



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die französische Kriegsflotte : II. Die Panzerschiffe : (Vergl. Nr. 38.)

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

Die französische Kriegsflotte.

II. Die Panzerschiffe.

(Vergl. Nr. 38.)

Bekanntlich ist es der Kaiser Napoleon III. gewesen, der es zuerst durchsetzte, seefähige Panzerschiffe zu bauen. Schon vorher, während des Krimkrieges, hatten Frankreich und England schwimmende Panzerbatterien konstruirt, die sich bei der Einnahme von Kinburn für die schwersten russischen Geschütze als unverwundbar erwiesen und sich überhaupt als Positionsbatterien vorzüglich bewährten; aber für wirkliche Seeschlachten waren sie völlig ungeeignet. Da man zu jener Zeit es noch für unmöglich hielt, seefähige Schiffe mit scharf geschnittenem Vorschiff und Hinterschiff so zu bauen, daß ihr Volumen genügte, um die schwere Last eines $4\frac{1}{2}$ zölligen Panzers zu tragen, hatte man diese Batterien „Lave“ „Dévastation“, „Foudroyante“ u. s. w. nur wie plumpe viereckige Kästen mit abgerundetem Vordertheil und Hintertheil gebaut, und infolge dessen war es nur mit Mühe gelungen, sie mittelst ihrer Maschine von 150 Pferdekraft und ihrer schwachen Takelage langsam fortzubewegen, während Seetüchtigkeit bei schlechtem Wetter ihnen total abging. Der geistvolle Chefconstructeur der französischen Marine Dupuis de Lôme, derselbe der die meisterhaften Risse des Musterlinienschiffs „Napoleon“ und der allerdings unrichtigen Nachbildung einer altrömischen Trireme geliefert hatte, war der erste, der es verstand, ein französisches Panzerschiff herzustellen. Es war die Panzerfregatte „La Gloire“, die 1858—1859 vollendet wurde und der erstaunten Welt die Möglichkeit der Construction eines wirklichen Panzerschiffes bewies.

Die „Gloire“ zeigte im Aeußern nur wenige auch dem Laien auffallende Abweichungen von dem Bord einer gewöhnlichen Fregatte: das Hinterschiff war scharfkantig wie ein Bug geformt, um von hinten hereinbrechende Seen besser zu zertheilen, ebenso wie z. B. bei unserem „Friedrich Karl“; der Bug war vorn nicht ausschließend geformt, sondern mit senkrechtem Vorsteven, um damit wie mit einer Axtschneide die Flanke des feindlichen Schiffes im Anlauf zu durchschneiden; und die Takelage war nicht die einer gewöhnlichen Fregatte, sondern die eines Dreimastshooners, mit Maaen nur am vordersten Mast und hinten nur mit Gaffelsegeln, da man das große Obergewicht des Panzers zu sehr zu vermehren fürchtete. Sonst war die „Gloire“ eine gewöhnliche aus Holz konstruirte Fregatte von 280 Fuß Länge, welche ringsum vom Oberdeck abwärts bis wenige Fuß unter Wasser mit Walzeisenplatten von $4\frac{1}{2}$ Zoll (12 Centimeter) Dicke belegt war, und 38 Geschütze zählte, die bis auf zwei nicht auf dem Oberdeck, sondern in der gedeckten Batterie

standen und durch etwas schmalere Pforten als die gewöhnlichen feuerten, um feindlichen Geschossen möglichst den Eingang zu verwehren. Die „Gloire“ war in Toulon gebaut und blieb auch fast stets im Mittelmeer, d. h. im Evolutionsgeschwader bei den Hyërischen Inseln, so oft sie nicht außer Dienst gestellt war. Nur beim Besuch der französischen Panzerflotte in England ging sie auch dorthin, während sie sonst nur Reisen nach Algier u. s. w. machte — noch Ende vorigen Jahres sah Verfasser sie auf der Rhede von Toulon, doch hatte sie eine andre Takelage als die ursprüngliche erhalten, nämlich eine Barktakelage, mit Maaen an den beiden vorderen Masten, die außerdem höher sind, als sie anfangs waren, wie denn überhaupt alle französischen Panzerschiffe jetzt höher bemastet als anfangs, da man durch die Praxis herausgefunden hat, daß eine hohe Takelage, weit davon entfernt, das Übergewicht der Panzerschiffe (die ja nur im oberen Theil gepanzert sind) übermäßig zu vermehren, im Gegentheil ihre Schwankungen ruhiger und weicher macht. Im Anfang waren dieselben höchst unangenehm gewesen: die „Normandie“ hatte auf ihrer Reise nach Mexico, der ersten eines Panzerschiffes über den Ocean, 36 Grad nach jeder Seite geschlingert, sodaß die Kanonen trotz doppelter Kettenpurrung sich losrissen und die ältesten Matrosen seekrank wurden. Die „Gloire“ zeigte als Hauptfehler weniger übermäßiges Schlingern, als zu großen Tiefgang, sodaß bei schwerer See das Wasser bald zu den Stückpforten hereinlief, und den Uebelstand, daß bei der ersten Reise nach Algier durch die Vibration der Schraubenmaschine die Bolzen der Panzerplatten sich lockerten; sonst bewies sie sich, abgesehen von ihrer hinter der Erwartung zurückbleibenden Schnelligkeit als ein ziemlich gutes Schiff und für einen Erstling ganz neuer Construction sogar als ein glänzender Erfolg.

Wenig später als „Gloire“ wurden „Normandie“, „Invincible“ und „Couronne“ fertig, alle drei wie die erstere gebaut; nur ist „Couronne“ ganz aus Eisen construirt, während der Rumpf der anderen ganz aus Holz besteht, wie bei allen Panzerschiffen (außer „Couronne“ und „Héroïne“) der französischen Flotte, welche die colossalen von früher her für die Linienschiffe aufgesammelten Holzbestände aufbrauchen wollte. Demnächst folgte die „Provence“, dann die „Héroïne“ (Eisenschiff), „Flandre“, und darauf die übrigen 7 Panzerfregatten, hinsichtlich deren die Reihenfolge ihrer Fertigstellung dem Verfasser augenblicklich nicht genau in Erinnerung ist: „Gauloise“, „Magnanime“, „Surveillante“, „Revanche“, „Guienne“, „Valeureuse“. Bei den neueren der letztgenannten Panzerfregatten hatte man noch insofern eine wesentliche Verbesserung in Anwendung gebracht, als nicht mehr die ganze äußere Fläche unterhalb des Oberdeckrandes gepanzert wurde, sondern nur das mittlere Drittel jeder Flanke, hinter dem die Geschütze stehen,

und das nach vorn und nach hinten durch eine innere gepanzerte Quermwand abgeschlossen wurde. Hierdurch wurden die Enden des Schiffs, denen das Eindringen von Kugeln wenig schadet, da sie während des Gefechtes leer sind, bedeutend erleichtert und die Seefähigkeit des Fahrzeuges außerordentlich gehoben. Es ist dies dieselbe Construction wie bei unseren drei norddeutschen Panzerfregatten und bei den österreichischen offiziell aber unrichtig so genannten Casemattfregatten, dem russischen „Prinz Pjarsky“ und allen neueren englischen Breitseitenfregatten. Selbstverständlich erstreckt sich indessen das Fehlen des Panzers am vorderen und hinteren Ende des Schiffes nicht auf die Wasserlinie: diese ist durch einen 3—5 Fuß über und unter Wasser reichenden und um das ganze Schiff laufenden Panzergürtel gedeckt, den der englische Chesconstruc-teur Reed als belt armour in Anwendung gebracht hat. (Nur den vier erst-gebauten englischen Panzerfregatten „Warrior“, „Black Prince“, „Defence“ und „Resistance“ als einzigen Schiffen dieser Art fehlt vorn und hinten der Panzer auch in der Wasserlinie, was natürlich ihre Gefechtsstärke wesentlich beeinträchtigt.)

Dieselbe Construction mit Gürtelpanzer und Mittschiffsbatterie ward auch bei den französischen beiden Panzerlinienschiffen „Magenta“ und „Solferino“ in Anwendung gebracht, die zunächst nach den vier ersten Panzerfregatten gebaut wurden. Beide Schiffe sollten zuerst als hölzerne ungepanzerte Linien-schiffe gebaut werden. Als sich aber die Panzerung der „Gloire“ gelungen zeigte, beschloß man auch diese beiden Fahrzeuge als Panzerlinienschiffe zu bauen, wie noch ein drittes, den „Prince Impérial“, dessen Bau indessen nicht zur Ausführung gekommen ist. Beide Schiffe, „Magenta“ wie „Solferino“ (erstere gewöhnlich der Canalflotte, letzteres der Mittelmeerflotte zugetheilt) haben nicht bloß eine gedeckte Batterie wie alle übrigen Panzerschiffe der Welt, sondern zwei solche übereinander, und sie sind daher die beiden einzigen Panzerlinienschiffe (Panzerzweidecker), die es überhaupt gibt. Sie hatten ursprünglich je 52 Geschütze, eine Zahl, die aber seit Einführung der Kanonen großen Calibers ebenso wie die der Panzerfregatten auf ein Drittel reducirt worden ist. Auch ihre Takelage ist seit einigen Jahren eine Barktakelage, d. h. dreimastig mit Masten an den beiden vorderen Masten. Ursprünglich hatte man namentlich in England geglaubt, daß durch die obere Batterie dieser Schiffe das wegen der Panzerung im oberen Theil an sich schon bedeutend vermehrte Obergewicht dem Fahrzeug gefährlich werden würde. Indessen zeigte sich bei der Uebungsfahrt im atlantischen Ocean, daß gerade dieses Obergewicht die Bewegungen des Schiffes bedeutend weicher machte, ebenso wie der schwere Eisenthurm auf dem Oberdeck der englischen Panzerfregatte „Bellerephon“, und in der That zeigten gerade diese beiden Panzerlinienschiffe die größte Seefähigkeit,

ganz abgesehen von dem Vorzuge, daß sie mit ihren oberen Geschützen noch feuern konnten, als sie bei hohem Seegang in ihrer unteren Batterie und die Fregatten in ihrer einzigen Batterie alle Stückporten schließen mußten. Wohl infolge dieser Erfahrungen haben denn auch alle neueren Panzerfregatten und Panzerkorvetten in Frankreich über ihrer Batterie noch schwere Geschütze erhalten, allerdings mit besserer Placirung nach einem neuen System.

Seit ein paar Jahren hat sich übrigens sowohl hinsichtlich der Geschützarmirung als hinsichtlich der Benennung der Maschinenstärke ein bedeutender Umschwung vollzogen. Während England danach strebte, möglichst schwere Geschütze herzustellen und mit einer kleinen Zahl solcher Kanonen die große Anzahl leichterer Geschütze zu ersetzen, weil dieselben ein Feuergefecht auf größere Distanzen ermöglichten und mehr Percussionskraft gegen die immer stärker werdende Panzerung besaßen, hoffte man in Frankreich lange Zeit, durch concentrirtes Feuer vieler leichterer Geschütze mehr auszurichten. Erst die Erfolge der schwer armirten amerikanischen Unionschraubensloop „Kearsarge“ gegen den Confederationskapfer „Alabama“ auf der Rhede von Cherbourg bestimmte auch die französische Marine zur Einführung gezogener 150 psünder und noch schwererer Geschütze (17, 24 und 27 Centimeter Caliber), und zwar Gußeisenkanonen mit Verstärkung durch Stahlringe und Hinterladung, während bekanntlich alle Geschütze der französischen Landarmee Vorderlader sind. Seitdem haben die 16 älteren Panzerschiffe nur 10 bis 14 Geschütze, aber von viel schwererem Caliber als früher. In den officiellen Actenstücken der französischen Marine werden die beiden Panzerlinienschiffe und die 14 Panzerfregatten immer als die 16 Panzerfregatten alten Systems zusammengefaßt.

Auch hinsichtlich der Maschine hat sich Vieles verändert. Man berechnete früher in Frankreich wie noch jetzt bei uns und in England die Maschinenstärke einfach nach dem Cylinderinhalt und drückte sie in Pferdekraft als Nominalstärke aus. Indessen leisteten die Maschinen infolge der immer mehr verbesserten Construction bald viermal mehr als die Nominalstärke, und diese effective Stärke (indicirte Pferdekraftzahl) wuchs bald auf das Fünffache der normalen, ja jetzt bei den besten englischen und norddeutschen Schiffen auf das Sechsfache und selbst noch darüber. Seitdem nimmt man in Frankreich ein Fünftel der indicirten Pferdekraft als Nominalstärke an, wodurch bei den älteren Maschinen die Zahl etwas gesunken erscheint: die früher mit 1000 Pferdekraft aufgeführten älteren Panzerfregatten werden jetzt als Schiffe von 900 Pferdekraft, die beiden Panzerlinienschiffe als solche von 1000 Pferdekraft berechnet.

Insolge der mit den älteren 16 Panzerschiffen gemachten Erfahrungen

und zugleich infolge der bedeutenden Ueberlegenheit, welche Thurmsschiffe durch ihr Geschützfeuer aus Drehthürmen nach jeder beliebigen Richtung den Breitseiten Schiffen gegenüber besitzen, kam man vor einigen Jahren auf eine ganz neue Construction. Die Drehthürme haben den Nachtheil, daß ihre Drehungsmechanik durch ausschlagende feindliche Schüsse sehr leicht unbrauchbar gemacht werden kann, und deshalb wählte man feste Thürme, bei denen, um ein Nichten des Geschützes nach jeder Direction zu ermöglichen, die Decke fehlte und das auf einer Drehscheibe innen stehende Geschütz mit dem Rohr so hoch lag, daß es eben über die Oberkante der Thurm wand hinwegfeuern konnte. Außerdem wurden diese Thürme noch über der gewöhnlichen Batterie, also über einem hohen Oberdeck angebracht (während alle andern Thurmsschiffe jener Zeit ihre Drehthürme auf einem niedrigen Oberdeck führten), und diese Fahrzeuge à tourelles waren somit zugleich eine sehr eigenthümliche und sehr sinnreiche Construction. Um beim Schießen nach vorn und nach hinten nicht durch die Takelage behindert zu werden, brachte man die Thürme nicht in der Mittellinie des Schiffes an, sondern auf den Flanken, über die sie noch wie Erker seitwärts herausragen, und zwar je einen solchen Thurm auf jeder der vier Ecken des mittleren gepanzerten Drittels des Fahrzeuges, das außerdem noch Batteriegeschütze enthielt.

Das erste Erkerthurmsfahrzeug, das überhaupt gebaut wurde und an dem man die neue Construction erproben wollte, mit 400 Pferdekraft, mit 2 Batteriegeschützen in jeder Flanke, also im Ganzen mit 8 Kanonen war die Panzercorvette „Belliqueuse“, zugleich die erste Panzercorvette der Welt. Während man zur Zeit ihrer Erbauung noch in keiner Marine Panzerschiffe in überseeischen Gegenden zu verwenden wagte, indem man ihnen nicht genug Seefähigkeit zutraute, und bei dem Mangel an Docks in jenen Gegenden den schnell mit Seegewächsen bewachsenden Eisenboden nicht reinigen zu können fürchtete, ward die „Belliqueuse“ sofort nach Ostasien gesandt. Als Holzschiff konnte sie gekupfert werden, wodurch das Bewachsen des Bodens sicher verhindert wurde, und als Erkerthurmsfahrzeug mit fast ebenso hohem Obergewicht wie ein Panzerlinienschiff hatte sie so weiche Bewegungen, daß alle Sachverständigen ihres Lobes voll waren. Sofort wurden 7 andere Panzercorvetten auf Stapel gesetzt, so „Thetis“, „Armide“, „Indienne“, „Atalante“, „Jeanne d'Arc“ (die beiden letzteren in Cherbourg), aber theilweise mit nur zwei Erkerthürmen, also im Ganzen mit 6 Geschützen versehen. Der Anblick solch eines Fahrzeuges auf Stapel ist wirklich imponirend. Fast 30 Fuß hoch hebt sich der mächtige Rumpf mit Eichenbalken von einer Stärke, wie sonst nicht einmal bei Linienschiffen, in die Luft, und vorn ragt der mächtige Bronze-

sporn von genau derselben Form wie bei unserem „König Wilhelm“ hervor, kürzer und praktischer als bei den mit sonst ähnlichem Sporn bewehrten beiden Panzerlinienschiffen „Magenta“ und „Solferino“.

Als sich die Panzerorvetten erprobt hatten, baute man auch Fregatten nach demselben System, und diese 4 Erkerthurmsfregatten „Marengo“, „Friedland“, „Suffren“, „Océan“ mit 900 Pferdekraft und 12 Geschützen (4 in jeder Flanke der Batterie, 4 in den Thürmen) sind vielleicht die besten Schiffe der französischen Panzerflotte. Ihre Maschinen sind in Größe und Construction genau ebenso wie die unserer gleichfalls in Frankreich (in La Seyne bei Toulon) gebauten norddeutschen Panzerfregatte „Friedrich Karl“ beschaffen; die des „Friedland“ war 1867 in der Pariser Ausstellung in natura ausgestellt und erregte das Staunen aller Besucher. Die Panzerung dieser Schiffe beträgt in der Centralbatterie etwa 6 Zoll, im Gürtelpanzer der Wasserlinie 8 Zoll, also ebensoviel wie bei den stärksten englischen Hochseeschiffen außer „Hercules“ und „Sultan“. —

Außer den 28 eben beschriebenen Hochseepanzer Schiffen hat die französische Marine noch drei Klassen Panzerfahrzeuge für die Küstenvertheidigung. Die älteste Gattung dieser Fahrzeuge sind die schwimmenden Panzerbatterien, die oben beschrieben wurden, wie „Lave“, „Dévastation“, und von denen die später gebauten Exemplare, wie „Peiho“, „Saigon“ und diejenigen, deren Modelle auf der Pariser Ausstellung 1861 zu sehen waren, mehrfache Verbesserungen aufweisen. Dahin gehört hauptsächlich, daß, während die älteren Panzerbatterien im ganzen Umfang der Wasserlinie bis zur Höhe des Oberdeckes (ebenso wie der österreichische „Feuerspeier“) gepanzert waren, jetzt die neueren Exemplare nach dem (amerikanischen, eigentlichen) Casemattensystem construirt sind. Wie bei einem Monitor ragt der Körper des Fahrzeuges an den Enden nur ein paar Fuß über Wasser, ist bloß in der Mitte als gepanzerte Casematte höher construirt und nur in diesem mittleren Theile mit einem Oberdeck versehen. Die (viereckige) Casematte auf dem Unterdeck ist ebenso breit wie das ganze Fahrzeug: in jeder ihrer Flanken steht eine Anzahl schwerer Geschütze, und die beiden äußeren derselben, welche in den Ecken stehen, können nach Belieben auch durch Pforten in den Quermänden der Casematte nach vorn, bezüglich nach hinten feuern. Die Zahl dieser Panzerbatterien, welche zur Hafenvertheidigung bestimmt und seefähig sind, beläuft sich etwa auf 14—18. Von den kleinen transportablen Panzerkanonenbooten, die für Actionen auf dem Rhein bestimmt waren, können wir hier absehen, da sie nicht zur Anwendung kamen und weiterhin kein Interesse mehr bieten.

Die zweite Gattung der französischen Küstenvertheidigungsfahrzeuge hat

nicht den rein defensiven Zweck wie die eben beschriebenen schwimmenden Batterien, die nur mit ihren Geschützen als Positionsartillerie in den Küstengewässern wirken sollen, vielmehr sollen sie die Hafenvertheidigung in offensiver Form führen. Hierzu erachtete man in Frankreich die Wirkung des Sporns beim Anrennen eines Widderschiffs für weit gewaltiger als die Wirkung von Geschützfeuer, und man konstruirte daher die vier garde-côte „*Taureau*“, „*Bélier*“, „*Cerbère*“ und „*Bouledogue*“ als Widderschiffe mit einer so starken Maschine, als ihr verhältnißmäßig geringer Tiefgang irgend zuließ (530 Pferdekraft), nebst der nothwendigsten Geschützarmirung. Die letztere besteht aus einem einzigen Deckgeschütz von allerschwerstem Caliber; da man aber aus guten Gründen in Frankreich gegen Drehtürme mißtrauisch ist und fürchtet, sie im Gefecht festgeklemmt zu sehen, so brachte man bei diesen Küstenwachtschiffen das Geschütz auf der einem Walfischrücken ähnlich gewölbten oberen Hälfte des Rumpfes in einem festen Thurme unter, innerhalb dessen es sich auf einer Drehscheibe beliebig richten und durch vier im festen Thurm angebrachte Pforten nach den vier Hauptrichtungen feuern kann. Takelage haben diese Küstenwachtschiffe gar nicht, und ob sie sich in der Praxis bewähren, ist bis jetzt noch nicht zur Entscheidung gekommen.

Die dritte Kategorie von Küstenvertheidigungsschiffen, welche Frankreich besitzt, sind die beiden gelegentlich der Luxemburger Affaire 1867 eilig in Amerika angekauften „*Rochambeau*“ (früher *Dunderberg*) und „*Onondaga*“. Der „*Rochambeau*“ ist ein sehr großes und von den Amerikanern sehr gepriesenes Casemattenschiff mit schwacher Schoonertakelage; das in der Schwäche seiner Panzerung und seiner durch schwache Maschine bei bedeutender Größe bedingten Langsamkeit bedenkliche Fehler besaß, doch soll die Schnelligkeit durch gewisse Modificationen sehr gehoben worden sein, und im October v. J. sprachen sich dem Verf. gegenüber französische Marineoffiziere über den „*Rochambeau*“ höchst befriedigt aus, befriedigter als über die Erkerthurmsfregatten. Eine genaue, auf amerikanischen Quellen beruhende Beschreibung dieses Casemattenschiffs wie des zweithürmigen Monitors „*Onondaga*“ gaben wir bereits einer früheren Nr. d. Bl. Die Seefähigkeit des letzteren Fahrzeugs ist so gering, daß es beim ersten Versuch der Ueberfahrt von Amerika nach Europa umzukehren gezwungen war.

Das unterseeische Petardensfahrzeug „*Le Plongeur*“, das in Rochefort gebaut und als Modell 1867 auf der Pariser Ausstellung war, scheint den Erwartungen nicht entsprochen zu haben, da man kein zweites dieser Art gebaut hat. —

Nach dieser Beschreibung des Schiffsmaterials der französischen Marine ist es noch übrig, das Wesentlichste über Häfen und Bemannung derselben anzuführen. — Frankreich besitzt fünf Kriegshäfen, die zugleich die Depotstatio-

nen der fünf Regimenter der Marinetruppen sind, welche zugleich als Colonialinfanterie dienen, wie ja auch das Marineministerium mit dem der Colonien identisch ist. Die vier größeren dieser Häfen entsprechen zugleich den vier Haupthäfen für die Handelsmarine: Cherbourg liegt unweit des Havre, des Haupthandelshafens für das Seinegebiet, Brest unweit von Nantes und dessen eigentlichem Hafenort St. Nazaire (Loiregebiet), Rochefort (bei der bekannten Festung La Rochelle) unweit von Bordeaux als Haupthafen des Garonnegebiets, und Toulon nahe bei Marseille, dem Haupthafen des Rhonegebiets — die beiden letzteren sind die einzigen größeren Mittelmeershäfen. Diese unsere Parallellistung der Kriegs- und der Handelshäfen, gegen deren Richtigkeit man nicht viel wird einwenden können, trifft nur diejenigen vier Kriegshäfen, in welchen die vier Marineinfanterieregimenter stationiren und läßt den fünften Kriegshafen Orient in der Bretagne (zwischen Brest und Cherbourg), wo das Marineartillerieregiment stationirt, außer dem Spiele; Boulogne ist nicht Kriegshafen, sondern würde bloß als Ausgangspunkt für eine Transportflotte mit Truppen gegen England in Betracht kommen.

Von allen französischen Kriegshäfen ist seiner Lage nach Brest am meisten von der Natur begünstigt; eine Art langer Föhre mit mehrfachen zackigen Windungen, die in ein steiles Hochplateau eingeschnitten ist, bildet einen vorzüglich gegen fast alle Winde geschützten Hafen, der sich durch das Kreuzfeuer der auf den Spitzen liegenden Batterien leicht vertheidigen läßt.

Ganz im Gegentheil zu Brest ist Cherbourg, welches als echter Offensivhafen trotz der Ungunst der Verhältnisse gerade auf der Spitze, die England zunächst liegt, angelegt worden ist, nur durch die Kunst zu einem guten Hafen umgeschaffen worden. In einer flach muschelförmigen Ausbuchtung der steilen Felsküste liegt auf dem ziemlich breiten Vorstrande die Stadt Cherbourg mit den theilweise in den Felsen gehauenen Bassins: als Hintergrund der Stadt, von der See aus gesehen, erheben sich im Halbkreis die schroffen hohen Felswände, von Forts gekrönt, und namentlich die beiden Enden des Halbkreises tragen starke Werke. Als Sehne des Halbkreises aber ist mitten in der See quer durch die Bucht die colossale digue aufgeschüttet, ein wichtiger massiver Wall aus gigantischen Quaderblöcken, der erst unter dem jetzigen Kaiser vollendet, mit schönen Steinquadern verkleidet und auf der Mitte wie auf jedem Ende (an der schmalen Einfahrt, die er jederseits offen läßt) von einem Thurmsfort gekrönt worden ist.

Noch pittoresker als Cherbourg liegt Toulon, seewärts am Fuße eines mächtigen grauröthlichen Felsgebirges, dessen drei Nadelspitzen lebhaft an die Abbildungen von Gibraltar erinnern, um so mehr, als auch die üppige Vegetation durchaus südeuropäisch ist und die freundliche, baumreiche Stadt selbst

einen ganz italienischen Charakter trägt. Die Vorsprünge des Landes, welche rechts und links von Toulon in die See heraustraten*), liegen viel weiter von der Stadt entfernt, als bei Cherbourg; der Hafenraum mit seinen Bassins (la vieille darse, la nouvelle darse u. s. w.) ist aber trotzdem nicht viel größer als in Cherbourg. Beide Häfen, Toulon und Cherbourg, sind aber stets sehr voll von Kriegsschiffen; beherbergt doch ein jeder ebenso wie Brest fast ein Drittel der französischen Flotte, soweit sie nicht auf auswärtigen Stationen ist; dagegen stationiren in Orient, dem kleinen Hafen an der felsigen bretonischen Küste, und in Rochefort, dessen Etablissements in der flachen wiesenreichen Niederung am Flusse liegen, meist nur wenige und kleinere Fahrzeuge.

Auf die Handelshäfen näher einzugehen, haben wir hier keine Veranlassung; überhaupt sei hinsichtlich der Handelsmarine nur bemerkt, daß sie mit etwa 900,000 Tons Gesamtgehalt nicht nur hinter der nordamerikanischen und vollends der englischen Handelsflotte, sondern auch hinter der norddeutschen mit ihren 1,300,000 Tons bedeutend zurücksteht, während sie sonst allerdings alle anderen Flotten an Größe übertrifft. Uebrigens geht infolge der offiziellen Einschränkungen, welchen sie unterliegt, die französische Flotte (ebenso wie in den letzten Jahren die amerikanische) fortwährend ebenso stark zurück, wie die norddeutsche stets zunimmt.

Was endlich die Bemannung der französischen Marine und zwar speziell der Kriegsslotte anlangt, die man auf 96,000, für den Nothfall bis auf 150,000 Mann veranschlagt, so sind bei ihr ebenso wie in der norddeutschen Marine drei Kategorien zu unterscheiden: die Marinetruppen, die technischen Branchen (namentlich Maschinenpersonal, ingénieurs, mécaniciens, chauffeurs) und die eigentlichen Seeleute (die Matrosen mit ihren Seeoffizieren).

Die Marinetruppen zerfallen, wie bereits oben bemerkt, in ein Regiment Marineartillerie mit dem Depot in Orient und in vier Regimenter Marineinfanterie mit Depots in den vier andern Kriegshäfen. Die Marineinfanterie, deren Regimenter eine sehr große Stärke (30 Compagnien, wenn wir nicht irren) besitzen, dient nicht bloß als disciplinirende Verstärkung der Besatzung am Bord von Kriegsschiffen und als Besatzung der Colonien, sondern sie wird, wie schon unter dem ersten Kaiserreich, oft auch als Theil der Landarmee verwandt. Vor drei Jahren war ein aus Detachements aller Regimenter combinirtes Marineregiment im Lager von Chalons, um mit Chassepotgewehren eingeübt zu werden, und jetzt hatten wir in Bazilles bei Sedan ebenfalls Marineinfanterie als Feinde gegenüber, deren Leichen nachher in

*) Der westliche Vorsprung ist der mächtige Felskügel von La Seyne mit seiner großartigen Privatshipbananstalt, die u. a. unsere norddeutsche Panzerfregatte „Friedrich Karl“, die spanische „Numancia“, die italienische „Maria Pia“ und die meisten Bagger für den Suezcanal gebaut hat.

großer Zahl die Wahlstatt bedecken. Die Marineinfanterie unterscheidet sich übrigens von der Linie in ihrer Uniform hauptsächlich nur dadurch, daß sie gelbe statt rother Epauletten und graublauwe Beinkleider mit einem rothen Streifen statt krapprother (garance) besitzt.

Das seemannische Personal der französischen Flotte besteht nur zum Theil aus den Matrosen und Fischern der Handelsmarine, welche durch inscription maritime ausgehoben werden und bis zum 50. Jahr dienstpflchtig sind; der andere kleinere Theil wird aus der gewöhnlichen conscription der Landarmee gedeckt und soll durch seine Zahl ersetzen, was ihm an Qualität abgeht, wie überhaupt die französischen Kriegsschiffe eine verhältnißmäßig außerordentlich starke Besatzung haben. Der andere Theil aber besteht keineswegs aus durchweg so schlechten Seeleuten, wie man oft anzunehmen geneigt ist, vielmehr machen die normannischen und bretonischen Elemente einen ähnlich tüchtigen Eindruck wie die englischen, und nur die Seeleute der Mittelmeerküste erscheinen weniger abgehärtet, ähnlich den italienischen, deren Sprache ihr Provenzalisch so ähnlich ist, daß Verfasser sich oft italienisch leichter mit ihnen verständigte als in französischer Sprache. Die Uniform der französischen Seeleute ist, wie sich erwarten läßt, ebenso wie die der anderen Marinen außer der russischen wesentlich der englischen gleich; unterscheidend sind nur bei den matelots-canonniere der rothe gallon auf dem Aermel und der rothwollene Streifen um die Mütze, bei den Offizieren die schmalen ein- bis dreifachen Goldtreffen um Aermel und Mütze, analog den Abzeichen der französischen Landarmee. Das Offiziercorps der französischen Marine enthält viele sehr tüchtige Elemente; auch ist im Gegensatz zu anderen Flotten gerade in Frankreich der aristokratische (und meist zugleich legitimistische) Bestand vorzugsweise im Marineoffiziercorps, nicht in der Landarmee vertreten. Als Beweis seiner fachlichen Tüchtigkeit mag gelten, daß die Entwicklung der modernen Panzertaktik besonders von französischen Seeoffizieren (z. B. de Keroustreet*) begründet und gefördert worden ist, was allerdings mit dadurch bedingt ist, daß nur die französische Flotte eine große Anzahl von annähernd gleich großen und gleich schnellen Panzerschiffen besitzt, während die englische allzuviel verschiedene Modelle enthält. —

Wenn, wie heute verlautet, Deutschland durch den Friedensschluß einen Theil der französischen Kriegsschiffe erwerben will, so wird es jedenfalls damit eine sehr gut Acquisition machen. Zu bedenken wäre dabei, ob nicht außerdem auch die Erwerbung einer größeren und reichen französischen Colonie, z. B. Saigon in Hinterindien, zugleich als Stützpunkt für den Handelschutz in Ostasien, wünschenswerth wäre.

B—r.

*) Demnächst vom russischen Admiral Boutakoff.