Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die preußische Kriegsmarine.

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

Visual Library

Die preußische Kriegsmarine.

Von gedeckten Schraubencorvetten, oder wie man es in anderen Marinen bezeichnen würde, von leichten Schraubenfregatten zu 28 Geschützen, besitzt die preußische Flotte gegenwärtig vier bemannte Schiffe, ihrem Alter nach: „Arkona", „Gazelle", „Vineta", „Hertha", und ein Schiff im Bau, die „Elisabeth".

Die „Arkona", 28 Kanonen mit einer Maschine von 386 Pferdekraft, das erste Schraubenschiff, das die preußische Marine besessen, erhielt ihren Namen von der sagenberühmten Nordspitze der Insel Rügen, damals dem nördlichsten Punkte preußischer Monarchie und fand bald Gelegenheit, diesen Namen in der Fremde bekannt zu machen. Sie lief 1858 von Stapel, wurde kurz darauf bestimmt, mit der Segelfregatte „Thetis", dem Schooner „Frauenlob" und dem Transportschiff „Elbe" die Expedition nach Siam, China und Japan zu machen. Dabei genügte das Schiff allen Anforderungen in befriedigendster Weise, und kehrte nach jahrelangem Aufenthalt im fernen Osten glücklich nach den heimischen Häfen zurück, wo es außer Dienst gestellt wurde, um die Spuren der langen Seefahrt in den tropischen Klimaten zu vernichten. Denn wenn schon das Aeußere durch eine lange, zum Theil sehr stürmische Reise etwas gelitten hatte — in der südchinesischen See waren die Schiffe von einem gefährlichen Kyklon überfallen worden —, so hatten im Innern sich noch fatalere Uebelstände geltend gemacht. Durch den jahrelangen Aufenthalt einer großen Menschenzahl im Zwischendeck bei tropischer Hitze hatten sich Miasmen gebildet, die man nur dadurch beseitigen konnte, daß man der Corvette, sobald sie außer Dienst gestellt war, einige Plankenlagen abnahm, um eine durchgehende radicale Lüftung zu erzielen.*) Noch einmal fand die „Arkona" Gelegenheit, ihrem Namen in den

*) Als noch wirksameres Mittel hat sich neuerdings ein leichtes Ankohlen der ganzen inneren Holzfläche mittels eines tragbaren Gasapparats bewährt. Doch ist es nur da nöthig, wo ansteckende Krankheiten das Innere des Schiffs inficirt haben.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Annalen der preußischen Marine eine Erinnerung zu sichern, in dem Gefecht auf der Höhe von Rügen, auf das wir unten zurückkommen. Die Form des Rumpfes der Arkona ist sehr schön, namentlich der feine Schwung des Galjons im Profil ist vorzüglich gelungen, und übertrifft den der vielgepriesenen „Gefion". Wir bemerken nebenbei, daß der Name der „Arkona" irrthümliche Notizen in den Zeitungen hervorgerufen hat: man findet bald eine preußische Corvette „Ankona", bald eine preußische Corvette „Aurora" genannt, während preußische Schiffe mit diesen Namen gar nicht existiren. „Ancona", nach der italienischen Stadt Ancona benannt, ist eine italienische Panzercorvette, die in Frankreich gebaut, im Mai vorigen Jahres vollendet und damals noch kurz vor dem Ausbruch des Krieges schleunigst nach Neapel zur Ausrüstung geschafft wurde. „Aurora" dagegen ist eine englische Holzfregatte von 2500 Tons, mit 35 Geschützen, und für uns Deutsche dadurch merkwürdig, daß sie unter dem Commando des berühmten Nordpolfahrers Capitän Mac Clintock vor drei Jahren in der Zeit des Seegefechts bei Helgoland die dänischen Schiffe mit Nachrichten über das östreichisch-preußische Nordseegeschwader versorgte, ohne auf ihre Pflichten als neutrales, zum Schutze Helgolands stationirtes Kriegsschiff zu achten. Später hat sie noch dadurch die allgemeine Aufmerksamkeit auf sich gezogen, daß sie, in Canada stationirt, bei Quebeck einfror, und in ihrem Winterkleide den Einwohnern Quebecks das fremdartige Aussehen der Schiffe vor Augen führte, die auf Polarexpeditionen überwintern müssen.

Die zweite gedeckte Corvette Preußens, die „Gazelle", 28, 386 Pferdekraft, im Jahre 1860 im Bau vollendet, ist in früherem Bericht ausführlich beschrieben. Sie hat 212 Fuß Länge über Deck, ist der „Arkona" vollkommen gleich gebaut, und wie diese, um 8 Fuß kürzer als die später gebauten Schiffe ihrer Classe. Aber trotz ihrer Benennung als Corvette und trotz ihrer etwas geringern Geschützzahl übertrifft sie an Größe noch immer die östreichischen leichten Schraubenfregatten von 31 Geschützen, „Radetzky", „Donau", „Adria", von denen z. B. „Radetzky", in England gebaut, nur 1705 Tons Gehalt bei 189 Fuß Länge hat; auch die Maschinen der östreichischen Fregatten (300 Pferdekraft) und ihre Geschützausrüstung (4 60pfündige Granatkanonen, 3 gezogene 24pfünder, 24 glatte 30pfünder) ist schwächer als bei den preußischen gedeckten Corvetten, deren Armirung, gleichfalls aus glatten und gezogenen Geschützen gemischt, eine größere Anzahl der letzteren enthält. Aus der Geschichte der Gazelle ist, abgesehen von kleineren Uebungsfahrten nur hervorzuheben, daß dieselbe als Nachfolgerin der „Arkona" zwei Jahre in den ostasiatischen Gewässern stationirte und erst nach dem dänischen Kriege wieder heimkehrte. Im Herbst vorigen Jahres abermals in Dienst gestellt, ging die „Gazelle" nach dem Mittelmeer ab, von wo sie zur Zeit der luxemburger Verwicklungen zurückberufen wurde, nachdem sie bei dem entsetzlichen Erdbeben in Mytilene auf der Insel Lesbos Gelegenheit

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

gefunden, durch reiche Hilfeleistungen aller Art zu zeigen, daß die preußische Flagge nicht blos eine feste Gegnerin im Kriege ist, sondern daß sie auch da ihren Ruf zu behaupten versteht, wo es gilt, mildthätig das Elend Fremder zu lindern.

Die dritte gedeckte Corvette, die „Vineta", 28, 400 Pferdekraft, führt wie die „Arkona" einen Namen von romantischem Klange, nach der sagenhaften reichen Hafenstadt, über welche in all ihrer hochmüthigen Pracht und Herrlichkeit das göttliche Strafgericht hereinbrach, die Stadt verschwand mit all ihren Schätzen unter den einbrechenden Wogen: noch jetzt sieht — so die Sage — beim Abendsonnenschein der Fischer im Boot vom Grunde herauf die Zinnen und Thore blinken. Die Fregatte aber, welche den Namen der verschwundenen pommerschen Seestadt trägt, ist ein ganz besonders tüchtiges und namentlich ein sehr schnelles Schiff: während die „Arkona", wie dies bei dem Seegefecht von Rügen durch Fachblätter mitgetheilt wurde, eine Geschwindigkeit von 9¼ Knoten (9¼ Seemeilen in der Stunde) erreichte, soll die „Vineta" nicht weniger als 12 Knoten zu machen im Stande sein, wodurch sie den dänischen Schiffen, mit Ausnahme der Holzfregatte „Jylland" (400 Pferdekraft) und der Panzerfregatten „Danebrog", „Danmark" und „Peder Skram" überlegen wäre. Bestimmterer Angaben müssen wir uns enthalten, da die Schnelligkeit der Kriegsschiffe bekanntlich als Geheimniß behandelt wird, und zwar mit Recht, wie das Beispiel der dänischen Schiffe „Skiold" und „Själland" gezeigt hat, die beim Seegefecht von Rügen auf einmal eine den Preußen ganz unerwartete Schnelligkeit entwickelten und die preußischen Schiffe dadurch zunächst in eine äußerst mißliche Lage brachten. Die Dimensionen der „Vineta" sind, wie oben bemerkt, etwas größer als die der „Arkona", und wir wollen deshalb für dies größte preußische Kriegsschiff einige Notizen geben. Die Länge der „Vineta" über Deck beläuft sich auf 220 Fuß zwischen den Reilings — Bord am Oberdeck — des Bugs und des Hecks, ihre Breite auf 40 Fuß, während der Tiefgang am hintern Ende, wo er am größten ist, 19 Fuß beträgt. Zur Armirung führte die „Vineta" zur Zeit des dänischen Krieges auf dem Oberdeck als Pivotgeschütz vorn wie hinten je einen 36pfünder und einen gezogenen 12pfünder mit Keilverschluß und Geschossen von 29 Pfund Gewicht: in der Batterie dagegen standen in der Mitte jederseits 3, also im Ganzen 6 gezogene 24pfünder (mit 68 Pfund schweren Geschossen), während 20 glatte 36pfünder, 10 auf jeder Flanke, die übrige Armirung der Batterie bildeten, und die Besatzung des Schiffes 400 Mann beträgt. Natürlich hat die „Vineta" drei feste Decke: das Oberdeck, das Batteriedeck (der Raum zwischen diesen beiden ist die Batterie mit der Capitänskajüte) und das Zwischendeck; der Raum zwischen letzterem und dem Batteriedeck wird gewöhnlich mit Uebertragung auch Zwischendeck, vom gemeinen Seemann Kuhbrücke genannt, und enthält den obern Theil der Maschine, das Logement für

die Mannschaft und die Kajüte der Offiziere. Bei der Takelage beträgt die Höhe des Fockmasts und des Großmasts, welche beide gleich lang sind, vom Oberdeck bis zum Flaggenknopf 145 Fuß, die Höhe des hintern, des Kreuzmasts, dagegen nur 100 Fuß. Die Takelage ist so umfänglich bemessen, weil diese Schiffe bei allen ihren Reisen zum Schutz der Handelsinteressen bestimmt sind, wo irgend möglich, zu segeln und die Dampfkraft nur in Fällen dringender Nothwendigkeit zu brauchen. Das Bugspriet hat übrigens wie bei allen preußischen gedeckten Corvetten, im Gegensatz zu manchen, gleichfalls vollgetakelten Kriegsschiffen andrer Nationen, nicht blos eine Verlängerung, den Klüverbaum, sondern noch eine zweite, den Jagerbaum, außerdem haben wir daran vor einiger Zeit Klüvernetze gesehn, welche unter dem Bugspriet aufgespannt sind, um bei gewissen Manövern die vordern dreieckigen Segel, die Klüver und auch die Matrosen, welche etwa vom Bugspriet herunterfallen sollten, aufzufangen. Die Maschine der Vineta ist aus der berühmten englischen Fabrik von Penn und Son in Greenwich; wir haben die Schraube von etwas andrer, zweckmäßigerer Construction gefunden als auf der „Arkona", deren Maschine von Kockerell ist. Zwar hat diese Schraube, wie bei allen Schiffen der preußischen Kriegsmarine, nur 2, nicht 3 oder gar 4 Flügel, wie manche Dampfer der Handelsmarine, aber während bei der „Arkona" die Flügel nach außen breiter werden, waren bei ersterer die Schraubenflügel nach dem Schaft zu breiter und laufen nach außen spitzer zu, so daß bei gleicher Fläche der Schraube natürlich die Maschine der letzteren günstiger arbeitet, da bei ihr der Widerstand der Drehungswelle näher liegt. Die „Vineta" ward zur Zeit des dänischen Krieges in Bau und Ausrüstung auf der königlichen Werft zu Danzig erst in dem Zeitpunkt vollendet, wo bereits ein übermächtiges dänisches Geschwader von 5 Schiffen, verstärkt durch eine Panzerfregatte, den „Danebrog", die Weichselmündung blockirte. Unter diesen Umständen konnte die „Vineta", selbst wenn sie nicht beim Auslaufen aus Neufahrwasser zu einer Recognoscirungsfahrt, infolge des für ein so tiefgehendes Schiff unzureichenden Fahrwassers noch besonderes Mißgeschick gehabt hätte, nicht daran denken, sich mit „Arkona" und „Nymphe", welche in Swinemünde lagen, zu vereinigen: wäre dies zur rechten Zeit gelungen und hätte man die nach Ostasien detachirte „Gazelle" zur Verfügung gehabt, hätte man also 4 Schiffe mit zusammen 103 Kanonen statt zweier Schiffe mit zusammen 45 Kanonen bereit gehabt, das Gefecht von Rügen wäre wahrlich anders ausgefallen. — Nach Rückkehr der „Gazelle" aus Ostasien ward die „Vineta" dazu bestimmt, ersteres Schiff auf der chinesischen Station zu ersetzen. Die Reise machte sie, abweichend von den Fahrten der früher dorthin beorderten Schiffe, indem sie nicht um das Cap der guten Hoffnung nach dem indischen Ocean segelte, sondern zunächst die Ostküste von Südamerika anlief, und von Montevideo aus um das Cap Horn in den großen Ocean steuerte. Hierbei hatte sie

nach einer totalen Windstille mit dem plötzlichen Ausbruch eines der heftigsten Orkane jener Gegenden zu kämpfen, so daß das Schiff trotz der Anwendung der Dampfkraft in Verbindung mit der dort herrschenden, jenem Orkan entgegenlaufenden starken Strömung bis zum 62° südlicher Breite abgetrieben wurde, bei fast völliger Dunkelheit der Atmosphäre, und natürlich viel Zeit verlor.

Darauf lief sie mehre Häfen der Westküste von Südamerika an, und segelte dann quer über den großen Ocean nach Shanghai in China, von wo sie, den letzten Berichten zufolge, nordwärts nach der Mündung des Pei-ho gehen sollte. Kurz vor ihrem Eintreffen auf der dortigen Station ereignete sich das entsetzliche Brandunglück, welches den größten Theil von Yokuhama in Asche legte, und bei dem die als Schutzwachen ausgestellten englischen Soldaten und Matrosen nach den klagenden Berichten englischer Zeitungen sich scandalös benahmen, indem sie theils betrunken — die Flüchtenden insultirten, theils Kassen und Waarenlager beraubten — wie denn leider die Klagen über die Rohheit der englischen Matrosen häufig begründet sind. Es wurde damals von den Deutschen bedauert, daß die „Vineta", die durch jenen Orkan aufgehalten worden, noch nicht in Japan eingetroffen war, weil viel Unglück und Verlust namentlich der deutschen Geschäfte an jenem Platz hätte verhütet werden können. Im Lobe der Zuverlässigkeit, der Nüchternheit und des anständigsten Benehmens sind über unsre preußischen Seeleute alle Nationen einig.

Weniger ist über die vierte gedeckte Corvette, die „Hertha", 28, 400 Pferdekraft zu bemerken. Sie trägt den Namen und am Galjon das weißschimmernde Bild der Hertha, jener deutschen Heidengöttin, welche gelehrte Pastoren Rügens im sechszehnten Jahrhundert erfunden haben, indem sie den falschgelesenen Namen der Erdmutter Nerthus bei Tacitus auf einen Hain und See ihrer Insel Rügen bezogen. Seitdem ist die Hertha die geheimnißvolle Göttin Rügens geworden, die aus den stillen Fluthen des schweigenden, von uralten Buchen umsäumten Herthasees emporstieg, deren Anblick aber keinem Sterblichen außer den Priestern vergönnt war, ohne daß plötzlicher Tod ihn gleich darauf hinwegraffte u. s. w., wie Tacitus berichtet. Ist aber auch die Göttin Hertha auf Rügen erst durch Mißverstand der Gelehrten seit den letzten Jahrhunderten in das Volk getragen, die Fregatte, welche den Namen „Hertha" trägt, ist kein philologischer Irrthum, sondern ein sehr solides und tüchtiges Schiff, im October 1864 zu Danzig von Stapel gelaufen, und hat eigentlich noch keine Geschichte. Sie ist in den Maßen der „Vineta", etwas größer als die beiden ersten gedeckten Corvetten. Wie groß der Körper solches Fahrzeugs ist, sieht man recht, wenn man Gelegenheit hat, die Batterie zu der Zeit zu betreten, wo das Schiff eben erst von Stapel gelassen ist, wo weder seine Masten noch die Maschine den ungeheuren Raum in der Wirkung beeinträchtigen und die gewaltigen Eichenbalken und die rothgefirnißten starken Eisenkniee in

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

voller Stärke hervortreten. — Uebrigens mögen diejenigen unsrer Leser, welche noch nie Gelegenheit gehabt haben, Seeschiffe zu sehn, im Allgemeinen die Größe derselben nach ihrer äußeren Erscheinung sich nicht allzu bedeutend vorstellen; wir haben vielfach Enttäuschung bei denjenigen gesehn, die zum ersten Mal in eine Hafenstadt kamen. Theilweise beruht dies allerdings darauf, daß die großen Hafenstädte, wie Hamburg, Stettin, Danzig u. s. w. so weit aufwärts am Strome liegen, daß das Fahrwasser für größere Schiffe der Handelsmarine und noch viel mehr für Kriegsschiffe zu flach ist. Während wir also von den Schiffen hier nur die kleineren Exemplare zu sehn bekommen, treten uns am Hafenbollwerk von den Häusern grade jene mächtigen, im Eindruck alles erdrückenden Prachtpaläste entgegen, wie die neuere Zeit sie aufgebracht hat, keineswegs jene kleinen Häuser, wie sie früher das Gewöhnliche waren, so daß die Lesebücher unsrer Kinderjahre uns mit Recht erzählen konnten, die Seeschiffe seien größer als unsre Häuser. Anders gestaltet sich der Eindruck, wenn wir große Kriegsschiffe in einem Hafenort mit niedrigen Häusern, wie Swinemünde oder Cuxhaven erblicken, vollends wenn wir sie nicht vom hohen Hafenbollwerk herab betrachten, sondern am Strande stehn oder noch besser in einem Boote anfahren, so daß unser Standpunkt der niedrigere ist. Aber auch so erhalten wir noch nicht den vollen Eindruck von dem Gewaltigen im Bau großer Schiffe: das Schiff im Hafen sind wir immer noch geneigt als ruhende Masse zu betrachten und mit anderen ruhenden Massen, wie Häusern, in Vergleich zu stellen. Und doch ist grade das Imponirende am Schiffe, daß der ganze Bau beweglich ist; erst wenn es in Bewegung ist, und wir es unwillkürlich mit den größten anderen sich fort bewegenden Massen, mit Wagen oder Eisenbahnzügen zu vergleichen gezwungen sind, erst dann empfinden wir die Größe des mächtigen Gebäudes, dessen Masse uns dann ins Kolossale zu wachsen scheint. Und wie man die Schönheit des edlen Rosses nicht völlig würdigen kann, wenn es in der gedrückten Umgebung des Stalles steht, sondern erst, wenn wir es im Freien dahinsprengen sehn, so macht auch das Schiff den richtigen Eindruck erst, wenn es wie ein beseeltes Wesen auf den Wellen wiegend und seine hohen Masten leicht hin und her neigend, pfeilschnell über die Wasserfläche dahingleitet. Und wenn es dann in weiter Ferne zu entschwinden scheint, dann kommt noch einmal ein Moment, in dem seine Größe recht imponirend ins Auge fällt, wenn es grade auf dem Horizont zu stehn scheint, indem seine Wasserlinie mit der Linie des letzteren zusammenfällt und selbst Briggs und Schooner erscheinen dann, weil sie im Gesichtsfelde so hoch als möglich stehn, als Constructionen von bedeutender Größe.

Die fünfte gedeckte Corvette, die „Elisabeth", ist gegenwärtig auf der königlichen Werft zu Danzig im Bau begriffen. Daß sie, obwohl noch nicht von Stapel gelassen, doch schon einen Namen und zwar den der Königin-Wittwe

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

von Preußen hat, beruht auf der Usance, daß die Kriegsschiffe, und zwar bei allen Nationen, ihren Namen erhalten, sobald ihr Bau beschlossen ist und der Kiel gelegt wird: bei Kauffahrteischiffen dagegen erfolgt bekanntlich die Namengebung erst mit der Taufe beim Ablauf von Stapel, dessen Ceremonien übrigens, bis auf das Zerschellen der Flasche Wein am Bug des Schiffes durch zarte Damenhand, dieselben sind wie bei den Kriegsschiffen. Die „Elisabeth" wird übrigens noch etwas größer werden als „Vineta" und „Hertha", indem sie 214 Fuß Kiellänge und 232 Fuß Länge auf dem Oberdeck erhält, (der größte englische Dreidecker, der „Duke of Wellington", 131, hat 272 Fuß Länge): sie wird somit das größte Schiff, das überhaupt in Danzig gebaut worden ist. Uebrigens wäre wohl zu wünschen, daß die „Elisabeth" bei der großen Wichtigkeit, welche in den letzten beiden Jahren die Schnelligkeit der Kriegsschiffe gewonnen hat, und bei der größeren Tragfähigkeit, die sie durch ihre Verlängerung erhalten hat, auch eine stärkere Maschine bekäme, als 400 Pferdekraft; die Maschine sollte so stark sein, als das Schiff sie irgend tragen kann, selbst wenn man darum auf eine Vermehrung der Geschützarmirung verzichten muß.

Nächst den fünf leichten Fregatten, die officiell als gedeckte Corvetten bezeichnet werden, besitzt Preußen vier wirkliche Corvetten, officiell als Glattdeckcorvetten bezeichnet, eine Anzahl, die schon nach dem Flottengründungsplan auf sechs gebracht werden sollte, die aber bei Bildung einer deutschen Marine bedeutend wird vermehrt werden müssen. Diese eigentlichen Corvetten sind sämmtlich Schiffe mit Vollschifftakelage, mit drei Masten, deren jeder drei bis vier Raaen führt, und mit Geschützen in der Art ausgerüstet, daß alle Kanonen auf dem Oberdeck placirt sind; sie haben sämmtlich einen Gehalt von 1000—1400 Tons, und zwar die beiden in Danzig auf der königlichen Werft gebauten 956 Tonnen, die beiden in Frankreich angekauften je 1462 Tonnen Lastigkeit; sie haben Maschinen von 200—350 Pferdekraft, eine Geschützausrüstung von 14—17 Kanonen, und die Kosten jedes einzelnen Schiffs betragen nach den Angaben des officiellen Plans einschließlich der Geschützausrüstung, aber ausschließlich der Munition im Durchschnitt 518,000 Thaler, ein Preis, der allerdings ebenso wie der Durchschnittspreis der gedeckten Corvetten verhältnißmäßig sehr hoch bemessen erscheint. Durch die Reihe von 6—8 Kanonen an jedem Bord, die sich mit den mannigfachen Utensilien der Takelage zu einem verwirrend complicirten Bilde gestalten, erscheint das Oberdeck dieser Glattdeckcorvetten dem Besucher reicher und bunter, als bei den gedeckten Corvetten, die gar kein Breitseitengeschütz auf dem Oberdeck führen. Sonst aber zeigen die Schiffsräume dem Beschauer große Aehnlichkeit mit den größeren Corvetten, abgesehn natürlich von der gedeckten Batterie. Die Mannschaften sind hier sämmtlich im Zwischendeck untergebracht, an dessen Wänden sich die hölzernen Sitzkasten hinziehn, deren Inneres den Kleidersäcken der einzelnen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Matrosen zum Aufbewahrungsort dient. Auch äußerlich macht sich der Mangel der Batterie durch das Fehlen des weißen Streifens sehr bemerklich, der ganze Schiffsrumpf ist schwarz, kaum auffallend ragen aus den Stückpforten der Reilings, der mannshohen Brüstung des Oberdecks, die Geschützmündungen hervor, und über dem feinen Rumpf erhebt sich eine elegant geschnittene Takelage von verhältnißmäßig bedeutender Höhe.

Die älteste dieser Glattdeckscorvetten, obwohl immer noch ein ganz neues Schiff, ist die 1863 vollendete zierliche „Nymphe", 17, 200 Pferdekraft, berühmt durch ihre Betheiligung und schwere Gefährdung bei dem Seegefecht auf der Höhe von Rügen oder genauer auf der Höhe von Jasmund, der Halbinsel, auf welcher Stubbenkammer liegt, am 17. März 1864. Wir wollen den Hergang dieses ersten kleinen Seegefechts, das die preußische Marine zu bestehen hatte, hier nach authentischer Quelle in der Kürze beschreiben, da seiner Zeit unrichtige Darstellungen verbreitet wurden. Infolge einer dänischen amtlichen Bekanntmachung, daß vom 15. März ab die preußischen Häfen westlich von Cammin als blockirt zu betrachten seien, unternahmen die gedeckte Corvette „Arkona" und die Glattdeckcorvette „Nymphe" am 16. März eine Recognoscirung, um zu sehen, ob die Blockade effectiv war. Da man an diesem Tage den Feind erst spät Abends in Sicht bekam, ging man nach Swinemünde zurück: am folgenden Morgen aber, am 17. März, liefen beide Schiffe, die „Arkona" unter Führung des damaligen Capitäns (jetzigen Contreadmirals) Jachmann, die „Nymphe" unter Commando des damaligen Capitänlieutenants (jetzigen Corvettencapitäns) Werner abermals aus, in der Absicht, dem dänischen Blockadegeschwader ein Gefecht zu liefern. Bei Thiessow stieß noch der Radaviso „Loreley", 2, unter Capitän Kuhn zum Geschwader, während eine Division Kanonenboote (6 Fahrzeuge), unter Lieutenant Kinderling, die gleichfalls herbeigekommen war, den Befehl erhielt, sich unter Land in Colonne zu halten. Die drei größeren Dampfer aber steuerten auf das dänische Geschwader zu, in offener Ordnung rangirt, „Arkona" rechts, „Nymphe" drei Kabellängen weiter links, „Loreley" zwischen beiden, aber etwas weiter zurück. Das feindliche Geschwader bestand aus doppelt so vielen und ungleich größeren Schiffen als das preußische, mit einer vierfach größeren Geschützzahl. Schraubenlinienschiff „Skiold", 64, zwei Schraubenfregatten von 44 und 42 Geschützen, zwei Schraubencorvetten von 16 und 12 Geschützen und ein Dampfaviso. Dennoch griffen die Preußen das dänische Geschwader, d. h. dessen erstes Treffen an, das aus dem Linienschiff und der Fregatte „Själland" 42, bestand, letztere mit dem Admiral van Dockum an Bord. Die Dänen waren über die Verwegenheit der preußischen Schiffe, ihnen ein Gefecht anzubieten, anfangs so erstaunt und meinten so sicher, es sei nur auf eine Recognoscirung abgesehen, daß sie zuerst gar keine Bewegungen machten, und selbst beim ersten Schuß der „Arkona" auf 5000 Schritt nicht achtend und regungslos

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

liegen blieben. Die preußischen Schiffe dampften aber immer näher, und in 2000 Schritt Distanz angekommen (die „Nymphe" ging noch einige hundert Schritt näher heran), fielen sie ostwärts ab, wandten im rechten Winkel nach rechts, so daß sie dem Feind ihre Breitseite zukehrten, feuerten ihre Geschützlagen ab und luvten wieder an, d. h. sie drehten dem Feinde wieder den Bug, die schmalere Fläche zu, während die Geschütze geladen wurden. Die Dänen begannen nun auf dieselbe Weise Breitseiten abzugeben, und namentlich die „Själland", das feindliche Admiralschiff, das allerdings selbst durch die preußischen gezogenen Geschütze mit ihren bleiumgossenen Granaten große Verluste erlitt, manövrirte und feuerte ganz vorzüglich. Nach einiger Zeit hatte die „Nymphe" außer den Beschädigungen der Takelage fünf Schüsse in verschiedene Ausrüstungsstücke auf dem Deck und namentlich zwei gefährliche Schüsse durch den Schornstein und durch das Dampfrohr erhalten, welche den Zug für die Feuer der Maschine verminderten und die Schnelligkeit des Schiffs wesentlich beeinträchtigten, auch „Arkona" hatte mehrfache Verletzungen zu bessern. Jetzt begann das preußische Geschwader das Rückzugsgefecht, wobei die „Nymphe" 9, die „Arkona" 9¼ Knoten (d. h. neun, resp. neun und eine Viertel Seemeile, oder Viertel deutscher Meilen in der Stunde) machten, die dänischen Schiffe aber, ganz entgegen aller Voraussetzung preußischerseits, noch schneller liefen, so daß sie allmälig immer näher kamen. Während nun die preußischen Schiffe, im Rückzug begriffen nur mit ihren fünf hinteren, den Heckgeschützen arbeiten konnten, fielen die Dänen öfters ab und gaben Breitseiten von immer vierundfünfzig Kugeln ab, die namentlich der „Nymphe" bedeutenden Schaden thaten. — Die letztere bekam nicht weniger als dreizehn Kugeln in den Rumpf und fünfzig bis sechszig Schüsse in die Takelage. Aber auch „Arkona" hatte fünf Schüsse im Rumpfe sitzen, die „Loreley" verlor ein Boot und wurde genöthigt sich unter Land zurückzuziehen, da die Maschine bei ihr, als bei einem Raddampfer über Wasser lag und ein Schuß in dieselbe sie unfehlbar zur Beute des Feindes gemacht haben würde. Unterdessen war es der Nymphe gelungen, interimistisch den Schaden am Schornstein und Dampfrohr zu repariren, die Schnelligkeit des Schiffs nahm zu, die Preußen gewannen mehr Distanz und jetzt kamen auch die Vorzüge der gezogenen Geschütze zur Geltung, die bekanntlich erst auf größere Entfernungen ihre Ueberlegenheit gegenüber den glatten Geschützen bewähren, und so fand denn nach zweiundeinhalbstündiger Dauer das Gefecht sein Ende, ohne daß einer von beiden Theilen entschiedene Vortheile errungen hätte. Die Schraubenkanonenboote hatten, da sie durchschnittlich nur sieben bis acht Knoten machen, in der Gefahr abgeschnitten zu werden, sich nicht weit vom Lande entfernen können, und ihre wenigen auf fünf bis sechstausend Schritte abgefeuerten Schüsse blieben daher ohne Wirkung. Der Schaden dagegen, den die Schüsse der preußischen Schiffe,

welche wirklich im Gefecht waren, den Dänen anrichteten, hat sich später als beträchtlich herausgestellt, namentlich waren die Verluste an Mannschaft sehr bedeutend, während die preußischen Schiffe im Ganzen dreizehn Mann kampfunfähig hatten, davon sechs Todte.

Die materiellen Resultate dieses kleinen Seegefechts, des ersten, das überhaupt zwischen Schraubenschiffen geliefert worden ist, wenn man von den Duellen zwischen „Alabama" und „Hatteras", „Alabama" und „Kearsarge", sowie „Monitor" und „Merrimac" absieht, waren natürlich in keiner Weise bedeutend; nicht unwichtig waren die moralischen Folgen. Das Gefecht hat der preußischen Marine die Ueberzeugung verschafft, daß sie im Stande ist, jeden an Schiffen nicht allzusehr überlegenen Gegner zu schlagen, daß das Material ihrer Geschütze und das Material ihrer Bemannung unübertrefflich ist. Gute Schiffe kann man ankaufen oder im Auslande bauen lassen, wenn die inländische Fabrikation sie zu liefern nicht im Stande ist, was man sich aber mit allem Gelde nicht verschaffen kann, wenn es sich dem Staate nicht durch die Natur des Volkes von selbst bietet, das ist eine Bemannung von seemännischer Geschicklichkeit und Abhärtung, voll Muth, Ruhe und Kaltblütigkeit im Gefecht, in ernster Pflichttreue und aufopfernder Hingebung. Und den Schatz solch einer Bemannung für seine Flotte hat Deutschland. Mit Thränen der Rührung in den Augen erzählte dem Verfasser ein Seeoffizier, der bei jenem Gefecht in hervorragender Weise thätig gewesen war, solch' eine Mannschaft, so tapfer und so kaltblütig, so treu, so nüchtern und so zuverlässig wie unsere Matrosen gebe es auf der Welt nicht wieder! Und er hatte früher reichliche Gelegenheit gehabt, die Seeleute anderer Nationen kennen zu lernen und Vergleichungen anzustellen. Als während des Gefechts von Rügen auf der „Nymphe" eine Granate im Mars geplatzt war, und das dort zusammengebundene Segel in Brand gesteckt hatte, als sogar infolge eines unglücklichen Mißverständnisses der Hornist mitten im Gefecht Feuerlärm geblasen und jedem Seemann vor Augen geführt hatte, daß sein Leben nicht nur vom nassen Element unter ihm und von den sausenden Geschossen der Dänen, sondern auch von dem Allergefährlichsten, von einer Feuersbrunst bedroht war — da hatte doch kein Mann sein Geschütz verlassen; ruhig und pünktlich, als ob nichts vorgefallen, wurde weiter geladen, gezielt und nur ein alter Deckoffizier, dem der Auftrag hierzu geworden, stieg, den Spritzenschlauch in der Hand, inmitten der ihn umsausenden Geschosse die Wanten hinauf in das luftige Mars und löschte mit dem Spritzenrohr in vollster Kaltblütigkeit den gefährlichen Brand. Anders verhielt sich die Mannschaft auf der Fregatte „Schwarzenberg" im Seegefecht von Helgoland! Dort war genau derselbe Fall eingetreten, eine dänische Granate hatte ein Segel in Brand gesteckt; aber voller Verwirrung waren die dalmatinischen Matrosen fort und durch einander gestürzt, der ganze Mast war in Brand gerathen und hatte

die übrige Takelage gefährdet, so daß das Schiff beidrehen mußte und gefechtsunfähig wurde; schließlich war immer noch der schöne Fockmast mit seiner Zurüstung im Werthe von wenigstens 15.000 Thalern gänzlich verloren.

Bei der preußischen Flotte hat nicht blos die Mannschaft, sondern auch das Geschützsystem die Probe glänzend bestanden, grade wie bei der Artillerie des Landheeres vor Düppel. Sowohl die Präcision als die Tragweite und die Percussionskraft der gezogenen Geschütze mit ihrer verhältnißmäßig sehr großen Anzahl schwachgewundener Züge und der Führung mittelst des um das Geschoß gegossenen Bleimantels ließ nichts zu wünschen übrig, und dies gilt nicht minder von den Gußstahlgeschützen, welche sich durch ihre größere Leichtigkeit auszeichnen, als von den gezogenen Bronzekanonen, die vermöge der Zähigkeit ihres Metalls für stärkere Pulverladungen besser geeignet sind. Wo möglich noch größer zeigten sich die Vorzüge des neuesten preußischen, des ingeniösen Keilverschlusses der Hinterladung, der wirklich ideal vollkommen genannt werden kann, und selbst für die Mängel des ursprünglicheren, noch etwas unvollkommenen Kolbenverschlusses der älteren Geschütze (den wir, beiläufig gesagt, auf den östreichischen und italienischen Kriegsschiffen durchgängig gefunden haben) fand man beim Gefecht von Rügen eine ganz leichte Abhilfe, durch welche das Klemmen des Verschlusses bei Erhitzung des Rohres sich gänzlich vermeiden läßt. Nach dem Gefecht ward übrigens auf Antrag des Capitäns der „Nymphe" die Zahl der gezogenen Geschütze auf Kosten der glatten Kanonen vermehrt, doch so, daß die Gesammtzahl dieselbe blieb. So führt denn „Nymphe" gegenwärtig einen gezogenen 24pfünder, zehn gezogene 12pfünder, sechs glatte 36pfünder Nr. IV., also im Ganzen 17 Geschütze bei einer Bemannung von 190 Köpfen. Aus ihrer ferneren Geschichte ist weiter nichts zu erwähnen, als daß sie 1865 mit dem Kanonenboot erster Classe „Delphin" nach Konstantinopel und der Sulinamündung geschickt wurde, wo Preußen wie die andern Großmächte durch den pariser Frieden das Recht erworben hat, ein Kriegsschiff stationiren zu lassen. Vor dem Ausbruch des böhmischen Krieges kehrte sie natürlich in die Heimath zurück und hatte nach der Occupation von Hannover noch die Aufgabe, im Hafen von Geestemünde als Vertreterin der preußischen Flagge zu ankern.

Die zweite (Glattdeck-) Corvette Preußens, die „Medusa", 17, 200 Pferdekraft, die erst nach dem schleswig-holsteinischen Kriege, bald nach der „Hertha", in Danzig von Stapel lief, ist Schwesterschiff und vollkommenes Ebenbild der „Nymphe", d. h. ganz nach denselben Rissen und demselben Maßstabe gebaut (150 Fuß Kiellänge, auch mit einem Schraubenbrunnen und der bronzenen Führung darin zum Aufwinden der Schraube, wenn das Schiff segeln soll). Die Formen des Schiffskörpers unter Wasser, wie sie sich auf Stapel dem Auge darstellten, sind wundervoll fein, namentlich die Schärfung der Piekstücke

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

nahe am Kiel, der Bau nach dem V-shaped principle der Engländer, ist äußerst vollkommen zur Anwendung gebracht, und nur dieser feinen Form ist es zu danken, daß bei der verhältnißmäßig schweren Maschine dennoch beide Schiffe eine kaum geringere Schnelligkeit erlangt haben als die „Arkona". Auch in Dienst gestellt, bieten „Medusa" wie „Nymphe" dem Auge einen gefälligen Anblick. Mehrmals wurde uns von fremden Seeleuten im Gespräch die Bemerkung: „Sehen Sie nur, wie schön die Nymphe takelt." — Die schöne Formung des Rumpfes beider Schiffe, der „Medusa" wie der „Nymphe", im Profil, bildet einen recht auffälligen Gegensatz zu den beiden andern Glattdeckcorvetten „Augusta" und „Victoria". Die ersteren haben noch die alte geschwungene Form des Bugs, welche einer geschweiften Console ähnlich dem Bugspriet von unten eine Stütze zu gewähren scheint, also ein nach vorn unten hin gewölbtes Profil, wie bei den englischen Corvetten und den meisten englischen Kriegsschiffen. Die beiden anderen Schiffe dagegen zeigen die Bugform der neueren Dampfer, scharf, nüchtern, in der Weise geschnitten, daß das Profil als ein nach dem Fockmast hin, also rückwärts gewölbter Kreisbogen erscheint, der oben am Austrittspunkt des Bugspriets, unten an dem Punkt endigt, wo der Bug in den Wasserspiegel hineingeht.

Noch vor wenig Jahren waren keine anderen Glattdeckcorvetten als von der Classe der „Nymphe" und „Medusa" in Aussicht genommen: während des dänischen Kriegs aber fand man es nöthig, den Bestand derartiger Schiffe von größtmöglichster Schnelligkeit rascher zu vermehren, und so wurden in Frankreich rasch noch zwei Dampfer von ungewöhnlicher Geschwindigkeit angekauft, die durch ihren Bau befähigt waren, die Geschützarmirung leichter Glattdeckcorvetten zu tragen. Diese beiden Dampfer waren allem Anschein nach ursprünglich für die conföderirten Staaten von Nordamerika bestimmt gewesen, aber da der Bau von conföderirten Kriegsschiffen in Frankreich nicht statthaft war, ostensibel für Japan gebaut worden, unter den japanischen Namen „Yeddo" und „Osakka". Plötzlich fand sich, daß Preußen die beiden Schiffe acquirirt hatte; dieselben kamen eins nach dem andern mit französischer Bemannung, 60 Matrosen und 5 Offizieren, (natürlich von der Handelsmarine) in Bremerhaven an, gleich darauf trafen dort preußische Matrosen und Offiziere von der Kriegsmarine ein, die vorher die Bemannung der Segelfregatte „Niobe" und des Avisos „Preußischer Adler" gebildet hatten, ebenso kamen schleunigst preußische Geschütze an, und bald darauf gingen die beiden Schiffe unter den Namen „Augusta" und „Victoria" wieder in See, um einen Zuwachs für die preußische Flotte zu bilden. „Augusta", nach der regierenden Königin von Preußen benannt, früher „Yeddo", schloß sich mit ihrer Bemannung von 280 Köpfen sofort dem östreichisch-preußischen Geschwader an, das nach dem Seegefecht von Helgoland in Kuxhaven lag und an preußischen Schiffen bereits die aus Konstantinopel heimgekehrten beiden

Schraubenkanonenboote I. Cl., „Blitz" und „Basilisk" enthielt, sowie den Aviso „Preußischer Adler", der indessen einer Kesselreparatur wegen nach Hamburg hinaufgelegt hatte. Doch fand sie bei der schnellen Beendigung jenes Krieges keine Gelegenheit mehr zu besonderer Thätigkeit.

Die Schraubencorvette „Augusta", 14, 350 Pferdekraft, auf der berühmten Werft von Armand in Bordeaux erbaut und von der preußischen Regierung für 563,000 Thlr. erworben, ein Preis, dessen Höhe nur durch die starke Maschine gerechtfertigt erscheint, ist ein sehr langes, schmales, scharfgebautes Fahrzeug, das bei seinem niedrigen Rumpf, der rundgatten Gestaltung des Hecks und dem oben beschriebenen eigenthümlichen, von den andern Kriegsschiffen durchaus abweichenden Profil seines Buges äußerlich weit eher einem Dampfer der Handelsmarine als einem Kriegsschiff gleicht. Nur die Geschützmündungen, die drohend vom Oberdeck herabschauen und die eigenthümlich gestaltete Vollschifftakelage belehren eines Anderen. Auch sonst finden sich an diesem Schiffe so viel Eigenthümlichkeiten, daß wir etwas genauer auf die Einzelheiten eingehen müssen. Die Takelage weist amerikanische Moden: sehr hohe, schräg nach hinten gelegte Untermasten und sehr kurze Marsstengen (erste Mastverlängerungen) lassen die Obersegel überaus niedrig erscheinen. Dieser Eindruck wird verstärkt durch die große Breite der Segel und die ungeheuere Länge der Raaen, welche die Breite des Schiffs weit überragen; die Unterraaen sind ohne ihre Spieren, — die beiderseits auszuschiebenden Verlängerungen — allein 84 Fuß lang, und zwar sind sie, ebenso wie die zweiten, die Marsraaen, der Leichtigkeit halber hohl und von Eisen hergestellt. Nur die dritte Raa jedes Masts, die Bramraa, die aber im Hafen gewöhnlich abgenommen bleibt, ist von Holz, und vierte Raaen, Oberbramraaen, wie sie jedes andere Kriegsschiff führt, sind auf der „Augusta" gar nicht vorhanden. So hat die Physiognomie dieser Corvette etwas sehr Eigenthümliches, das durch die Anbringung der Jungfern auf den Reilings, (nicht an Rüsten außen an der Schiffswand, wie es gewöhnlich ist) und durch den auffällig großen Umfang des 15 Fuß hohen schwarzen Schornsteins, nur noch gehoben wird. Während die Stengen, die Mastverlängerungen, wie gewöhnlich von Holz sind, bestehen die Untermasten wieder aus Eisen; es sind kolossale Röhren von etwa halbzölligem Eisenblech, der Länge nach aus vier Streifen zusammengesetzt, denen starke, an den vier Nähten aufgenietete Winkeleisen die Verbindung in der nöthigen Festigkeit geben. Unten im Bereich der Maschine ist diese Röhrenconstruction durch eine massive 9 bis 10 Zoll starke, senkrecht auf dem Kiel stehende Eisensäule ersetzt, auf deren Kopf das Kreuz des Querschnitts der vier zusammengenieteten Winkeleisen aufsitzt, während die eigentliche Maströhre, von bedeutend größerem Umfang als die massive Säule, mit ihren Rändern völlig freisteht, so daß man mit der Hand von unten hineinfassen und die Dicke der Eisenwand des Mastes, sowie der

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Winkeleisen prüfen kann. Die heiße Luft des Maschinenraums zieht natürlich in die Röhre hinein, und steigt dann in dem hohlen Mast aufwärts, um erst oben über dem Mars wieder zu entweichen; die Masten dienen somit zweckmäßigerweise zugleich als Ventilatoren. Sonst bietet der Maschinenraum der „Augusta" welcher da, wo er über die Wasserlinie emporragt, durch Stahlplatten gegen Kugeln geschützt ist, wie das Zwischendeck nichts Ungewöhnliches; nur frappirt es etwas, wenn im Zwischendeck am hinteren, dem Kreuzmast, plötzlich das lebensgroße vergoldete Brustbild eines Japanesen entgegenstarrt, das frühere Galjonbild des Schiffs aus der „Jeddo"-Zeit. Natürlich hat jenes Bild bei der Umtaufung der Corvette dem Brustbild der Königin Augusta Raum gemacht, und Seemannshumor hat es in der Stille zur inneren Decoration des Schiffs verwandt. Das Oberdeck weist, wie bei allen Glattdeckcorvetten, die einzelnen Stücke der Takelage neben den Kanonen in buntem, mannigfaltigem Wechsel der Formen und zeichnet sich durch die elegante Mahagonytäfelung der 6 Fuß hohen, 3 Zoll starken eichenen Reilings vor dem Deck aller anderen preußischen Kriegsschiffe aus. Die bronzene Schraube, welche der verhältnißmäßig sehr großen Stärke der Maschine entsprechend eine ganz beträchtliche Größe hat, ist wie bei den meisten Schraubenschiffen so eingerichtet, daß sie ausgehoben und im sogenannten Schraubenbrunnen in das Hinterschiff emporgewunden werden kann, sobald das Schiff segeln will. Die „Augusta" ist übrigens infolge ihrer schlanken Formen ein ganz vorzüglicher Segler geworden, und verhältnißmäßig noch besser läuft sie unter Dampf, so daß sie zu den allerschnellsten Schiffen der preußischen Flotte zählt und 13 bis 14 Knoten zurücklegen soll — wenigstens hat sie unter Dampf die 16 Seemeilen von Bremerhaven nach Bremen gegen die Strömung in 1¼ Stunde zurückgelegt. Als ihr einziger Fehler wird getadelt, daß sie bei hohem Seegang wegen der Schärfe ihres vordern Theiles zu sehr „einhaut" und dann von den Seen überschwemmt wird, während andere Schiffe, die einen voller gebauten Bug haben, sich mit dem Vorschiff nicht so tief ins Wasser drücken lassen.

Die vierte (Glattdeck-) Corvette, welche Preußen gegenwärtig besitzt, die „Victoria", 14, 350 Pferdekraft, (unter dem Namen „Osakka" erbaut, nunmehr nach der Kronprinzessin von Preußen umgetauft) läßt sich im Aeußeren von der „Augusta", ihrem Schwesterschiff, kaum unterscheiden, wenn man nicht auf den auffällig blaßgelb gestrichnen mächtigen Schornstein achtet. Auch die „Victoria" ist von Armand in Bordeaux gebaut und von Preußen für 563,000 Thaler angekauft, auch sie zeichnet sich durch scharfen schlanken Bau und jene eigenthümliche Vollschifftakelage aus, die wir bei der „Augusta" beschrieben, sowie durch die vergoldeten zackigen Blitze an ihrem schwarzen rund geformten Heck; auch sie führt unter ihren 14 Geschützen 6 gezogne Bronze-12pfünder (29 pfündiges Vollgeschoß) und 8 glatte 36pfünder und weist ähnliche Schnelligkeit unter

Segel und unter Dampf wie ihr Schwesterschiff und sonst nur der Aviso „Grille" auf. Die Maschine der „Victoria", von Mazelin und Comp. in Havre gefertigt, liegt sehr tief im Schiff, fast ganz unter der Wasserlinie und ist außerdem auf beiden Seiten durch die Kohlenbunker geschützt. Die letzteren fassen zusammen etwa 400 Tonnen Kohlen, von denen bei vollem Dampfdruck d. h. 13½ Knoten Schnelligkeit unter gewöhnlichen Umständen 85 Tonnen binnen 24 Stunden verbraucht werden. Dafür hat aber auch jeder der beiden Flügel der gewaltigen bronzenen Schraube (die auffälligerweise, obwohl nicht von Eisen, dennoch roth gefirnißt war und lange nach ihrem Eintreffen in Kiel noch die Aufschrift Osakka trug) nicht weniger als 7 Fuß 10 Zoll Länge. Die Dimensionen sind natürlich bei der „Victoria" dieselben wie bei der „Augusta". Die Länge der „Victoria" beträgt ziemlich 230 Fuß, die Breite etwa 36 Fuß und der Tiefgang des Hinterschiffs 18 Fuß, und dieser Größe des Fahrzeugs von 1462 Tonnen entspricht denn auch die im Verhältniß zur Geschützzahl sehr starke Bemannung von 230 Mann einschließlich der Offiziere.

Nach dem Kostenanschlag des officiellen Flottenplans, dem zufolge noch 2 Glattdeckcorvetten gebaut werden sollten, scheint die Absicht zu sein, noch ein Schiff genau nach dem Muster der „Nymphe", ein andres genau nach dem Muster der „Augusta" bauen zu lassen, woraus sich als Consequenz ergeben würde, daß man auch die neuen Glattdeckcorvetten, deren Beschaffung durch die Erweiterung zur norddeutschen Bundesflotte nöthig geworden ist, zum Theil nach dem älteren, zum Theil nach dem neueren Muster construiren wollte. Wir glauben aber, man wird überhaupt ein ganz neues Modell einführen müssen, das die Vortheile der beiden genannten Constructionen in sich vereinigt. „Augusta" und „Victoria" sind schon im Wesentlichen nach dem „Alabama-Princip" gebaut, wie die Engländer es nennen, nach dem Muster jenes berühmten Kapers der amerikanischen Conföderation, der trotz seiner geringen Geschützzahl sich zum furchtbarsten Feinde der nordamerikanischen Marine gemacht hat, weil er durch seine enorme Schnelligkeit jeden Kauffahrer zu ereilen und zu kapern und sich doch jedem überlegnen Kriegsschiff zu entziehn vermochte, und weil er außerdem durch die Tragweite seiner sehr schweren Geschütze kleineren Unionskriegsschiffen mit gewöhnlicher Armirung äußerst gefährlich war. Nach dem Muster der „Alabama" nun haben die Engländer ihre neuesten leichten Corvetten gebaut, eine ganz neue Classe, die sie nach dem ersten englischen Schiffe dieses Typus, der vor einiger Zeit im Zusammenstoß mit einem andren Schiff im Kanal unglücklicherweise untergegangnen „Amazone" die „Amazon-class" nennen. Auch wir werden unsre neuen Glattdeckcorvetten nach diesem Princip bauen müssen, d. h. mit einer Armirung von wenigen sehr schweren Geschützen und außerordentlicher Schnelligkeit, die nach Möglichkeit nicht sowohl durch starke Maschinen als durch feine Formung des Schiffskörpers erzielt werden muß. Starke Maschinen be-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

schweren das Schiff, geben ihm größeren Tiefgang und sind für Anschaffung wie Benutzung sehr kostspielig, während bei feiner Formung des Schiffs — man denke an die dänischen Schiffe — und bei geringer Breite, (wie sie durch das sogleich vorzuschlagende Pivotsystem ermöglicht wird) oft dieselbe Schnelligkeit ohne jene Uebelstände erzielt werden kann. Die Forderung einer möglichst starken Maschine ist also nur relativ gerechtfertigt, nur da, wo man in der Schärfung der Schiffsform so weit vorgegangen ist, daß eine noch größere Schärfung die Schnelligkeit nicht so viel steigert als eine etwas vollere Form, die eine etwas stärkere Maschine zu tragen im Stande ist. Im Ganzen werden natürlich die Maschinen, wie es bei „Augusta" und „Victoria" schon der Fall ist, viel stärker werden als früher, als beispielsweise bei der „Nymphe", die bei nicht viel geringerer Größe als „Augusta", doch nur 200 Pferdekraft, 150 weniger als jene hat, weil man früher die Schnelligkeit nicht als Waffe des Schiffs für den Kampf ansah, wie heutzutage, sondern die Maschine mehr als ein Transportmittel betrachtete, um das Schiff unabhängig von Wind und Wetter nach dem Kampfplatz zu befördern und dort blos durch seine Batteriestärke wirken zu lassen.

Außer der größeren Schnelligkeit wünschten wir bei den neu für die norddeutsche Flotte zu erbauenden Glattdeckcorvetten noch für die Seetüchtigkeit der Schiffe, daß der Bug im obern Theil, soweit er bei ruhigem Wetter außer Wasser liegt, etwas voller gehalten werde, um das „Einhauen" zu vermeiden. Ferner wünschen wir die Maschine etwas niedriger construirt, so daß sie tiefer unter Wasser zu liegen kommt, und die Takelage etwas höher: letzteres wird durch die Tieferlegung der Maschine und damit des Schiffsschwerpunkts und außerdem durch das sogleich vorzuschlagende Pivotsystem ermöglicht. Endlich müssen wir noch eine Armirung mit ganz schweren Geschützen, gezogenen 24pfündern, (Vollgeschoß 68 Pfund) oder womöglich gezognen 48pfündern (Vollgeschoß 138 Pfund), oder, wenn die Schiffe es tragen können, sogar von gezogenen 72pfündern, wie der Arminius sie führt, (Vollgeschoß 200 Pfund), für geboten erachten, da mit dem größeren Kaliber bei geeigneter Construction nicht blos die wichtige Percussionsfähigkeit gegenüber Panzerschiffen, sondern auch die Tragweite des Geschützes bedeutend wächst. Diese schweren Geschütze wird man aber auf keine Weise als Breitseitengeschütze placiren können, ohne die Stabilität des Schiffes bedenklich zu gefährden: ist ja selbst bei der „Augusta" durch die (effectiv) 30pfündigen Kanonen die Steifheit schon einigermaßen beeinträchtigt worden. Wir würden deshalb vorschlagen, die Geschütze sämmtlich in der Mittellinie des Schiffs auf Drehscheiben aufzustellen, 2, 3 oder 4 (je nach der Größe der Corvette von 1000, 1250 oder 1500 Tons) in dem Zwischenraum zwischen je zwei Masten, eine vorn am Bug und eine hinten am Heck, so daß die Corvetten im Ganzen 6, 8 oder 10 Geschütze führten. Dann müßte den Reilings, der Brüstung

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

des Decks eine Höhe von nur 3½ Fuß gegeben werden, so daß die Geschütze von ihren Lafetten ohne Schwierigkeit nach jeder beliebigen Richtung darüber hinwegschießen könnten, wo sie nicht etwa durch die Wanten und Davits behindert sind. Auf Deckung der Mannschaft und der Geschütze gegen feindliche Kugeln muß man in ungepanzerten Schiffen einmal verzichten; im Grunde decken gegen schwere Kanonenkugeln die hölzernen Reilings wirklich wenig. Durch diese Anordnung aber, durch die Aufstellung der Kanonen in der Mittellinie statt auf den Flanken des Schiffs wird begreiflicherweise die Stabilität des letzteren bedeutend gehoben, und außerdem ist das Gesammtgewicht von 6 schweren Mittschiffsgeschützen bei einem Schiff von der Größe der „Nymphe" nicht größer als das jetzige Gesammtgewicht von 17 Geschützen mit ca. 30pfündigen Geschossen. Außerdem werden für die Verwendung im Kampf wichtige Vortheile erreicht. Ein Schiff, in dieser Weise mit 6 gezognen 24pfündern oder 48pfündern ausgerüstet, wird nach jeder Seite hin alle seine Geschütze gebrauchen können, nicht blos die Hälfte, wie ein Schiff mit Breitseitenarmirung, und es wird nach jeder Seite hin 6 schwere Kanonen mit 68pfündigen oder 138pfündigen Geschossen, also eine Breitseitenladung von 408 oder sogar 828 Pfund zur Verfügung haben, während es jetzt nach jeder Flanke hin nur 8 leichte Kanonen mit einer Breitseitenladung von 253 Pfund gebrauchen kann; es wird überhaupt allen existirenden Glattdeckscorvetten mit Breitseitenarmirung entschieden überlegen sein. Ferner wird eine solche Corvette, wenn sie den Feind angreifen will und auf ihn zusteuert, zu einer Salve nicht in einem vollen rechten Winkel abzufallen genöthigt sein wie gegenwärtig, sondern sie wird nur einen Winkel von etwa 30 Grad zu beschreiben haben, um alle ihre Geschütze auf den Feind richten zu können, und durch diese Schrägung wird sie zugleich ihre eigne Zielfläche für den Feind verkleinern. Ganz dasselbe gilt vom Rückzugsgefecht, wo es, wie die Affaire von Rügen gelehrt hat, für eine wirksame Vertheidigung enorm wichtig ist, Breitseiten ohne den großen Zeitverlust gänzlichen Abfallens dem Feinde entgegenschleudern zu können, ein Verhältniß, das sich übrigens die Kanonenboote, wenn sie bei Rügen angegriffen hätten, sehr wirksam hätten zu Nutze machen können, das aber bei Schiffen mit gedeckter Batterie natürlich nie zur Geltung kommen kann, da dort die Geschütze wegen der Schiffswände nur rechtwinklig zum Kiel feuern können.

Als selbstverständlich sollen übrigens, falls die Corvetten größter Art (etwa 1500 Tons) 72pfünder tragen können, nie sämmtliche Geschütze derselben dieses Kaliber haben, sondern nur die beiden mittelsten, während die andern 48pfünder, die am Bug und Heck nur 24pfünder sein mögen. Daß wir auch den größten Corvetten nicht mehr als 10 Pivotgeschütze geben wollen, hat seinen Grund wie begreiflich darin, daß sonst bei der Schwere dieser Geschütze das Gesammtgewicht zu sehr steigen würde. Eine geringere Zahl der Geschütze aber als 6

annehmen zu wollen erscheint uns als unvortheilhaft: einmal kann man durch eine noch weitergehende Verringerung der Zahl das Gewicht der Geschütze doch nicht steigern, da das Vermögen, Geschütz zu tragen, bei Schiffen von solcher Länge nicht durch die allgemeine Schwimmkraft, sondern durch die Stärke der lokalen Substruction (Eisenknie u. s. w.) bedingt wird, und eine Uebertragung eines größern Gewichts auf eine größere Länge des Schiffs hin wieder allzuschwere Constructionen erfordern würde; und dann verliert ein Schiff mit geringerer Geschützzahl als 6 oder wenigstens 5 zu schnell allen Werth, sobald einige Geschütze außer Gefecht gesetzt sind. Außerdem ist es oft von Wichtigkeit, das feindliche Schiff an mehren Stellen zu verwunden, nicht blos an einer Stelle mit größerer Percussionskraft, und überhaupt sind die Chancen des Treffens für ein Schiff mit 6 Geschützen viel größer als für ein Schiff mit 2, wenn auch bedeutend schwereren Kanonen. Wir glauben also, daß die eben gemachten Vorschläge für den Bau der neuen Glattdeckcorvetten ihre volle Berechtigung in sich tragen und empfehlen sie geneigter Beachtung.

Die kirchliche Frage in Italien.

Selten mögen sich tödtliche Gegensätze so nahe berührt haben: fast zu derselben Zeit tagte in den Räumen des Vatican die Versammlung der Bischöfe um auf die Politik des non possumus das Siegel der katholischen Welt zu drücken, und tagte im Saal der Fünfhundert zu Florenz das italienische Parlament als die lebendigste Protestation gegen das heutige Rom. Während noch die letzten Festlichkeiten über dem Grab des Apostelfürsten nicht verrauscht waren, während die Bischöfe die Kasse des Peterspfennigs füllten, Volk und Geistlichkeit, Fremde und Einheimische an der Girandola des Pincio, an der Illumination der Peterskirche, an dem Fackellicht der vaticanischen Säle sich ergötzten, begannen im Parlament die ernsten Verhandlungen, die wie ein Warnungszeichen in all diese Herrlichkeit hineinfuhren. Dort das stumpfe Einerlei einer seit Jahrhunderten auswendig gelernten Melodie, hier das angestrengte Ringen des modernen Staats, dem Mittelalter seine letzte Burg zu entreißen. In wenigen Stunden ist jetzt Rom von Florenz zu erreichen. Wer aber in diesen Tagen aus der