



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Preußische Kriegsmarine : die Dampfkanonenboote.

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

## Preussische Kriegsmarine.

### Die Dampfschiffe.

Nächst den leichten Fregatten (gedeckten Corvetten) und den eigentlichen Corvetten (Blattdeckcorvetten) kommen nun die vorzugsweise zur Vertheidigung der heimischen Küsten und zum Schutz des Handels an fremden Küsten in flachen Gewässern bestimmten Fahrzeuge an die Reihe, die Schraubenschiffe. Bekanntlich besitzt Preußen gegenwärtig zwei Classen dieser Fahrzeuge, die sich aber in Größe und Seefähigkeit wesentlich unterscheiden.

Wir haben zunächst 8 Schraubenschiffe erster Classe, mit 3 schweren gezogenen Pivotgeschützen armirt und mit einer Maschine von 80 Pferdekraft, vollständige hoch als Dreimastschoner getakelte Dampfer, die fast die Größe kleiner Avisos haben, und diese „Schraubendreimastschoner“, wie man sie nennen könnte, sind bisher vielfach bei Expeditionen auch in andre als deutsche Meere verwandt worden und dabei oft von größtem Nutzen gewesen. Zunächst, als man im Jahre 1859 anfang, überhaupt Schraubenschiffe zu bauen, wurden nur 4 von diesen Schiffen, „Chamäleon“, „Komet“, „Cyclop“ und „Delphin“ auf der königlichen Werft in Danzig in Angriff genommen; später baute man dort noch ein fünftes und ein sechstes Fahrzeug dieser Gattung, den „Blix“ und den „Basilius“ (beide 1862 vollendet), und zuletzt von allen (1865) wurden „Drache“ und „Meteor“ vollendet, die schon während des dänischen Krieges auf Stapel gestanden hatten, aber allerdings, wie sich damals recht deutlich sehen ließ, wegen des beabsichtigten Tiefganges und der Nothwendigkeit großer Stabilität bei der schweren Armirung unter der Wasserlinie keine besonders feinen Formen erhalten können. Gerade diese Schraubenschiffe erster Classe haben im Hafen- und Transportdienst, bei Aufnahmen und Peilungen und sonst vielfach die wesentlichsten Dienste geleistet, wie man ja auch nur ihre Namen (selten die der bedeutend kleineren Schiffe zweiter Classe), als in den Häfen ein- oder ausgelaufen in den Zeitungen

erwähnt findet. Einige von ihnen haben auch Reisen in das Mittelmeer gemacht; eine bemerkenswerthere Geschichte aber besitzen von allen nur die beiden „Bliq“ und „Basilisk“. Dieselben waren kurz vor dem Ausbruch des dänischen Krieges in Begleitung des Aviso „preußischer Adler“ nach Konstantinopel geschickt worden, kehrten bei Ausbruch des Krieges sofort zurück, und vereinigten sich als bescheidene Bundesgenossen mit dem stolzen österreichischen Nordseege-  
schwader, das der Art wie der Anzahl der Schiffe nach die Hälfte der ganzen österreichischen Flotte umfaßte und nicht weniger als acht große Schiffe zählte: ein Linienschiff, den prächtigen Zweidecker „Kaiser“, 91,800 Pferdekraft, nach dem jetzt regierenden österreichischen Kaiser benannt; die beiden Panzerfregatten „Don Juan d'Autria“ und „Kaiser Max“, jede von 32 Geschützen und 650 Pferdekraft (die letztere nach dem deutschen Kaiser Maximilian dem Ersten benannt); die Schraubenfregatten „Schwarzenberg“, 60,400 Pferdekraft und „Kadegly“, 31,300 Pferdekraft; die Schraubencorvette „Erzherzog Friedrich“, 22,220 Pferdekraft (nach dem früheren Obercommandanten der österreichischen Marine benannt); die Schraubensloop (bei den Oestreichern trotz ihrer 808 Tonnen Schraubenkanonenboot zweiter Classe genannt) „Seehund“, 4,230 Pferde-  
kraft (die ganz gleiche Sloop „Wall“ war einer Beschädigung wegen in Ramsgate in England zurückgeblieben), und der Kadaviso (Dreimastshooner) „Santa Lucia“, 7,300 Pferdekraft, der seinen Namen von dem kleinen Orte südlich des Gardasees führt, wo die Oestreicher 1849 einen ihrer glänzendsten Siege gewannen. Trotz des großen Mißverhältnisses der österreichischen und preußischen Streitkräfte, welche letzteren erst später durch die „Augusta“ verstärkt wurden, haben doch die preußischen Fahrzeuge d. h. die Kanonenboote (erster Classe) im Seegefecht bei Helgoland Gelegenheit erhalten, in das Gefecht einzugreifen und haben dennoch wenig zu leiden gehabt, da bei ihrer geringen Höhe über Wasser die feindlichen Schüsse stets über sie hinweggingen. Glaubwürdigen Quellen zufolge war es grade hier, wo die österreichische Fregatte „Schwarzenberg“ ihren Fockmast verlor und von den Dänen arg zuerichtet wurde, daß eine Granate von einem preußischen Kanonenboot, welche in der Wasserlinie der dänischen 42-Kanonenfregatte „Niels Juel“ crepirte, dabei ein Leck von 17 Quadratsuß riß, so daß das Wasser stromweise hereinschoß und die Fregatte nöthigte, alle disponible Kraft auf die Pumpen zu verwenden, das Gefecht abzubrechen und die für die Oestreicher so gefährlich gewordene Ver-  
folgung aufzugeben. Und später war es wieder der „Bliq“, dem es gelang, in den flachen Gewässern der schleswigschen Westküste den bekannten Capitän Hammer gefangen zu nehmen. Mit lebhaftem Vergnügen erinnern wir uns noch des Anblicks, wie mitten unter den Schiffsklößen des österreichischen Geschwaders zu Cuzhaven der kleine „Bliq“ seinen langen schwarzen Rumpf, der mit den Reilings immer noch ziemlich hoch über Wasser lag, Leck auf den

Wellen wiegte, so recht determinirt mit seinem scharf senkrecht vorn abschneidenden Vorsteven und dem horizontal vorschießenden Bugspriet und Klüverbaum darüber, auf dem lustig die weiße Gösch mit dem schwarzen Adler und dem eisernen Kreuz flatterte; wie er seine verhältnißmäßig hohen schlanken Masten, sämmtlich von einer Stenge gekrönt, die gelblich im Sonnenlicht erglänzte, und die drei Raaen am Fockmast im Abendsonnenschein leise hin und her neigte. — Bei größeren Reisen fahren diese Schraubenkanonenboote erster Classe natürlich unter voller Takelage mit allen Raaen, und geben, um sich für den Fall heftigen Seegangs zu erleichtern, dann wohl auch einen Theil ihrer Geschütze an die größeren Schiffe des Geschwaders ab, wie es z. B. der „Delphin“ gethan hatte, als er im Frühjahr 1865 mit der „Nympe“ aus Kiel nach Konstantinopel abging. Im inneren Dienst aber, beim Hafen- und Transportdienst, haben sie meist ihre Geschütze sämmtlich an Bord, lassen aber dann gewöhnlich die Raaen des Fockmasts im Depot zu Stralsund zurück.

Die Größe aller dieser Schraubenkanonenboote erster Classe, welche Dreimastshoonertakelage führen, ist durchgängig genau dieselbe, und zwar ist sie gar nicht so unbedeutend: 121 $\frac{1}{2}$  Fuß Länge (die Kiellänge der Glatdeckcorvette „Nympe“ beträgt auch nur 150 Fuß), 22 $\frac{1}{2}$  Fuß Breite, 9 Fuß Tiefe im Raum und trotzdem bei vollständiger Bemannung und Armirung nur 7—7 $\frac{1}{2}$  Fuß Tiefgang, so daß sich eine Gesamthöhe des Fahrzeugs von 16 $\frac{1}{4}$  Fuß und ein Gehalt von nicht weniger als 300 Tons herausstellt; übrigens kostet auch jedes einzelne nicht weniger als 66,000, mit Armirung aber ziemlich 80,000 Thlr. Ihre Bemannung beträgt 40 Mann (Maximaletat 50 Mann, außer 6 Mann Reserve) und die Armirung mit 3 gezogenen 24pfündern auf Drehscheiben, welche 68pfündige Vollgeschosse schleudern (auch wohl 2 gezogenen 24pfündern und 1 68 pfündigen Bombenkanon Nr. 1), verleiht ihnen Schiffen von 12 und selbst noch mehr Kanonen gewöhnlicher Armirung gegenüber ein entschiedenes Uebergewicht. Denn die letzteren, selbst wenn sie 14 glatte 30pfünder führen, können doch in der Breitseite nur 7 Geschütze verwenden, also im Ganzen nur 210 Pfund Eisen schleudern, während das Schraubenkanonenboot alle Geschütze nach einer Flanke zu richten im Stande ist und Geschosse im Gesamtgewicht von 204 Pfund schleudert, wobei wir die größere Tragweite und die größere Percussionsfähigkeit der Kanonen des gezogenen Systems nicht in Anschlag bringen. Die Geschütze sind nun auf dem Oberdeck der Art placirt, daß eins ganz vorn im Bug, ein anderes ganz hinten im Heck und das dritte zwischen dem Großmast und dem davorstehenden Schornstein auf Kreisschienen aufgestellt ist. Hinsichtlich der Takelage aber fällt es vor allem auf, daß die beiden anderen Masten, in ziemlich gleicher Höhe, sehr weit auseinanderstehen, während der hinterste Mast, der Besanmast, bedeutend kleiner ist als die beiden vorderen, und dem Großmast sehr nahe steht. Die Schnelligkeit dieser Fahrzeuge mit

ihren vorzüglichen, aus der berühmten Fabrik von Penn und Son in Greenwich stammenden Trunkmaschinen neuester Construction von 80 Pferdekraft, die 145 Umdrehungen in der Minute machen, soll es bei günstigen Umständen unter Segel und Dampf sogar bis auf 9 Knoten gebracht haben, was namentlich im Verhältniß zu unseren größeren Schiffen sehr viel ist. Bloß unter Segel allerdings leisten diese Fahrzeuge weniger, schon weil sie die Schraube nicht ausheben können, da ihnen der Schraubenbrunnen fehlt; indessen schadet dies wenig, da sie im Kriege doch fast ausschließlich unter Dampf laufen, namentlich wenn man ihnen, wie früher beabsichtigt war, die Aufgabe zuweist, die Rauffahrer der feindlichen Nation als Preisen aufzubringen.

Die innere Anordnung der Räumlichkeiten ist der Art getroffen, daß der ganze Raum zwischen dem einzigen Deck des Schiffes, dem Oberdeck und dem Kiel von hinten nach vorn in folgende verschiedene Abschnitte zerfällt. Der hinterste Abschnitt ist die Kajüte der Offiziere, weiter nach vorn kommen der Raum für die Maschinisten, für Proviant, für Wasser, und im Boden des Schiffs die Pulverkammer, die sich wie bei allen Kriegsschiffen im Nothfall unter Wasser setzen läßt. In der Gegend des Großmasts befindet sich der Maschinenraum und der Kesselraum, und von hier aus steigt auch der Schornstein zwischen dem Großmast und dem Fockmast empor; im vorderen Theil endlich befindet sich das allerdings etwas enge und dunkle „Volkslogis“, der Aufenthaltsort der Matrosen. Von den 4 Booten des Schraubenkanonenboots erster Classe hängen zwei auf beiden Seiten des Großmasts, das dritte hinten quer vor dem Heck, und noch eins endlich ist auf dem Deck verstaute. Daß übrigens diese Fahrzeuge sogar 4 Boote führen, zeigt aufs neue, wie unpassend der Name Kanonenboot ist, der eher auf die steam launches, die canots à vapeur der großen englischen und französischen Kriegsschiffe passen würde, d. h. die größten Boote dieser Schiffe, die mit einer einfachen oder doppelten Schraubenmaschine von 6 Pferdekraft versehen und für Landungen mit einer 12pfündigen Granatkanone im Bug ausgerüstet sind. Die gesammte Maschinerie unserer Schraubenkanonenboote erster Classe liegt nun nach dem Obigen ebenso wie die Pulverkammer unter Wasser und ist außerdem noch durch die an den Seiten angebrachten Kohlenbehälter vor Schüssen gesichert.

Den wenigen dänischen Kanonenbooten, die nur 2 Geschütze (glatte 30pfünder oder 60pfündige Bombenkanonen) führen, und Maschinen von bloß 40 Pferdekraft haben, sind diese preussischen Kanonenboote erster Classe entschieden überlegen, durch Schnelligkeit wie durch Geschützkräft, wenn sie es auch mit den größeren dänischen Kriegsschiffen natürlich nicht haben aufnehmen können. Um aber für flache Gewässer den preussischen Kanonenbooten doch einigermaßen die Spitze bieten zu können, hatte man seiner Zeit in Kopenhagen projectirt, Schraubenkanonenboote von gleicher Bewaffnung wie die preussischen und mit

Maschinen von 70 Pferdekraft bei nur  $16\frac{1}{2}$  Fuß Breite zu bauen, um durch den geringen Wasserwiderstand eine Schnelligkeit von  $10\frac{1}{2}$  Knoten zu erreichen — doch hat man jetzt anscheinend die Sache wieder fallen lassen, wohl deshalb, weil die Stabilität so schmaler Fahrzeuge allzuviel würde zu wünschen übrig gelassen haben.

Von viel geringerem Werthe als die eben beschriebenen 8 Dreimastshooner, die Schraubenkanonenboote erster Classe, sind die bedeutend kleineren 15 Schraubenkanonenboote zweiter Classe, welche eigentlich nur eine Bootstafelage von 3 niedrigen Masten von ziemlich gleicher Höhe mit je einem Liggersegel und mit Stagfock und Klüver am kurzen Bugspriet führen, und somit Schraubenlugger genannt werden könnten; auch ihre Maschine hat nur eine Stärke von 60 Pferdekraft und die Armirung besteht bloß in zwei gezogenen Geschützen. Diese Fahrzeuge sind, im Gegensatz zu den größeren Fahrzeugen erster Classe, auf Privatwerften gebaut worden, wo sie allerdings schon auf Stapel keinen besonders imposanten Eindruck machten, und zwar sind von denselben gebaut:

„Salamander“, „Schwalbe“, „Skorpion“, „Sperber“ in Stettin;

„Tiger“, „Wolf“, „Wespe“ in Grabow bei Stettin;

„Ratter“, „Pfeil“ in Wolgast;

„Jäger“, „Krokodil“ (über deren Bau übrigens geklagt wird) in Elbing;

„Fuchs“, „Hai“, „Habicht“, „Hyäne“ in Danzig.

Der Tiefgang dieser Kanonenboote ist kaum mehr als um einen halben Fuß geringer als bei den Schraubenkanonenbooten erster Classe, und während sie so in der Fähigkeit in flachen Gewässern zu operiren den letzteren gegenüber kaum etwas voraus haben, läßt dagegen ihre Seetüchtigkeit unendlich viel mehr zu wünschen übrig, namentlich wegen der bei Seegang fortwährend über Deck brechenden Wellen und des starken Schlingerns (seitlichen Schaukeln), das die Bedienung der Geschütze äußerst schwierig macht. Auch ihre Schnelligkeit, die bei der kleinen Maschine und Schraube ohnehin nicht bedeutend sein kann, ist durch die im Verhältniß zur Länge bedeutend größere Breite viel mehr als bei den Fahrzeugen erster Classe beeinträchtigt. Die Dimensionen dieser Schraubenkanonenboote zweiter Classe sind, wie wir bemerkten, nicht grade bedeutend: 106 Fuß Länge,  $21\frac{1}{2}$  Fuß Breite,  $8\frac{1}{2}$  Fuß Tiefe im Raum bei  $6\frac{1}{2}$  Fuß Tiefgang mit vollständiger Ausrüstung und Bemannung und ein Tonnengehalt von 210 Tons lassen diese Fahrzeuge nur zu beschränkter Küstenvertheidigung, keineswegs aber zu Expeditionen über die offene See brauchbar erscheinen, und der Preis von 53,000 bis 55,000 Thaler für jedes dieser Kanonenboote ist jedenfalls im Verhältniß zum Nutzen sehr hoch zu nennen. Mit ihrer Hochdruckmaschine von 60 Pferdekraft können sie meist nur unter den günstigsten Verhältnissen 7 Knoten zurücklegen, und auch ihre Offensivkraft ist bei der Armirung mit 2 schweren gezogenen Geschützen, deren eins vorn am Bug, das

andere hinten am Heck auf dem Deck steht, und bei einer Bemannung von 32 Mann (Maximalstat 35 Mann außer 4 Mann Reserve) nicht besonders hoch anzuschlagen, selbst wenn wir von der Schwierigkeit, auf so ranken Schiffen bei nur etwas bewegter See das Geschütz zu handhaben, gänzlich absehen.

Man hat es denn auch aufgegeben, noch mehr Fahrzeuge dieser Art zu erbauen, wie ursprünglich projectirt gewesen war, und selbst die Zahl der Schraubenkanonenboote erster Classe erschien für die Bedürfnisse der bisherigen preussischen Flotte als im Ganzen genügend — wenigstens nahm der hier öfters erwähnte Flottengründungsplan keine weiteren derartigen Neubauten in Aussicht. Ueberhaupt haben die Vorschläge, welche die preussische Küstenschutzcommission vor einigen Jahren machte, aber wegen des Widerstandes von Hannover und anderen Kleinstaaten nicht durchsetzen konnte, ganz bedeutende Modificationen erlitten. Damals wollte man (für eine Summe von etwa 5,000,000 Thaler) im Ganzen 110 Schraubenkanonenboote von zusammen 200 schweren Geschützen erbauen und zwar 20 zu 3 Geschützen, 50 zu 2 Geschützen und 40 zu 1 Geschütz, letztere von nur vier Fuß Tiefgang, wobei allerdings auf Seetüchtigkeit wohl total hätte verzichtet werden müssen. Von jener Gesamtzahl sollten nun 20 die Küsten der Provinz Preußen, 50 die Küsten Pommerns und der übrigen Ostseelandschaften, 40 mit zusammen 80 Geschützen die Küsten der Nordsee decken. Die Vertheilung dieser Nordseeflottille von 10 Schraubenkanonenbooten zu 3 Geschützen, 20 solchen zu 2 Geschützen und 10 kleinen zu je 1 Geschütz war in der Art beabsichtigt, daß 10 Fahrzeuge für die Elbe, 10 für die Weser, 15 für die Jahde und 5 für den Dollart (Emden) in Aussicht genommen waren, während von der Ostseeflottille speciell für die Bucht von Wismar (dessen Hafen, durch eine Insel gedeckt, außerordentlich günstig für einen Kriegshafen gelegen ist) nebst Lübeck speciell 10 Kanonenboote bestimmt werden sollten. Die Nordseeflottille sollte nach jenem Plane in einem halben Jahre gebaut werden, 2 $\frac{1}{2}$  Millionen Thaler kosten und eine Besatzung von 2000 Mann erhalten, die man in den Hansestädten heuern (anwerben) wollte. Das Commando der einzelnen Kanonenboote sollten Capitäne der Handelsmarine führen, die auf einer Kriegsschule einen Course durchgemacht, während preussische Seeoffiziere die Divisionen commandiren sollten, und man hoffte, daß diese Divisionen im Stande sein würden, es selbst mit einzelnen feindlichen Fregatten aufzunehmen. In der Nordsee schien grade die eigenthümliche Beschaffenheit des Fahrwassers an der Küste die Verwendung solcher flachgehender Fahrzeuge, wie diese Kanonenboote es waren, ganz besonders zu begünstigen. Es ist dort eine große Anzahl sandbankartiger Untiefen, Watten genannt, die bei Ebbe meist trocken zu liegen kommen, so daß nur ein Netz kleiner Kanäle zwischen ihnen für kleine Fahrzeuge genügend tiefes Fahrwasser behält. Durch diese Kanäle sollten die Schraubenkanonenboote der verschiedenen Stationen

unter einander in Verbindung bleiben und die wenigen schmalen Zugänge vollständig beherrschen, während andere, größere Schiffe, selbst wenn sie das sehr veränderliche Fahrwasser genau gekannt hätten, doch wegen ihres größeren Tiefganges dasselbe nie benutzen konnten.

Es hat sich indessen gezeigt, daß die preußischen Kanonenboote von 2 Geschützen ihrer geringen Seetüchtigkeit wegen (bei nur etwas bewegter See bekommen sie fortwährend Wellen über Deck) und wegen der Unfähigkeit, bei ihrem starken Schlingern schweres Geschütz mit Sicherheit zu handhaben, sowie wegen ihrer geringen Schnelligkeit selbst an der Küste den nothwendig zu stellenden Ansprüchen nicht genügen können; und vollends für eine Verfolgung des Feindes über die Grenze der Watten hinaus, oder für die Begleitung der größeren Schiffe bei kleineren Expeditionen in andere als deutsche Gewässer haben sich eben dieser mangelnden Seetüchtigkeit und der geringen Schnelligkeit halber die Kanonenboote zweiter Classe und zum Theil auch die erster Classe als wenig tauglich gezeigt. Man war bei diesen Berechnungen von den Kanonenbooten, den gun boats der englischen Marine ausgegangen, die durchschnittlich bei einer Länge von 110 bis 120 Fuß, einem Tonnengehalt von 220 bis 240 Tons, einer Maschine von 60 Pferdekraft und einer Besatzung von etwa 40 Mann doch nur  $6\frac{1}{2}$  ( $5\frac{1}{2}$  bis  $8\frac{1}{4}$ ) Fuß Tiefgang hatten und anfänglich ebenso wie die kleinen Kauffahrteischooner ohne Bedenken bis nach China geschickt wurden. Es hat sich aber herausgestellt, daß diese kleinen gun boats von 2 Geschützen für die weiten Reisen in stürmische Meere doch nicht sicher genug, für die Gesundheit der Mannschaft in heißen Klimaten ihrer engen Räumlichkeit halber nicht groß genug, für viele Dienstleistungen nicht schnell genug und für sicheren Gebrauch des Geschüzes bei nicht ganz glatter See nicht stabil genug waren, und seitdem wandte man sich in England mehr dem Bau von gun vessels zu, von größeren Schraubensfahrzeugen, auf die wir unten näher zurückkommen werden; und ebenso ward in Preußen, theils nach dem Vorbild Englands, theils weil die eigenen Kanonenboote auch für die Küstenvertheidigung selbst in den Kanälen der Watten sich als zu langsam, zu wenig seetüchtig und zu wenig stabil für die Handhabung des Geschüzes erwiesen, der Bau von Schraubkanonenbooten zweiter Classe und selbst auch erster Classe gänzlich eingestellt.