in ihrer Form und in ihrer Empfindung so nahe, daß wir es mit einheimischen Dichtern zu thun zu haben glauben; bei den Franzosen dagegen, den Classikern wie den Romantikern, müssen wir uns erst künstlich den richtigen Gesichtspunkt aneignen, wir müssen uns daran erinnern, daß den Romanen die äußere Schönheit des Klanges wichtiger ist als uns, und noch an vieles Andere; und wenn wir das mit dem gewissenhaftesten Eifer gethan, ist das Resultat in der Regel doch nur ein geringes. Nur ein Dichter macht eine Ausnahme: Véranger. Bei ihm haben wir keine künstliche Perspective nöthig. Die Farbe seiner Bilder ist so lebhaft und