Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die preußische Kriegsmarine : die ungepanzerten Schraubenschiffe, "die Gazelle".

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

Visual Library

Die preußische Kriegsmarine.

Die ungepanzerten Schraubenschiffe, „die Gazelle".

Gering ist in der preußischen Marine die Zahl der Segelschiffe und Raddampfer, derjenigen beiden Kategorien von Schiffen, die sich für Seegefechte nicht mehr verwenden lassen, aber erfreulich ist bereits jetzt ihr Bestand an ungepanzerten Schraubenfahrzeugen, Schiffen, die außer ihrer Schraubenmaschine auch noch volle Takelage, und somit die Vortheile der Segelschiffe haben.

Vor einigen Jahren war die öffentliche Meinung auch über den Werth ungepanzerter Schraubenschiffe in der Kriegsmarine zweifelhaft geworden: man nahm an, dieselben würden durch die Panzerschiffe gänzlich verdrängt werden, Wenn nun aber auch anzuerkennen ist, daß die Panzerschiffe für große rangirte Seeschlachten und für Beschießung von Befestigungen eine entschiedene Ueberlegenheit besitzen, wie wir später auseinandersetzen werden, so ist es doch unbestreitbar, daß in andern Beziehungen die Holzschiffe immer noch den Vorzug verdienen. Namentlich bei Fahrten nach weit entfernten, tropischen Gegenden, z. B. nach Ostasien, sind Holzschiffe für die Gesundheit der Mannschaft bei weitem zuträglicher als eiserne oder mit starken Lagen von Eisen bekleidete Schiffe, auf deren Wände die große Hitze sehr ungünstig einwirkt. Und gerade für den Schutz der Handelsinteressen in entfernten Gegenden sind ja die preußischen gedeckten und Glattdeck-Corvetten hauptsächlich bestimmt. Auch das Bewachsen des Bodens mit Seegewächsen, welche die Fahrt aufhalten und dem Fahrzeuge schaden, ist in den Tropen bei eisernen Schiffen zu gewärtigen, keineswegs aber bei hölzernen Kriegsschiffen, da der Boden stets gekupfert — mit ganz dünnen Kupferplatten beschlagen — ist, die nicht bewachsen. Nicht geringer ist der Vortheil anzuschlagen, daß an Holzschiffen Beschädigungen des Schiffskörpers in jenen fernen Gegenden mit Bequemlichkeit reparirt werden können, während Panzerschiffe dort weder hinreichend große Docks, noch Plattenmaterial, noch Schmiedewerkstätten in der nöthigen Vollkommenheit vorfinden, und ihre Repa-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

raturen gründlich nur in europäischen Häfen ausführen können. Auch läßt sich dem Uebelstande bei ungepanzerten Schraubenschiffen, daß die hölzernen Wände für feindliche Sprenggeschosse verwundbar sind, wenigstens bis zu einem gewissen Grade durch eine Vorkehrung abhelfen, welche die Unionsschraubensloop „Kearsarge" in ihrem Kampfe mit dem Conföderationskaper „Alabama" auf der Höhe von Cherbourg zuerst zur Anwendung gebracht hat, und die auch nachher von den östreichischen Holzschiffen in der Seeschlacht bei Lissa angewandt worden ist. Diese Schiffe hatten nämlich in der Gegend der Wasserlinie, derjenigen Stelle, wo Verletzungen am gefährlichsten sind, weil das Wasser durch das Leck sofort stromweise eindringt und das Schiff sinken macht, ihre schweren Ankerketten horizontal in mehren Lagen über einander um den Schiffskörper herumgelegt, dieselben durch eingeschlagne kleine Bolzen befestigt und außen mit einer Planke verkleidet, und sich dadurch für gewöhnliche Schüsse, wenn auch nicht für Stahlgeschosse, unverwundbar gemacht. Vor der Gefahr allerdings, daß Sprenggeschosse den obern Theil der Schiffswand in Brand stecken oder viele Mannschaft an den Geschützen tödten konnten, waren sie nicht geschützt, während gut construirte Panzerschiffe vor dieser Eventualität vollkommen sicher sind. Ein anderer Vorzug der Holzschiffe gegenüber den Panzerschiffen ist ferner ihre weit größere Leichtigkeit und die daraus folgende Seetüchtigkeit, da sie sich von den Wellen leicht heben lassen, während bei den schwerfälligeren Panzerschiffen die Seen über das Deck brechen; endlich folgt aus der größeren Leichtigkeit der Holzschiffe auch die Fähigkeit, reichere oder schwerere Geschützausrüstung zu führen oder schwerere und stärkere Maschinen zu tragen, wodurch die Schnelligkeit bedeutend wächst. So ist trotz der entscheidenden Bedeutung der Panzerschiffe für das heutige Seegefecht dennoch den ungepanzerten Schraubenschiffen durchaus nicht aller Werth abzusprechen, dieselben haben vielmehr eine Anzahl ganz wesentlicher Vortheile vor jenen eisernen Ungethümen voraus. Sie sind speciell für die Stärke Preußens zur See von einer keineswegs zu unterschätzenden Bedeutung, um so mehr als auch bei allen andern und besonders denjenigen kleineren Marinen, welche als Gegner Preußens auftreten könnten, der größte Theil ihrer zur Action befähigten Flotte aus derartigen Schiffen besteht.

Wie fast alle Kriegsmächte zweiten und dritten Ranges, so hat auch die preußische Regierung bei der Gründung ihrer Schraubenflotte mit dem Bau von Schiffen mittlerer Größe begonnen. Wir haben keine Schraubenlinienschiffe, weder Dreidecker noch Zweidecker: und daß diese nicht vorhanden sind, ist kein Nachtheil mehr. Denn die Linienschiffe dürfen trotz ihrer großen Batteriestärke, mit der sie jedes andre Holzschiff zerschmettern können, dennoch nicht wagen, tüchtigen Panzerschiffen in Schlachtlinie gegenüberzutreten, sie sind deshalb seit dem Aufkommen der letztern veraltet, und werden in andern Marinen, soweit es möglich ist, in Panzerschiffe umgewandelt. Wir besitzen aber in der preußi-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

schen Marine auch nicht einmal Schraubenfregatten höhern Ranges, da diese Schiffe bei einem verhältnißmäßig viel höhern Preise die Zwecke des Handelsschutzes auch nicht besser zu erfüllen vermögen als leichte Fregatten.

Dagegen ist die leichte Fregatte von 28 Geschützen derjenige Typus, dem die größeren Schiffe der preußischen Schraubenflotte sämmtlich angehören, ein Typus, dem man, vielleicht in der Absicht die eigne Stärke etwas zu maskiren, officiell den Namen „gedeckte Corvetten" gegeben hat — wenigstens sind die geringen Unterschiede der Zurüstung im Einzelnen nicht genügend, das Aufgeben des Namens „leichte Fregatte" zu begründen. Die „gedeckte Corvette" ist ein großes Schiff mit vollständiger Vollschifftakelage, das wie jede Fregatte — und was nur der Fregatte charakteristisch ist, — eine gedeckte Batterie enthält, welche sich außen durch einen weißen Streifen markirt. Außerdem führt sie auf dem Oberdeck Pivotgeschütze d. h. Geschütze, welche auf Kreisschienen um einen Zapfen (pivot) gedreht und nach allen Seiten hin gerichtet werden können. Jeder Seemann, der die preußischen „gedeckten Corvetten" sieht, wird dieselben nach ihrem Aeußern für Fregatten erklären. Der Unterschied gegenüber andern Fregatten besteht nur in folgenden geringfügigen Einzelheiten. Erstens stehen auf dem Oberdeck keine Breitseitengeschütze. Ihr Fehlen ist aber nicht zu bemerken, da die Geschützpforten auf der schwarzen Brüstung des Oberdecks auch bei Fregatten nicht hervortreten. Sodann fehlen der gedeckten Corvette Back und Schanze, zwei halbdeckartige Verschläge auf dem vordern und dem hintern Ende des Oberdecks, welche sich dadurch bilden, daß auf dem Oberdeck die vordere und die hintere Spitze durch eine Querwand abgeschnitten wird, welche mit der mehr als mannshohen Brüstung des ganzen Oberdecks gleiche Höhe hat, und daß dann die so abgeschnittenen Räume an beiden Enden des Oberdecks mit einem leichtern Plankenboden nach oben hin geschlossen werden. Bei der gedeckten Corvette sind, wie gesagt, beide Halbdecke weggelassen, um die Enden des Schiffs zu erleichtern — was bei hohem Seegang wichtig ist —; bei andern großen Kriegsschiffen aber ist, wenn auch Modelle neuerer Construction bisweilen keine Back, kein vorderes Halbdeck haben, doch die Schanze, das „Heiligthum" des Schiffes, stets vorhanden, als Stationsort für den Stab, der bei gedeckten Corvetten mehr nach der Mitte des Schiffs hin, auf der Commandobrücke, seinen Platz hat. Endlich ist die Schanzkleidung, die Brüstung, welche rings um das Oberdeck läuft, bei unsern Corvetten auffallend niedrig, nur etwa in Brusthöhe, keineswegs aber 7 Fuß hoch, wie bei gewöhnlichen größern Kriegsschiffen, wo sie die Bedienungsmannschaft der Deckgeschütze schirmen soll und natürlich jede Aussicht vom Deck unmöglich macht. Zwei andre Abweichungen vom Bau gewöhnlicher Fregatten können hierher eigentlich nicht gerechnet werden, da sie sich auch an einigen Exemplaren von Fregatten andrer Nationen finden: wir meinen erstens die runde, im Grundriß halbkreis-

förmige Bauart des Hinterschiffs über Wasser („rundgatt"), welche von der Gewalt der Wellen weniger zu leiden hat, als die platte, an beiden Seiten rechtwinklig abschneidende Bauart des „Hecks", der hintern Fläche des Schiffs („plattgatt"). Ebenso ist es eine, aber ebenfalls nicht specifische, Eigenthümlichkeit der preußischen gedeckten Corvetten, daß der vordere, der „Fockmast", abgesehen vom Top, der obersten Spitze, nicht kleiner ist als der Großmast, sondern ihm in den Dimensionen aller Stücke gleich, sowie daß die drei untern Raaen und Segel des hintern, des Kreuzmasts, den drei obern Raaen und Segeln jedes der beiden vordern Masten gleich sind. (Der Grund für diese gleiche Abmessung der Raaen und der zugehörigen Stücke der Takelage ist natürlich der, daß die Reserve-Raaen, -Segel u. s. w., welche jedes Schiff mit sich führt, gleichmäßig für verschiedene Stellen der Takelage verwendbar sein sollen, eine Einrichtung, die unleugbar sehr praktisch genannt werden muß.) Im Ganzen also sind die „gedeckten Corvetten" von den leichten Fregatten im Wesentlichen nicht verschieden.

Die Weise aber, wie man auf die Benennung „gedeckte Corvette" gekommen ist, hat man sich folgendermaßen vorzustellen. Man hatte eine gewöhnliche Corvette, nach preußischem Ausdruck „Glattdeckcorvette" vor Augen, bei der sämmtliche Geschütze auf dem Oberdeck stehen, und die Brüstung des letzteren 7 Fuß hoch d. h. so hoch ist, daß die Bedienungsmannschaft der Kanonen gegen Horizontalfeuer geschützt ist. Denkt man sich nun in dieser Höhe über die Brüstung und das ganze Schiff ein neues leichtes Deck gelegt, das natürlich nicht im Stande ist, Breitseitkanonen zu tragen, wie das Oberdeck bei wirklichen Fregatten (die beiden Pivotgeschütze würden den Kanonen von Back und Schanze entsprechen) und denkt man sich ferner dieses neue leichte Deck mit einer schwachen niedrigen Brüstung umgeben, so erhält man die „gedeckte Corvette", ein Schiff, bei welchem die Oberdeckskanonen in einer gedeckten Batterie stehen. Dieses Schiff gewährt den Vortheil, daß einerseits seine Kanonen gegen Verticalfeuer, resp. Granatsplitter von oben und gegen das Niederfallen abgeschossener Stücke der Takelage geschützt sind, und ihre Bedienung weder durch derartige Unfälle noch durch das Manöveriren mit der Takelage gestört wird. Andrerseits aber kann auch die Bedienung der Takelage leicht und frei, wie auf einem Kauffahrer vor sich gehen, da keine Geschützexercitien stören, und das Deck klar ist.

In dem mehrfach erwähnten Flottengründungsplan war die Erbauung von acht gedeckten Corvetten in Aussicht genommen, eine Zahl, die natürlich jetzt bei Erweiterung der preußischen zu einer norddeutschen Bundesmarine bedeutend wird vermehrt werden müssen. Von jenen acht Schiffen sind bis jetzt vier vollendet: „Arkona", „Gazelle", „Vineta", „Hertha", und eine, die „Elisabeth" auf der k. Werft in Danzig im Bau begriffen. Alle diese Schiffe sind von etwa 1800 — genauer 1715 bis 1920 — Tonnen Gehalt mit Maschinen von

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

circa 400 Pferdekraft und 28 Geschützen; doch führten „Vineta" und „Hertha" welche man zur Erzielung größerer Schnelligkeit etwas länger als die beiden anderen gebaut hatte, zur Zeit des dänischen Krieges auf dem Oberdeck vorn wie hinten nicht ein schweres Pivotgeschütz, sondern zwei, so daß ihre Geschützzahl sich im Ganzen auf 30 Kanonen belief. Wenn wir uns recht erinnern, standen sogar zu jener Zeit auch noch 2 Geschütze, eins an jedem Bord in der Capitänskajüte, also noch hinter der Batterie, wo sie also eine Verstärkung der letzteren und zugleich eine Vertheidigung nach rückwärts ermöglichten, wie denn auch im letzten Stadium des Seegefechts bei Rügen, auf das wir unten genauer eingehen werden, „Arkona" und „Nymphe" sich hauptsächlich mit ihren (zusammen) 5 Heckgeschützen vertheidigt haben. Die gedeckten Corvetten sind sämmtlich in Danzig auf der königlichen Werft gebaut, wo immer, sobald die für ihren Bau bestimmte Helling (überdachter Schiffsbauplatz mit Stapel) durch Ablauf des einen Schiffs frei geworden war, alsbald wieder der Kiel zum nächsten gelegt wurde. Der innere Bau dieser gedeckten Corvetten mit ihren dicken Eichenholzspanten, Rippenpaaren und Eisenknieen ist außerordentlich stark, so daß sie einmal mit weit geringerer Gefährdung als die kleineren Corvetten feindliches Feuer in nächster Nähe aushalten können und dann auch eine ungewöhnlich starke Armirung mit sehr schweren Geschützen (theils gezogenen Kanonen, theils glatten Bombenkanonen sehr großen Kalibers) von bedeutendem Rückstoß zu führen vermögen, die sie selbst den dänischen 44-Kanonenfregatten mit ihren glatten 30-Pfündern ziemlich ebenbürtig macht. Die Construction mit einer Batterie ist übrigens für die Seetüchtigkeit des Schiffs die günstigste, die sich denken läßt; seine Höhe ist dadurch so groß, daß die Wellen nicht über Deck brechen und die Stückpforten meistens offen bleiben können, wodurch man stets einen gut gelüfteten, für die Erhaltung der Gesundheit der Mannschaft geeigneten Raum im Schiffe hat, und doch ist das Gebäude wieder nicht, wie bei Linienschiffen mit zwei oder gar drei Batterien so hoch, daß ein zu großes Obergewicht entstände, sondern daß für leichtes und schnelles Segeln gerade das richtige Maß innegehalten erscheint. Der Preis eines jeden solchen Schiffes ist durchschnittlich, einschließlich der Geschützarmirung, 800,000 Thlr., wovon ungefähr 40,000 Thaler auf die Takelage kommen, während bei Kauffahrteischiffen mit ihrem leichteren Bau des Rumpfes bekanntlich das übrige Schiff in der Regel nur ziemlich ebenso viel kostet, als die Takelage.

Bei den gedeckten Corvetten Preußens ist zwar ebenso wie bei leichten Fregatten anderer Nationen die gedeckte Batterie außen durch einen breiten weißen horizontalen Streifen markirt, doch soll bemerkt werden, daß diese charakteristische Bemalung bei zweien unserer Schiffe, nämlich „Arkona" und „Vineta" zur Zeit des dänischen Krieges einer durchweg schwarzen Bemalung hat weichen müssen. Auf dem Weiß heben sich die Geschützpforten sehr scharf ab,

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

so daß beim Gefecht die Feinde bequemes Zielen gerade auf die Geschütze und ihre Mannschaft gehabt haben würden. Die „Gazelle" dagegen, welche während jener Zeit zum Schutze der deutschen Handelsinteressen in Ostasien stationirt gewesen war, hat ihre Bemalung mit den preußischen Farben beibehalten und ist so in ihre Heimath, den preußischen Hafen Kiel, zurückgekehrt.

Statten wir dem schönen Fahrzeuge einen Besuch ab, um von der Erscheinung eines solchen Kriegsschiffes und von seiner inneren Einrichtung eine lebendige Anschauung zu bekommen — sind ja doch alle übrigen gedeckten Corvetten, von geringfügigen Einzelheiten abgesehen, genau ebenso gebaut und ausgerüstet, wie die „Gazelle".

Wir stehen unter den schattigen, prachtvollen Buchen und Linden des reizenden Weges, welcher von der Stadt Kiel hart am Wasser nach dem nahegelegenen Badeorte Düsternbrook führt. Quer vor uns zieht sich die Föhrde hin, jener langgestreckte, flußähnliche Meerbusen, an dessen innerem Ende diesseits Kiel und Düsternbrook liegen, während jenseits freundliche Anhöhen mit den bunt wechselnden Streifen der Kiker und mit frischgrünen Buchenknicks dem Auge einen willkommenen heitern Abschluß bieten. Auf dem breiten Spiegel der Föhrde liegt still eine Anzahl preußischer Kriegsschiffe vor Anker, eins immer vom andern so weit entfernt, daß es bei wechselndem Winde rings um seinen Anker schwenken kann, ohne mit den andern Schiffen zusammen zu gerathen. In der Mitte aller liegt stolz, uns die Flanke zukehrend, die „Gazelle". Lang hingedehnt wiegt sich der elegant geformte Rumpf auf dem Wasser, wie drohend in seinem tiefen Schwarz, von dem sich contrastirend der blendende Schmuck der Fregatte, der breite, weiße Batteriestreifen abhebt; auf diesem grellen Weiß setzen sich wieder mit energischer Farbenwirkung die dreizehn viereckigen schwarzen Stückpforten mit ihren Geschützmündungen ab, und lassen recht deutlich ins Auge springen, wie der obere Theil der Schiffswand in graziöser Curve ein wenig nach innen geneigt liegt, um das Entern zu erschweren. Die Fläche der Schiffswand mit ihrem Farbenwechsel begrenzen allerseits gefällige Conturen: vorn die kühn und doch äußerst gefällig geschwungene, einer geschweiften Console ähnlich vorspringende Linie des Scheg und des Galjon, das dem Bugspriet als Unterstützung dient; hinten der feine, elegant nachlässig in stumpfen Winkeln gebrochene Contur von Heck, Spiegel und Steuer, der sich um so hübscher ausnimmt, je schräger das Heck mit seinen schön geschnitzten schwarzen Erkern nach hinten hinauslehnt. Unten begrenzt den Schiffskörper die scharfe gerade Wasserlinie, fein gesäumt mit einer schmalen zart meergrünen Kante — es ist der Kupferbeschlag des Schiffsbodens, der ein wenig über das Wasser herausschaut und von der langen Reise mit Grünspan bedeckt, nicht mehr das glänzende röthliche Gelb zeigt, wie bei neuen Schiffen. Auch den oberen Abschluß des Schiffskörpers bildet eine scharfe gerade Linie; denn das

leise Aufsteigen derselben nach den Enden zu ist bei den Schiffen neuer Construction dem Auge kaum bemerkbar, während dieser „Spring" des Decks in früheren Zeiten ungleich größer war und z. B. bei der „Gefion" noch auffällig genug hervortritt, namentlich wenn man sich auf dem Oberdeck selbst befindet. Diese obere abschließende Linie erscheint mit einer weißen feingerippten Kante gesäumt, es ist die Reihe der sackförmig zusammengebundenen Hängematten der Matrosen, die behufs der Lüftung, wie auf allen Kriegsschiffen, Stück an Stück gereiht in einer Auskehlung der Schanzkleidung lehnen und einen eigenthümlichen Abschluß des Ganzen bilden. Ueber dem Schiffskörper aber, aus dem Rumpf emporwachsend bis in schwindelnde Höhe, erhebt sich in gegliedertem Aufschwung die prächtige Takelage. Hier empfindet man so recht, daß die Vollschifftakelage doch die schönste von allen ist. Gleich gewaltigen Christbäumen streben die drei mächtigen Masten mit ihren Verlängerungen, den Stengen, empor, und wie Strahlenbündel, wie unzählige hinter dem Mast emporlaufende, nach oben convergirende Stützen schießen vom Schiffskörper aus die Wanten und Pardunen und die Taue in die Höhe, welche den Mast nach rückwärts halten. Und die Büschel dieser Taue erscheinen um so dichter und reicher, als auch die größte Zahl der dünneren Taue, welche zur Regierung der Raaen und Segel dienen, parallel mit ihnen hinter den Masten herniederläuft. Jeder Mast mit seinen Tauen stellt sich so dem Auge als eine mächtige durchsichtige Pyramide dar mit breiter Basis und feiner scharfer Spitze, dem Bau eines gothischen Münsterthurmes ähnlich mit seiner zarten durchbrochenen Arbeit. Innerhalb dieser Pyramide aber zeigt sich eine wohlthuende Gliederung, da jede Stenge, jede Mastverlängerung mit ihren Haltetauen in sich wieder eine kleinere, innere Pyramide bildet, die nur dazu vorhanden zu sein scheint, den durchsichtigen Körper des Ganzen wirksam zu beleben. Wo nun diese kleineren inneren Pyramiden sich von einander absetzen, an den Punkten, wo die Vereinigung von je zwei Mastverlängerungen liegt, da schweben, horizontal aufgehängt, in hoher Luft die Raaen, an denen die Segel festgemacht sind. Vierfach an jedem Mast hängen sie über einander, mit schöner Ebenmäßigkeit nach oben sich verjüngend, und ihre weitragenden Enden bleiben nicht in häßlicher spitz ausspringender Vereinzelung wie beim Raasegel des Flußschiffes, dieselben finden wieder durch besondere Taue ihre Verbindung mit den Masten und dem Körper des Schiffs, was dem Ganzen den Charakter fester innerlicher Geschlossenheit und harmonischer Abrundung verleiht. Wie ein wirres und doch streng regelmäßig geflochtenes Netzwerk, zart und überaus kunstvoll, zeichnen sich in den weiten Zwischenräumen der Masten die verbindenden Taue derselben, die Brassen und die Stage, als feine schwarze Linien gegen den Himmel ab, und schaffen so einen gewissermaßen künstlerischen Schluß der Kette zwischen den pyramidal, in vollendetem Ebenmaß der Erscheinung aufstrebenden einzelnen Masten

mit ihrer Zurüstung. Als Krönung des Ganzen, als letzter Schmuck des luftigen Aufbaues der Takelage, weht spielend, wie nachlässig in Wellen sich niederkräuselnd, der lange schmale Wimpel vom Großtop, der Spitze des mittleren Mastes, herab; trotzig vorspringend ragt vorn das Bugspriet, durch die starken Stage halb nach oben gezogen, weit über die Wasserfläche hin; und fröhlich flattert hinten von der aufgerichteten Gaffel des Kreuzmastes die weiße Flagge mit ihrem schwarzen Adler in der Mitte und dem eisernen Kreuz oben in der inneren Ecke, mit dem glorreichen Symbol, das einst die Schlachten der Freiheitskriege gewann, und jetzt die deutschen Interessen im fernen Indien und China schützt.

Wir haben gezögert uns an Bord zu begeben. Denn auf dem Deck der „Gazelle" herrscht anscheinend ein wirres Durcheinander, in das wir nicht hineingerathen möchten: ein Summen, unterbrochen von scharfen Commandopfiffen, reges Hin- und Hereilen der Mannschaft lassen keinen Zweifel daran, daß augenblicklich Dienst ist. Da ist natürlich ein Besteigen des Schiffs nicht erlaubt, während sonst zu jeder dienstfreien Zeit, ebenso wie auf den Kriegsschiffen aller andern Nationen, der Besuch mit größter Liberalität gestattet wird, sogar in der Weise, daß man ohne zu fragen durch alle Etagen des Schiffs von oben bis unten hindurchgehen kann, und einzig die geschlossenen Thüren zu respectiren hat. An Bord der „Gazelle" scheint sich aber jetzt plötzlich das Leben zu verdoppeln: erneuter Commandoruf, gellendes Pfeifen, in so wild contrastirenden Tönen, wie man sie sonst nicht hört, und in dichtem schwarzem Gewimmel klettert es sofort mit rasender Geschwindigkeit empor in den Wanten, den Tauen welche die Masten nach den Seiten hin halten und vermöge quer eingeflochtener dünner Leinen zugleich als Strickleiter dienen. Die unteren Raaen füllen sich mit Matrosen, doch die aufsteigende dunkle Masse scheint dadurch nicht geschwächt, immer höher zieht sich das Gewimmel, der einzelne Mann ist in den Wanten nicht deutlich erkennbar, es sieht aus, als ob die Maschen des Taugewirres in stetem Wechsel von schwarzen Punkten ausgefüllt würden — da, plötzlich, ehe wir es uns versehen, fallen wie mit einem Zauberschlage, weißen Wolken ähnlich sich entrollend, die vom Regen naß gewordenen Segel nieder. Der Zweck des Manövers ist erreicht, ebenso schnell, wie sie sich gefüllt, entleert sich die Takelage von Mannschaften, der Dienst scheint beendigt, und wir nehmen ein Boot, um nach dem Schiffe hinzufahren, auf dem unsre braven blauen Jungen ihre Schnelligkeit in Handhabung der Takelage bewährt haben.

Erst beim Näherkommen gewahren wir, wie hoch sich die Schiffswand aus dem Wasser hebt, wie weit über unsren Köpfen die Kanonen der Batterie herausstarren. Wir sind dicht am Schiff, da ruft uns die Schildwache auf der Fallreeptreppe zu, daß der Dienst noch fortdaure, aber binnen wenigen Minuten zu Ende sein werde. Diese Zeit benutzen wir, um uns einmal hart an der

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Schiffswand um den großen Körper herumfahren zu lassen. Unser Boot gleitet längs der schwarzen Schiffwand hin, die mit Planken von großer Dicke, aber verhältnißmäßig geringer Breite bekleidet ist, damit die Plankenhaut den Formen des Gerippes recht willig sich anschmiege; wir können den Kupferbeschlag nahe der Wasserlinie mit seinen papierdünnen Platten von Folioformat und mit den unzähligen kleinen Kupfernägeln darin mit den Händen berühren; wir bemerken jetzt auch dicht über dem Kupferbeschlag die Reihe der Lichtpforten des Zwischendecks, die handgroßen, kreisförmigen Augen mit Glaslinsen von enormer Stärke, und über unsrem Haupte strecken sich die Geschützrohre weit aus den Pforten hervor, stark hervortretenden Gesimsstücken über den Fenstern eines großen Hauses vergleichbar. Wir sind am hintern Ende des Schiffes angelangt, das Boot wendet, wir befinden uns unter dem überragenden „Heck", der halbkreisförmig gebauten Hinterfläche des obern Schiffskörpers mit den zahlreichen, hart aneinanderstoßenden Fenstern der Capitänskajüte und den zwei Erkern auf deren beiden Flanken, deren schwarzes Schnitzwerk an die kunstvollen Holzsculpturen der Gondeln in der Marmorstadt Venedig erinnert. Ein wenig tiefer, da, wo der breite Obertheil nach der Wasserlinie zu sich verengert und zum „Spiegel" verschärft, wo die Näthe des Plankenbelaufs auffallendere Curven zeigen, erblicken wir dicht vor uns das mächtige fußdicke Steuer, nicht breiter als eine gewöhnliche Thür, aber um dreifache Mannshöhe unter Wasser reichend: hier, zwischen dem Steuer, das der Seemann blos „das Ruder" nennt, und dem Schiffe sehen wir in seltsam schwankendem spiegelnden Bilde aus dem Wasser die bronzenen Schraubenflügel heraufglänzen. Ueber unsern Kopf hinweg aber ragt der lange starke Giekbaum, eine Art horizontaler unterer „Segelstange" des hintersten mächtigen Gaffelsegels, dessen Fläche, wie man in den Werkstätten der Segelmacher sehen kann, vollkommen ausreicht, den Fußboden eines großen Saales zu bedecken. Dicht unter dem Giekbaum sind die Rettungsbojen festgemacht, große schwarze Hohlkugeln, die, wenn ein Mann über Bord gefallen ist, durch einfache Berührung eines Knopfs blitzschnell ins Wasser geworfen und zur Nachtzeit auch erleuchtet werden; ist die See nicht zu unruhig, so kann der Verunglückte leicht die Boje erreichen, die ihn über Wasser hält, und der Mannschaft im ausgesetzten Boot ist das Auffinden sehr erleichtert. Unser Boot steuert jetzt längs der andren Flanke der Fregatte unter der langen Reihe von Feuerschlünden nach vorn, eine Wendung bringt es plötzlich vor den mächtig gewölbten Bug. In der Mitte desselben steigt ziemlich senkrecht der baumstarke Vorsteven auf, ein gewaltiger Balken, der gleichsam die vordere Kante des ganzen Schiffskörpers bildet, und oben als Scheg in schöner Wellenlinie nach vorwärts ausgeschweift ist: so dient er wie eine Console dem Galjon, einer scharf, schnabelartig vorspringenden Galerie, als Träger, und die letztere ist wieder für das Bugspriet eine ornamentale Basis, während sie an ihrer vor-

dern Spitze das weiße Wappenschild des Schiffes mit dem Bilde einer springenden Gazelle weist. Zu beiden Seiten des Galjons hängen unter den Krahnbalken die wuchtigen Anker mit ihren massiven eisernen Armen und Flüen (Schaufelenden); aus den Klüsen, den hierfür bestimmten augenförmigen Oeffnungen, kommen die kolossalen Glieder der Ankerketten hervor; und über den ganzen Bug, weit nach vorn hinaus, streckt sich das lange Bugspriet mit seiner Verlängerung, dem Klüverbaum und der Unzahl stärkerer und schwächerer Taue, die ihn nach allen Seiten gegen das Abschlenkern bei starkem Seegang zu halten bestimmt sind.

Unsere Kreisfahrt um die Fregatte ist vollendet, da ruft die Schildwache mit einer Zuvorkommenheit gegen das Publikum, welche die Besatzung unserer Schiffe auszeichnet, daß jetzt an Bord zu kommen verstattet ist. In der Mitte der Schiffsseite ist an der Schanzkleidung des Oberdecks eine Lücke ausgeschnitten; vor derselben hat man eine balkonartige Plattform angebracht, auf welcher der Marinesoldat Schildwach steht, und zu dieser Plattform führt längs der Schiffswand eine bequeme, bis zum Wasserspiegel reichende Treppe mit Geländer empor. Aber nicht immer ist der Zugang so bequem gemacht; nur für die Zeit, wo das Schiff im Hafen liegt, kommt man den Besuchern in dieser Weise entgegen. In See müssen dicke, horizontal wie Treppenstufen an die Schiffswand genagelte Leisten als Stützen für die Füße, ein über Bord geworfenes Tau, das Fallreep, für die Hände genügen, wenn man sich an Bord hinaufarbeiten will und bei dem Schaukeln und Schlingern des Schiffs fällt allerdings dem, der zum ersten Male aufsteigt, das Aufklettern etwas schwer. Heut machen wir uns die Bequemlichkeit zu Nutze, wir steigen zwischen den bronzenen resp. gußstählernen Mündungen der Geschütze, die uns in der Nähe erst recht kolossal vorkommen, empor, an der Schildwache vorbei, und stehen plötzlich inmitten einer ganz neuen Scenerie.

Wie eine mächtige Brücke, die nach Art der Eisenbahnbrücken eben ohne Steigung und Senkung gelegt ist, in der Breite einer großen Straße bei ziemlich 200 Fuß Länge, dehnt sich die gewaltige Fläche des Oberdecks rechts und links vor uns hin, beiderseits von einem massiven brusthohen Geländer eingefaßt, während sich in der Mittellinie eine Masse wirrer hochragender Gegenstände aufthürmt, über welche unser Auge zuerst unterscheidungslos hingleitet. (Auf größeren Schiffen, als den gedeckten Corvetten mit ihrem niedrigen Bord, also auf Fregatten und Linienschiffen, wo die Schanzkleidung mehr als Mannshöhe hat, fällt mit dem Mangel der Aussicht nach allen Seiten auch die Aehnlichkeit des Decks mit einer Brücke weg; dort fühlt man sich fast wie in einem langen Saale, von dem die Decke weggenommen worden ist.) Auf den gedeckten Corvetten dagegen ist, wie gesagt, der Boden schnurgerade auch ohne die Wölbung nach den Seiten zu, wie sie auf kleineren Schiffen zu finden ist

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

plan und eben, wie die Dielen einer Stube und um die Sauberkeit dieser Deckplanken, die sich von gewöhnlichen Dielen nur durch ihre weit geringere Breite unterscheiden, könnte manche Hausfrau den Capitän des Schiffs beneiden. Denn das „Schönmachen" und „Feinmachen" ist eine Arbeit, auf die namentlich bei Kriegsschiffen so viel Zeit verwandt wird, wie nirgend wo anders. Obwohl es auf dem Deck keineswegs sehr laut ist, herrscht daselbst doch buntes Leben. Außer dem wachthabenden Cadetten, der mit dem Fernrohr auf der Commandobrücke steht, sind keine Offiziere auf Deck; aber zahlreiche Gruppen von Matrosen haben sich in den schützenden Winkeln niedergelassen, deren es unter den zahlreichen Schiffsutensilien größeren Umfanges, wie Booten, aufgeschossenen Taurollen, Kanonen u. s. w. so viele giebt. Hier liegt eine Anzahl älterer Leute, die kurze Pfeife im Munde, und vergnügt sich am Kartenspiel; dort sitzen fleißige Künstler und bessern mit sichtlicher Liebe und wirklich großer Virtuosität ihre Kleidungsstücke aus. Der Matrose versteht sich darauf weit besser als der Landsoldat. Wieder andere haben sich hingestreckt und schlafen in einer schattigen Ecke; noch andere lehnen über Bord und schauen in die Föhrde hinaus, oder sehen erwartungsvoll nach der Stadt hin, wo vom Bollwerk soeben Boote mit hellen Damentoiletten abstoßen wollen; andere schlendern lachend und plaudernd auf dem Deck dahin. Kaum haben sie unsere Ankunft bemerkt, als sie sofort mit eifriger Dienstfertigkeit zahlreich herbeieilen, um uns als Führer durch das Schiff zu dienen, aus Liebe zur Sache, in stolzer Freude darüber, uns ihr Schiff bewundern zu lassen. Auch wer viele Kriegsschiffe verschiedener Nationen besucht hat, wird gern die Begleitung annehmen; hin und wieder fällt doch eine neue Erfindung auf, die kürzlich auf der preußischen Marine eingeführt worden ist; man hört, wenn man nur die Leute auf ihre Weise zu fragen versteht, manches Interessante über die Eigenschaften der Schiffe und aus dem kurzen dänischen Kriege, den Uebungsreisen, dem Dienstbetriebe in der Marine bekommt man Schilderungen von so pikanter „Localfarbe" zu hören, daß es wahrlich nicht gereut, eine Erzählung aus dem Munde der Matrosen angehört zu haben, um so mehr, als sich unter diesen Matrosen zuweilen junge Leute von sehr hübscher Bildung finden.

Wir sind nach der vorderen Spitze des Schiffs gekommen, um von hier aus einmal die ganze Länge des Oberdecks zu überschauen und dann die Einzelheiten genauer zu betrachten. Ein Blick rückwärts zeigt uns jetzt das Galjon, von dem uns der vordere Theil der Deckbrüstung scheidet, und das mächtige Bugspriet mit seinen gewaltigen beiden Querstäben (der „Blinderaa") von oben, vor uns finden wir die großartigere Perspective über das ganze Deck mit seinen Masten in der Mitte. Namentlich der vordere, der Fockmast fällt uns in seinen kolossalen Dimensionen hier so recht in die Augen; dicker als ein starker Waldbaum (denn er ist aus mehren Theilen zusammengesetzt

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

und von zahlreichen eisernen Ringen gehalten) steigt der kolossale Baum kerzengerade in die Höhe, und sein erster Absatz, wo die erste Verlängerung beginnt, und die erste mächtig lange Raa, mit ihren Enden die Breite des Schiffs weit überragend, aufgehängt ist, liegt schon so hoch, daß wir nur mit Mühe den Kopf so weit zurückbiegen, um dieselbe sehen zu können. Dort, dicht über der untersten Raa laufen die starken Wanten zusammen, die acht Taue, die jederseits vom Bord als Strickleitern nach der Spitze des Untermastes emporgespannt sind, und dem Auge so auf den Seiten einen Abschluß gewähren, indem sie bei allen drei Masten eine förmliche Tauwand auf jeder Seite des Schiffs bilden, ein Eindruck, der noch durch die kolossalen Davits verstärkt wird, auswärtslehnenden Stützen zum Aussetzen der Boote, und wie die Plattform eines Thurmes sehen wir hoch in der Luft den Breterboden des Mars, eine breite Platte ohne Geländer, die um den Mast wie ein Kragen liegt und den Seeleuten darauf nur rechts und links durch die aufwärts gehenden Wandtaue einigen Schutz gegen das Herabfallen bietet, dieselbe Platte, welche von Binnenländern mit dem in der Seesprache nicht mehr gekannten Namen „Mastkorb" bezeichnet wird. Gleitet der Blick vom Mast hernieder, so findet er dicht vor den Füßen des Beschauers in der vordern Spitze des Decks wundersame Figuren, wie seltsam verschlungene orientalische Schrift- oder Namenszüge aus Messing, die zur Verschönerung in die Deckplanken eingelassen zu sein scheinen; doch diese hieroglyphischen Curven haben ihre sehr praktischen Zwecke, es sind die für die verschiedensten Richtungen berechneten Kreisschienen für das Rappert (Schiffslafette) des mächtigen gezogenen Gußstahl-24-Pfünders, der hart neben uns steht und als Pivotgeschütz bei Verfolgungen zu dienen bestimmt ist. Sonst erblicken wir keine Geschütze auf dem Oberdeck, im auffälligsten Gegensatz zu anderen Kriegsschiffen, bei denen die Flanken des Decks stets mit Breitseitgeschützen förmlich gespickt erscheinen. Denn das Oberdeck der gedeckten Corvette ist von Artillerie ganz klar, und weist dem Beschauer nur Ausrüstungsstücke für den rein nautischen Dienst. Indem wir langsam das Deck hinabwandern, finden wir am Fockmast die Ankerbeting, einen senkrechten Rahmen aus mächtigen massiven Balken zum Festlegen der Ankerketten, ferner die riesigen Spilln, Wellen zum Aufwinden der Ankerketten, die von den Matrosen mittelst eingesteckter schwerer massiv eiserner Spaken gedreht werden. In der Mitte des Schiffs, in den Zwischenräumen der drei Masten lagern auf dem Deck sodann umgestülpte Boote, zum Theil von bedeutender Größe, deren feine Formen wir hier ganz in der Nähe bewundern können; dazwischen gähnen hier und da dunkle viereckige Luken, Oeffnungen von der Größe einer Tischplatte im Oberdeck, zum Theil mit einem Geländer eingefaßt, durch welche den Besucher kleine, sehr zierliche, messingbeschlagene Treppen nach den unteren Räumen hinabführen. Reserveausrüstungsstücke vervollständigen das bunte Bild des Decks;

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

lang hingestreckt, so lang, daß sie einen großen Theil der gesammten Schiffslänge einnimmt, in der Mitte so dick wie der Leib eines starken Mannes und nach beiden Enden spitz zulaufend liegt eine mächtige Reserveraa neben den Masten, und auf der anderen Seite lagert ebenso eine noch dickere Stenge (Mastverlängerung), ein so massiger Baum, daß man kaum begreift, wie derselbe in die enorme Höhe des Mars aufgewunden werden kann. Dicht dabei fällt der Blick wieder auf ein leichtes zierliches Bootsgeschütz, einen allerliebsten Gußstahlvierpfünder mit Hinterladung und Keilverschluß; dort zeigt eine Reserveschraube ihre wuchtigen gelbbronzenen Flügel, deren jeder bedeutend länger ist als die Klafterweite eines großen Mannes von den Fingerspitzen des ausgespannten rechten bis zu denen des linken Arms. Hinter jedem Mast aber steigt eine die Augen wahrhaft verwirrende Fülle von dünneren und dickeren Tauen nach dem Mars und noch höher empor: da sind Fallen, die Toppenanten, die Schooten, die oberen Brassen und wie sie alle heißen, sämmtliche Taue eines jeden der oberen Segel, viele von ihnen in verschiedenen Strängen aufwärts und wieder niederlaufend, da sie durch Blöcke (Flaschenzugrollen) meist in mehren Zickzackgängen gelegt und endlich unten am Mast an zahllosen Klampen, jedes an seiner bestimmten Rolle festgemacht sind. In der Mitte all dieses Gewirres von Tauen fließt in leichter schmaler weißer Wellenlinie das zusammengeschnürte große Gaffelsegel (das Schoonersegel, auch mit dem englischen Namen try-sail bezeichnet) gefällig längs des blaßgelb gestrichenen Maststammes hernieder.

Ziemlich in der Mitte des Schiffs steigt aus einem kolossalen schwarzen Eisenkasten der hohe schwarze Schornstein der Schraubenmaschine in der Dicke eines riesigen Bottichs empor, oben nach vier Seiten durch eiserne Ketten resp. Stangen gehalten, und besonders hier in der Nähe der Maschine, aber auch an verschiedenen Stellen des Decks, fallen große senkrecht aufsteigende Blechröhren von mehr als Mannshöhe ins Auge, vom Umfang tüchtiger Kanonenröhre, und am obern Ende so umgebogen, daß sie ihre breite Oeffnung nach der Seite hinkehren. Es sind die Ventilatoren, welche mit ihrer Oeffnung nach der jedesmaligen Windrichtung gestellt werden, und bestimmt sind, die frische Luft aufzufangen und durch Löcher in den Decken unten nach der Batterie und den tiefer im Schiff gelegenen Räumlichkeiten zu leiten, also Instrumente, die für das Wohlbefinden der Besatzung von höchster Wichtigkeit sind. Nahe dem hintersten, dem Kreuzmast, liegt, von eisernen Stützen in etwa 8 Fuß Höhe getragen, quer über das Deck von Bord zu Bord die Commandobrücke, eine Einrichtung, die man nur auf den neuesten ohne Schanze gebauten Schraubenschiffen findet, und die offenbar von den Raddampfern entlehnt ist, bei denen sich die Radkastenbrücke, die Verbindung der beiden Radkastenscheitel als der beiden höchsten Aussichtspunkte für die Schiffsoffiziere von selbst ergab. Diese

schmale Brücke mit dem schmächtigen, durchsichtigen Geländer ist der Aufenthaltsort des Offiziers, der grade das Commando führt, im Gefecht der des Commandanten mit seinem Stabe; von hier aus kann er alles am besten übersehen und leiten, denn er hat das Schiff mit dem größten Theil seiner Länge grade vor sich; Telegraphen und Sprachröhre übermitteln seine Befehle nach der Maschine und nach der Batterie mit ihren Geschützen; der Compaß in seinem zierlichen glockenartigen Gehäuse mit der Glasscheibe steht ihm unmittelbar unter den Augen; und das Gleiche gilt von dem schönen, elegant mit Messing beschlagenen and mit Mahagonieinlage verzierten Steuerrade, das senkrecht quer vor ihm steht, und dessen Speichen, die als Handgriffe geformt über den Radkranz hinausreichen, von vier bis acht kräftigen Matrosenhänden gedreht, vermöge der Steuerketten dem Ruder und damit dem Schiff die gewünschte Richtung geben. Auch hinter dem dritten, dem Kreuzmast, bietet sich unsrem Auge noch manches Neue: hier liegt der große, mannsdicke Giekbaum horizontal vom Mastfuß bis weit über die Deckbrüstung hinweg; unter seinem äußern Ende, quer vor der Hinterseite des Schiffs aufgehängt, schaukelt sich hoch über dem Wasser das niedlichste Boot des Schiffs, die lange, zierlich geschnittene Heckjolle; innenbords sehen wir die Knöpfe für den Mechanismus der Rettungsbojen, die wir oben beschrieben, und dicht davor steht, auch wieder auf Messingschienen im Deck das zweite Pivotgeschütz, ebenfalls ein gewaltiger gezogner Gußstahl-24-Pfünder, der 68pfündige Vollgeschosse schleudert, zur Abwehr des Feindes bei einem Rückzuge.

Durch eine der oben beschriebenen viereckigen Luken, die mit horizontalen Schiebe- oder Einsatzthüren verschlossen werden können, steigen wir auf einer hübschen Treppe nieder in die Batterie. Hatten wir auf dem Oberdeck vorzugsweise den Eindruck lebendigster Mannigfaltigkeit, so frappiren hier unten in der Batterie die starre Ruhe und Gleichförmigkeit und der düstere Ernst. Während am hintern Ende des Schiffs eine schön getäfelte Querwand von Eichenholz die geschmackvoll meublirte Capitänskajüte abschließt, dehnt sich von dieser ab die ganze Länge des Schiffs ohne Unterbrechung vor uns aus. Blos in der Mitte gehen die dicken Mastenstämme von der Decke bis zum Boden des Raums hindurch, in weiten Entfernungen von einander, und gemeinschaftlich von den langen Windungen der hier aufbewahrten Ankerketten mit ihren kolossalen Gliedern dicht am Boden umschlungen, und ebenso die schwarzen Eisenkasten, welche den Schornstein und die Ventilatoren einschließen, während in den Zwischenräumen der Masten noch Luken mit Treppen nebst Haufen von Kanonenkugeln in die Augen fallen. Sonst aber zieht in dem großen Raum nichts die Aufmerksamkeit auf sich, als die lange Reihe von dreizehn Geschützen an jeder Seite, die wie eine Allee von ägyptischen Sphinxen einförmig längs der ganzen Schiffswand aufgepflanzt stehn, mit schweren Tauen und Blöcken an den massiven Eichenwänden befestigt und mit den Mündungen durch die weit offenen quadra-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

tischen Stückpforten hinausschauend, durch welche die frische Seeluft in vollem Strome hereindringt mit einem würzigen feinen Beischmack von Theer, und den Aufenthalt in diesem Raume für jeden Seemann erquicklich macht. Der Boden besteht ebenso wie das Oberdeck wieder aus auffallend schmalen, penibel sauber gehaltenen Planken, während die Decke dicht über unsern Köpfen nicht verschält ist, sondern die mächtigen Deckbalken, d. h. die Querbalken zeigt, welche das Oberdeck tragen und in deren Zwischenräumen Enterbeile und Pistolen, Revolver und Zündnadelbüchsen mit ausziehbarer Pike in gewissenhaftester Ordnung aufgehängt sind.

Abermals durch eine Luke zwischen den Masten steigen wir in einen zweiten gedeckten Raum nieder, der sich aber nicht mehr, wie die Batterie, hoch über dem Wasser, sondern mit seiner untern Hälfte schon unter Wasser befindet und durch kleine kreisrunde Fenster mit dicken Glaslinsen im obersten Theile der Wand erleuchtet wird; es ist das Zwischendeck, der Hauptaufenthaltsort der Mannschaft. Der hintere Theil des Schiffes ist wieder durch eine Querwand abgetrennt, und enthält hinter derselben die recht comfortabel eingerichtete Offiziersmeß, den Speise- und Versammlungssaal der Offiziere und Cadetten, um den sich die kleinen Cabinen der einzelnen Offiziere gruppiren. Das übrige Zwischendeck bis in seinen vordersten Theil, wo das Lazareth etablirt ist, d. h. wo hinter einem Segeltuch die Kranken in ihren Hängematten liegen, bildet wieder einen einzigen mächtig langen Raum, in dem sich das bunteste Matrosenleben entfallet. An den Seiten befinden sich Tische, deren Platte an die Wand aufgeklappt werden kann, um den Raum frei zu machen, während das gabelförmige Eisen, welches die Tischbeine ersetzt und die beiden inneren Tischecken von der Decke her hält, ebenso wie die Sitze der Leute entfernt werden können. Es ist gerade Essenszeit — appetitlich duftet Backobst mit Klößen — das ganze Zwischendeck ist gedrängt voll von Matrosen, die alle „schaffen" (essen), in der Back, der Eßschüssel, das wirklich sehr gut zubereitete Essen auf den Tischen vor sich. Der ganze beschriebene Apparat aber verschwindet, sobald es nöthig ist, wie durch Zauberkraft, und ebenso schnell tritt beim Beginn der Schlafenszeit eine andere Scenerie an seine Stelle. In den Deckbalken sind überall, wenige Fuß von einander eiserne Haken eingeschlagen und ein jeder davon correspondirt, der Länge des Schiffs nach, mit einem andern im zweitfolgenden Deckbalken. In den einen dieser Haken werden nun die beiden Oehsen an den beiden oberen Enden der Hängematte, einem viereckigen Bettuch aus starker Segelleinewand, eingehängt und in den andern die beiden Oehsen an den unteren Ecken der Hängematte; so bildet diese letztere ein treffliches Lager, aus dem der Schläfer, weil er durch sein Gewicht tief liegt, nie herausfallen kann, und das sich auch während der stürmischen Bewegungen des Schiffs ruhig in Haken und Oehsen schaukelt. Dicht an der Küche finden wir

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

hier auch den Zugang zur Maschine, durch deren sinnverwirrende Complexe von Röhren, Gestängen und Ventilen — alles blank und sauber mit Oel abgerieben — ein schmaler Steg mit kleinen Treppchen in vielen Windungen führt. Am meisten imponiren dem Laien die gewaltigen Cylinder und der Umfang der massiven Schraubenwelle, deren Lauf man, allerdings oft an dem Boden hinkriechend, bis zum hintersten Theil des Schiffs verfolgen kann. Den größten Eindruck aber macht der Heizraum mit seinem eisernen Fußboden, ein schmaler, dunkler Gang von der Höhe eines Saales zwischen zwei hohen schwarzen Wänden der Kessel, in denen rechts und links kleine Thüren die Oefen bezeichnen, wo stets Feuerungsmaterial und Zunder fertig und bereit liegt, damit man bei eintreffendem Befehl augenblicklich das Feuer anmachen und die Maschine baldmöglichst in Gang bringen könne.

Die Maschine liegt schon sehr tief im Schiffe, und in gleicher Höhe, ebenfalls unter dem Zwischendeck ziehen sich zwischen dem Boden des letzteren und dem untersten Raum des Schiffes große Räumlichkeiten mit Vorräthen aller Art hin: Munition, Proviant, ganze Kammern voll Segel, große eiserne Wasserkisten und die Pumpen für den Fall, daß das Schiff ein Leck bekommt — alles dies ist hier unten aufgespeichert, wahrhaft staunenswerthe Vorräthe, die für die Zeit einer Weltumseglung zu reichen im Stande sind.

Doch uns zieht es aus der dumpfen Tiefe hinauf zur heitern Helle; schnell durcheilen wir emporsteigend das Zwischendeck und die Batterie, wir stehen wieder auf dem Oberdeck und wollen als Schlußeindruck noch das Panorama von dem höchsten Punkte des Schiffs genießen, der ohne große Mühe zugänglich ist. Eine Frage an den nächsten Deckoffizier und wir beginnen von dem Deck aus in den Wanten, den Strickleitern, auf der inneren Seite ein paar Sprossen empor zu klimmen, schwingen uns dann herum und steigen nun gemächlich auf der schrägen Leiter immer höher und höher, bis wir in der Höhe der ersten Raa mit ihrem kolossalen Rack angelangt, durch einen energischen Schwung in das Mars treten. Welch eine Aussicht bietet sich hier zwischen den Tauen der Takelage hindurch! Hoch stehen wir über dem Schiffe, das Deck unter uns erscheint so klein und die Leute darauf so winzig wie Zwerggestalten — groß ist nur drüben unser Nachbar, der Großmast, geblieben, ganz ebenso getakelt wie der, auf welchem wir stehen. Und nun die ferne Aussicht! Das alte Kiel mit dem spitzen Thurm, die Linden von Düsternbrook und drüben die freundlichen Hügel von Ellerbeck, in der Mitte die blanke Föhrde, wie sie, einem breiten Silberbande ähnlich, in leichter Krümmung nach der See hinzieht und im stolzen Kranze um uns die anderen Kriegsschiffe schaukelt — der Anblick ist herzerfreuend! Nur mit Mühe reißen wir uns los, klettern wieder nieder, springen in unser Boot und verlassen die schöne „Gazelle", froh, ein so heiteres Bild von den Kriegsschiffen der preußischen Flotte mit uns zu nehmen.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG