



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Norddeutsche Kriegsmarine : Die Panzerfregatte "Kronprinz".

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

## Norddeutsche Kriegsmarine.

### Die Panzerfregatte „Kronprinz“.

Die Panzer-Fregatten der preussischen Marine sind für den Kampf auf hoher See bestimmt und werden die Aufgabe haben, feindliche Flotten, namentlich Blockadeflotten aus unseren Meeren zu vertreiben oder dieselben in ihren eignen Gewässern und Häfen anzugreifen und zu vernichten. Da zu diesem Zwecke die Schiffe im Stande sein müssen, größere Reisen zurückzulegen und doch ihren Kohlenvorrath bis zur Zeit des Kampfes aufzusparen, so haben sie sämmtlich eine umfängliche dreimastige Vollschiffstakelage, mit Masten an allen drei Masten, oder wenigstens eine Barktakelage, mit Masten an den beiden vorderen Masten, wie fast alle Panzerfregatten der übrigen Nationen. Und da ferner diese Fregatten auch für schlechtes Wetter einen hervorragenden Grad von Seefähigkeit besitzen müssen, so sind sie sämmtlich nach dem Breitseiten-system gebaut, das wegen der großen Höhe des Schiffskörpers und somit des Oberdecks über Wasser — Hochbordigkeit — von allen jetzt existirenden Systemen\*) die größte Seefähigkeit besitzt. Denn wie bei Besprechung des „Arminius“ und des Coles'schen Systems bemerkt wurde, die Höhe der Geschüsmündungen über Wasser — bei allen Schiffen aller Marinen etwa 5—9 Fuß, — ist das normgebende Moment. Bei dem Thurm-, dem Kuppel-, dem Kasematten-Schiff liegt das Oberdeck niedriger als die Geschüsmündung, bei dem Breitseitenschiff höher, dies kann also nicht so sehr von Wellen überspült werden, und gewährt im Sturm, wenn man die Stückpforten schließt, eine beträchtlich größere Sicherheit.

Ein Nachtheil des Breitseiten-systems ist allerdings, daß es stets nur die Hälfte seiner Geschüze nach einer Flanke gebrauchen kann, und daß auch diese Geschüze aus den Pforten nur einen kleinen Winkel, also ein beschränktes Feld mit ihrem Schusse beherrschen — indessen ließe sich dem letzteren Uebelstand größtentheils durch Reed'sche Indents abhelfen, eine Einrichtung, auf die wir unten eingehen wollen. — Als Breitseitenschiffe mit dreimastiger Takelage bieten die Panzerfregatten, abgesehen von kleinen Eigenthümlichkeiten in Form des Bug, des Heck, der Stückpforten u. s. w. dem Anblick kaum einen Unterschied gegen Holzfregatten oder Sloops, nur haben sie keine weiße Batterie, sondern sind ganz mit dem schwarzen Panzer bedeckt; ihrer

\*) Ein anderes System, das denselben Vorrang hat, aber erst vor kurzer Zeit veröffentlicht und bis jetzt noch nicht zur praktischen Anwendung gekommen ist, werden wir später beschreiben.

Geschützandrüstung nach wären sie eigentlich als gepanzerte gedeckte Corvetten zu bezeichnen, da sie wie diese auf dem Oberdeck nur an jedem Ende ein paar Pivotgeschütze, sonst aber alle Geschütze in der Batterie und zwar stets nur einer Batterie führen.

Als die preussische Regierung vor zwei Jahren an Erweiterung der Flotte ging, bestellte sie zuerst zwei Panzerfregatten der gewöhnlichen Größe (3000—4000 Tons) für zusammen etwa 3,900,000 Thlr im Auslande, da die Fabrikation des Inlandes noch nicht im Stande war, derartige Schiffe zu liefern oder überhaupt 4—5zöllige massive Walzeisenplatten herzustellen, und zwar ließ man eine dieser Panzerfregatten in England auf der Werft bauen, die uns mit dem „Arminius“ schon gut bedient hatte, die andre in Frankreich bei einem Etablissement, daß sich durch den Bau der in vielen Beziehungen ausgezeichneten spanischen Panzerfregatte „Numancia“ einen sehr geachteten Namen erworben hatte. Beide Schiffe sind vor kurzem vollendet und von der preussischen Regierung übernommen worden.

Eine dieser Fregatten, und zwar die in England gebaute, ist der „Kronprinz“, 16 Kanonen, 800 Pferdekraft, 3404 Tons (englisch — und zwar builders measurement), nach dem preussischen Kronprinzen Friedrich Wilhelm benannt, ein ganz vorzügliches Schiff, das in Manövrierfähigkeit und Schnelligkeit zu den allerbesten seiner Klasse gezählt werden muß, und in der Panzerdeckung wenigstens dem Gros der fremden Panzerschiffe als vollständig ebenbürtig zu betrachten ist.

Schon die Dimensionen des „Kronprinz“ lassen gute Eigenschaften erwarten. Seine Länge in der Wasserlinie beträgt  $277\frac{1}{4}$  Fuß (zwischen den Perpendikeln 286 Fuß englisch), verspricht also eine gleich gute Lenkbarkeit und Manövrierfähigkeit wie bei den französischen Panzerfregatten, die in diesem Punkte den englischen Monstreschiffen unbestreitbar überlegen sind und, von feindlichen Widderschiffen angerannt, viel leichter ausweichen können. Seine Breite in der Wasserlinie beträgt dabei nur  $48\frac{1}{2}$  Fuß (auf Deck 50 Fuß englisch), sodaß seine Länge  $5\frac{3}{4}$  mal größer ist als seine Breite, also in einem für die Schnelligkeit äußerst günstigem Verhältniß steht, und bei der Probefahrt nach englischen Berichten die bei „rauhem Wetter“ für Panzerschiffe fast unerhörte Schnelligkeit von  $14\frac{1}{2}$  Knoten ermöglichte, fast 2 Knoten mehr als der allerschnellsten englischen Holzfregatte, dem „Orlando“, dem „Wunder der Meere“, zugeschrieben wurden. Die Tiefe im Raum (Holl — depth of the hold, die Distanz zwischen Kiel und Deckbalken) beträgt 36 Fuß, vom Sprung bis zum Oberdeck äußerste Raumtiefe  $36\frac{1}{2}$  Fuß, der durchschnittliche Tiefgang dagegen ist nur  $23\frac{1}{2}$  Fuß, etwas weniger als bei den meisten Panzerfregatten anderer Nationen, sodaß der „Kronprinz“ den letzteren in jedes Fahrwasser zu folgen vermag, auch bei ungünstigster Stau-

ung liegt er hinten nicht mehr als 26 Fuß im Wasser. Entsprechend den eben angegebenen Dimensionen bestimmt sich das Deplacement\*) der Panzerfregatte auf 5600—5700 englische Tons, und da der ganze Schiffskörper von Eisen ist, wie bei den meisten englischen Panzerschiffen, also bedeutend leichter, als wenn er aus der starken Holzconstruktion der französischen Panzerfregatten bestände, ergibt sich schließlich eine Tragfähigkeit von 3404 Tons, die dem Schiff 600 Tons Kohlen an Bord zu nehmen gestattet.

Die Formen des Schiffkörpers sind den besten Modellen nachgebildet. Das Hinterschiff ist ziemlich voll gehalten und in der Wasserlinie, von der es senkrecht aufsteigt, weit nach hinten überbaut, so daß es die Schraube des Schiffes und das Steuerruder gegen Schüsse von oben oder gegen ein Anrennen völlig deckt. Als Steuer soll „Kronprinz“ ein balanced rudder bekommen, wie die meisten neueren Panzerfregatten Englands. Das Steuer bewegte sich bekanntlich bisher an einem senkrechten Pfosten, dem Hinterstegen, wie eine Thür in Angeln, also um eine Axe, die ganz im Rande der Thürfläche liegt, und die Ruderpinne, der horizontale Balken, welcher gerade in entgegengesetzter Richtung wie die Thür in das Innere des Schiffes hineingeht, hat somit die ganze Fläche der „Thür“ durch das Wasser zu pressen, wenn er behuf des Steuerns bewegt wird. Diese Arbeit war schon bei den früheren größeren Schiffen nicht unbeträchtlich, hat sich aber bei den colossalen Dimensionen und der großen absoluten Schwere und Trägheit der Panzerschiffe ins Unerträgliche gesteigert, bis man dem Uebelstand durch das sinnreich erfundene Balance Ruder abhalf, dessen Prinzip übrigens schon auf den altgriechischen Ruderkriegsschiffen zur Anwendung gebracht worden ist. Die senkrechte Axe, um welche das Ruder sich dreht, wird nämlich beim modernen Balance Ruder nicht mehr in die vordere Kante desselben, sondern nahezu in die Mitte der „Thürfläche“ verlegt, jedoch etwas mehr nach vorn als nach hinten, somit paralyfirt bei der Bewegung der Pinne der Widerstand der vorderen Ruderfläche den Widerstand eines gleich großen Stücks der hinteren Ruderfläche, und nur der Ueberschuß der letzteren bleibt durch die Pinne zu bewegen, was natürlich sehr leicht geschieht und dennoch die Steuerwirkung der ganzen Fläche nicht im Mindesten beeinträchtigt. Hoffentlich wird man übrigens bei allen norddeutschen Panzerschiffen eine Verbesserung dieses Ruderprinzips anbringen, die auf der diesjährigen Pariser Ausstellung zu sehen war, und wonach im hinteren Theil der Ruderfläche noch Einschnitte sind, welche für starke Eisenbügel zur Verbindung des Ruderpfostens mit der Ruderaxe Platz lassen und das ganze Ruder viel mehr als bisher zu sichern gestatten.

\*) Das Gewicht des Wassers, welches einen gleich großen Körper wie den des Schiffes ausfüllen würde.

Auch die Form des Bugs, des Vordertheils, ist bei der Panzerfregatte „Kronprinz“ nach dem Vorbild der besten englischen und türkischen in England gebauten Panzerschiffe gewählt. Während der Vorsteven, die vordere Kante des Schiffskörpers im oberen Theile senkrecht niedergeht, beginnt sie sich in der Nähe der Wasserlinie leise nach außen zu krümmen und setzt sich dann unter Wasser in Form eines Halbkreises oder eines noch flacheren Kreisbogens auspringend fort, dessen Scheitel nach vorn gerichtet ist. Diese Form ist einmal vorzüglich dazu geeignet, das Wasser gut zu durchschneiden und das Vorschiff im Ganzen zu stärken, besser als der gewöhnliche Bug der Holzschiffe: sodann aber bietet sie für den Fall, daß das Anrennen eines feindlichen Schiffes möglich werden sollte, erhebliche Vortheile vor den anderen bekannten Bugformen. Die meisten französischen Panzerschiffstypen, z. B. Linienschiff „Magenta“, Fregatte „Marengo“, Corvette „Alma“, auch einige italienische Panzerfregatten, z. B. „Maria Pia“, und auch unser „Prinz Adalbert“ haben vorn einen Sporn (éperon, sperone), eine massive außerordentlich weit, bis 30 Fuß nach vorn auspringende Spitze. Da bei dieser Construction die im Anrennen wirksamen Theile nur eine ganz kleine Fläche bieten, wird allerdings der Stoß eine größere Kraft haben und weiter in das feindliche Schiff eindringen, als bei allen anderen Bugformen. Aber dieses tiefe Eindringen ist ein Fehler, kein Vortheil, da nicht Festhalten des Gegners, sondern Zerbrechen der Schiffswand, damit das Wasser eindringen kann, Zweck des Anrennens ist, und durch spitzen Sporn die Gefahr vergrößert wird, daß das eigene Schiff sich im Gegner festbohrt und die Freiheit seiner Bewegung völlig verliert. Dies hatten schon die altgriechischen Schiffsbaumeister mit dem feinen praktischen Sinn, den alle ihre Einrichtungen zur Schau tragen, erkannt: sie gaben ihren Ruderkriegsschiffen, die vornehmlich durch Anrennen des Gegners zu wirken bestimmt waren, und denen Napoleon III. seinen Schiffsporn entlehnt hat, vorn nicht eine einzelne scharfe, sondern meist eine dreizackige Spitze, deren mittlere Zacke ein klein wenig weiter hervorragte, sodaß, wenn die Zacken ein wenig in die feindliche Schiffswand eingedrungen waren, die zwei kürzeren ein weiteres Eindringen hinderten, während sie doch zugleich auch ihrerseits die Schiffswand noch mehr zerbrechen halfen.\*) Wie groß die Gefahr, sich festzubohren und hängen zu bleiben, für die neueren Widderchiffe mit einem Sporn ist, haben französische Versuche in Toulon gezeigt, die gegen ein altes dienstuntüchtiges Holzschiff angestellt wurden, und wo bei der Probe das Widder-

\*) Wer sich von der Einrichtung dieser Schnäbel genauer durch den Augenschein überzeugen will, hat dazu die beste Gelegenheit bei dem Modell eines altgriechischen Fünfreihenschiffs, das sich im Antiquarium des berliner Museums aufgestellt befindet.

schiff sich so fest in das Holzschiff einbohrte, daß man, um das erstere nur zu befreien, letzteres mit Pulver lossprengen mußte. Und daß andererseits das Anrennen mit einem ganz senkrechten Vorsteven genügt, der also gar keine Spitze hat, sondern bloß wie mit einer scharfen Axtschneide wirkt, hat in der Seeschlacht bei Lissa die österreichische Panzerfregatte „Erzherzog Ferdinand Max“ gezeigt, die, wie alle österreichischen Panzerfregatten mit senkrechtem Stahlüberkleideten Vorsteven construirt, dennoch die starke gepanzerte Wand des italienischen „Ré d'Italia“ dermaßen einrannte, daß die Schiffswand förmlich in zwei Hälften zerschnitten und das Schiff sofort zum Versinken gebracht wurde. Wenn nun hiernach ein senkrecht abfallender Vorsteven auch für das Einrennen völlig genügt, so hat er doch den Nachtheil, daß er nicht so allmählich wie ein gewölbter Steven einschneidet, und daß die vorstehenden Theile des eignen Vorschiffs, namentlich das Bugspriet, wo ein solches vorhanden ist, Beschädigungen ausgesetzt werden; eine schwach nach vorn ausgewölbte Form des Vorstevens, wie sie die Fregatte „Kronprinz“ besitzt, dürfte daher die vortheilhafteste sein. Noch höher aber ist gegenüber dem französischen System der Vortheil anzuschlagen, den sie für die Seefähigkeit des Fahrzeugs hat. Denn sie beschwert, da der Bug hohl ist, keine viel stärkere Wand besitzt, als ein gewöhnlicher starker Eisenschiffbug, und somit bedeutende Schwimmkraft entwickelt, das Schiff vorn nicht mehr als die gewöhnliche Bugform der Kauffarthdampfer, während der massive französische Sporn, der z. B. beim „Magenta“ und beim „Solferino“ 30,000 Kilogramm, also 600 Zollcentner wiegt, das Vorschiff in unglücklichster Weise überlastet. Der schlimmste Fehler der Panzerschiffe aber ist zu große Beschwerung der beiden Enden, sodas die Engländer, um ihn zu vermeiden, selbst bei Schiffen ohne Sporn die Panzerung von Bug und Heck bedeutend schwächer genommen haben als in den übrigen Theilen, ja daß sie bei den großen Panzerfregatten „Warrior“ und „Black Prince“, diese Partien sogar in der Wasserlinie gänzlich ungepanzert ließen. Ueberdies hat das Anrennen verhältnißmäßig zu wenig Chancen, als daß man es als Hauptzweck betrachten und dafür große Nachtheile in den Kauf nehmen sollte. Denn wenn das anrennende Schiff nicht einen stillliegenden Gegner findet, wie der „Merrimac“ den vor Anker liegenden „Cumberland“ oder der „Erzherzog Ferdinand Max“ den steuerlos und hilflos daliegenden „Ré d'Italia“, so wird die Gewalt des Stoßes auf ein unschädliches Minimum reducirt werden, sobald der Gegner zu entrinnen sucht und nicht allzulangsam ist; selbst wenn er nur 8 Knoten läuft und das Widdergeschiff 12 Knoten in See macht, bleibt nur die für den choc ungenügende Differenz von 4 Knoten für den Stoß übrig. Es empfiehlt sich also dringend, wie beim „Kronprinz“, den Bug so schwimmfähig als möglich zu machen und lieber die Seefähigkeit des

Schiffs zu steigern oder die Anbringung einer schweren Bugbatterie zu ermöglichen, als einen schweren Sporn für das Anrennen zu konstruieren.

Unter Wasser ist der Körper der Fregatte „Kronprinz“ nach dem Zellen-system geschützt, wie z. B. auch der englische „Vellero-pho-n“: Der Boden, die Eisenwand, ist völlig doppelt, als ob in dem Eisenschiff noch ein andres Eisenschiff von nur wenig geringeren Dimensionen steckte. Der Zwischenraum zwischen beiden Eisenwänden ist durch sich kreuzende horizontale und senkrechte Eisenplatten in Zellen abgetheilt, sodaß, wenn die Schiffswand an einer Stelle beschädigt wird, das Wasser nur in diese Zelle eindringt, sonst aber das Schiff gänzlich unbelästigt bleibt. Und ebenso läuft hinter dem Panzer eine watertight wing passage, ein freier Gang, auf dem Beschädigungen der Panzerung ausgebessert werden können, und der den Schaden eines Leckes an dieser Stelle ebenfalls localisirt.

Die Panzerung der Fregatte „Kronprinz“ stammt aus der berühmten Fabrik von Brown in Sheffield und besteht aus einem hohen Eisengürtel, der rings um das ganze Schiff läuft und die Wasserlinie durch Panzerplatten sowohl über als unter Wasser gänzlich sichert, da die Platten bis 6 Fuß unter Wasser reichen — weiter als bei irgend einem englischen Schiffe — und aufwärts bis zum Batteriedeck (main deck) gehn. Von den letzteren Platten-gängen, d. h. den über Wasser befindlichen senkrecht aufeinanderstehenden Plattenlagen, haben die drei oberen  $4\frac{1}{2}$  Zoll, die drei unteren 5 Zoll Stärke, eine Stärke, die an den Enden des Schiffs der Erleichterung halber auf  $4\frac{1}{2}$ “ abnimmt, immer noch eine Dicke wie an den stärksten Theilen der meisten englischen Schiffe.

In der Mitte des Schiffs steigt für eine Länge von 120 Fuß der Panzer auf beiden Seiten noch über das Batteriedeck hinaus bis zum Oberdeck empor, um die 14 Kanonen der Batterie zu schützen, während das vordere und das hintere Drittel des Schiffskörpers, soweit er über dem Batteriedeck liegt, ungepanzert ist. Etwaige Schüsse in diese Theile werden nicht gerade gefährlich, da dieselben während des Gefechts geräumt sind, und Wasser bei der Höhe des Batteriedecks nicht eindringen kann. An seinen Enden ist dieses schuß-sichere zwischen Batteriedeck und Oberdeck liegende Drittel durch gepanzerte Querschotten (Querwände, bulkheads) abgeschlossen und ganz gegen das gefährliche Enfilirfeuer geschützt: es enthält die Batterie, die ursprünglich 32 Kanonen erhalten sollte, jetzt aber nur 14, dafür um so stärkere Geschütze, 7 an jeden Bord, bezogene 300 Pfünder Hinterlader, von 7 Tons d. h. 140 Centner Rohrgewicht. Die Batterie liegt  $7\frac{1}{2}$  Fuß über Wasser, über 2 Fuß mehr als bei den meisten französischen Panzerfregatten: und dies ist wichtig, da letztere bei nur etwas bewegter See des eindringenden Wassers wegen die Pforten schließen müssen, die Fregatte „Kronprinz“ aber auch

dann noch zu feuern und den Gegner zu schädigen im Stande ist. Sonst ist die Batterie der Fregatte wie gewöhnlich eingerichtet, nur die Geschüßpforten sind, wie bei den meisten englischen, nicht aber den ersten französischen Panzerschiffen, sehr schmal gehalten, um das Eindringen von Schüssen zu verhindern, während die Höhe behuf genügender Elevation der Kanonen die gewöhnliche ist.

Natürlich bekommen die Batteriegeschüße Rahmlafetten, Lafetten von einer neuen Erfindung, deren Ehre wieder dem geistreichen Capitän Coles zuzuschreiben ist, wenn sie auch ein wenig später noch von andern selbständig erfunden wurden. Bei Schiffgeschüßen gewöhnlicher Construction hatte man, sobald das Geschüß durch den Rückstoß der Pulverladung auf dem ebenen Boden der Batterie zurückgelaufen war, dasselbe immer erst wieder an die Pforte schieben müssen; und da es Neigung hatte, allzuweit zurückzulaufen, mußte man es immer mit starken Tauen an der Schiffswand festmachen, die deshalb natürlich bei jedem Schusse litt. Aus diesen Gründen stellte Coles die Lafette in querschiffs laufende Schienen auf einem rechteckigen Rahmen (einem Keil bei jener andern Erfindung), dessen inneres Ende etwas höher lag, als das Ende an der Pforte. Nunmehr ward der Rücklauf durch das „Bergaufsteigen“ des Geschüßes sehr gehemmt, immer mehr, je höher es kam, und ohne jede Anstrengung der Batteriewand; sobald es aber den Scheitelpunkt erreicht hatte, lief es auf der schrägen Fläche von selbst wieder an die Pforte. Der Rahmen seinerseits steht nun wieder auf Querrädern, die in Kreisbahnen laufen, und die Kanone als Pivotgeschüße nach jeder Richtung stellen lassen: kein neuestes Modell für die engen Panzerschiffpforten (ebenso bei der oben erwähnten Erfindung) läuft indessen nur der hintere Theil des Rahmens in Kreisbahnen und der vordere liegt auf einem festen Drehungspunkt, so daß die Mündung immer auf einem Punkt (in der Pforte) bleibt, und das ganze Geschüß sich um diesen Punkt dreht, mit dem Hintertheil einen Bogen um die Pforte beschreibt.

Das Oberdeck, dessen Balken von Eisen und zum Schutz gegen Bomben unter den Planken mit Stahlplatten bekleidet sind, trägt ganz analog der Armirung gedeckter Corvetten nur 2 Pivotgeschüße, ebenfalls gezogene 300-Pfünder, die durch Panzerschilde gedeckt sind, und zwar steht eins im Bug für die Verfolgung, das andere hinten über dem Heck für den Rückzug. Das Schiff führt somit im ganzen sechzehn 300-Pfünder, kein englisches Schiff hat zur Zeit eine so große Zahl gleich schwerer Geschüße.

Außerdem erheben sich vom Oberdeck die drei Masten einer Barktakelage, von denen also die beiden vorderen Raafegel, der hintere ein Gaffelsegel führt. Die Untermasten und das Bugspriet sind hohl und von Eisen, wodurch sie stärker und dennoch leichter als Holzmasten werden und zugleich

als Ventilatoren für die Räume unter Deck zu fungiren im Stande sind, wie bei „Augusta“ und „Victoria“; die Stengen und Bramstengen (Mastverlängerungen) dagegen, die aus einem Stück bestehen, sind von Holz, da sie biegsamer sein müssen und keine so große Dicke zu haben brauchen, während die Unterraen wiederum hohl und von Stahl sind.

Die Maschine von 800 Pferdekraft (nominal), die aber bis zu 4800 effectiven (indicirten) Pferdekraften zu arbeiten vermag, ist von Penn gebaut und rechtfertigt den hohen Ruf dieses Constructeurs, da sie nach der Berechnung dem Schiffe eine Schnelligkeit von etwa 13 Knoten geben sollte, in Wirklichkeit aber über 14 Knoten erreichte.

Gebaut ist das Schiff von der Firma „Samuda Brothers“ in Poplar, London, wie der drei Jahre früher dort vollendete „Arminius“. Obwohl erst Ende Februar 1866 der Kiel gelegt war, fand doch sein Ablauf von Stapel schon am 7. Mai d. J., seine Abnahme durch die preussische Fachcommission bereits am 19. September statt, nachdem die Probefahrt äußerst günstig verlaufen war, ungleich günstiger als bei den etwa gleich großen (doch 6 Fuß breiteren) englischen Schiffen „Defence“ und „Resistance“, die nur 11,6 und 11,8 Knoten erreichten. Am 28. October traf das Schiff „Kronprinz“ in Kiel ein, ward dort drei Tage darauf, am 31. October, vom Prinz Admiral besichtigt, mit dem es eine kurze Probefahrt in See machte und ward dann abgetakelt, um in Kiel außer Dienst gestellt zu werden. Gegenwärtig liegt die Fregatte an der Wasserallee, wohin sie durch die Kanonenboote „Chamäleon“ und „Habicht“ am 14. Nov. vom Marindepot bugsiert wurde. Dort überwintert das gute Schiff an Seite des „Arminius“, der mit ihm aus derselben Werft Samuda in London hervorgegangen ist und neben ihm zur Zeit den schätzbarsten Bestandtheil unsrer dienstfähigen Panzerflotte bildet.

Im Frühjahr wird die Fregatte „Kronprinz“ unter den ersten Schiffen sein, welche in Dienst gestellt werden, damit man auf größeren Fahrten ihre Seetüchtigkeit erproben könne.

---

### Aus Schwaben.

Mitte December.

Es ist kaum zu verwundern, daß die lebhaftere Erregung, von welcher die Verhandlungen über die Verträge mit Preußen begleitet waren, einer gewissen Abspannung Platz gemacht hat. Das vorläufige Ziel ist erreicht, eine