



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Preußische Kriegsmarine : die Avios und Transportschiffe.

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

Preussische Kriegsmarine.

Die Avisos und Transportschiffe.

Nach Besprechung der Schiffe, welche die Gefechtsstärke der Flotte hauptsächlich ausmachen, gehen wir, indem wir die Betrachtung der preussischen Panzerfahrzeuge dem nächsten Artikel aufbewahren, zu den beiden Classen über, welche nicht zum Kampf bestimmt sind: den Avisos und den Transportschiffen.

Von Transportschiffen hat man im wesentlichen zwei Arten zu unterscheiden: die eigentlichen wie Passagierdampfer gebauten Fahrzeuge für den Transport von Mannschaften und Pferden, im Kriege auch für den Transport von Material bestimmt, große Schiffe, deren Dimensionen in der englischen und der französischen Marine oft die der Linienfahrzeuge übertreffen, und dann Transportschiffe für Material wie Kohlen, Munition, Geschütze u. s. w. im Frieden, Fahrzeuge, die besonders in der französischen und der österreichischen Marine beliebt und ganz wie gewöhnliche Schooner und Briggs der Handelsmarine gebaut und getakelt sind, von denen sie sich im Aeußern gar nicht unterscheiden. Fahrzeuge der letztern Classe fehlen in Preußen ganz, und wir halten sie auch nicht für nöthig, da es besser ist, wenn der Staat den Verdienst solcher Material-Transporte den Privaten zuwendet und seine Fahrzeuge nicht von Zeit zu Zeit müßig liegen hat. Braucht er im Kriegsfall Fahrzeuge dieser Art, so stehen, namentlich bei einer so bedeutenden Handelsmarine wie Deutschland sie hat, wegen der Störung des Handels stets mehr Schiffe zu Gebote als man verwenden kann. Was dagegen die Truppentransportschiffe anlangt, so besitzt Preußen zwar auch noch kein fertig ausgerüstetes Fahrzeug dieser Art; aber es ist ein solches, der „Rhein“, bei der Maschinenbauanstalt „Vulkan“ (am linken Oderufer unterhalb Stettin gelegen) bereits vom Stapel gelaufen, und der in unserm frühern Artikel mehrfach erwähnte Gründungsplan hatte für die preussische Flotte, selbst ehe sie Aussicht hatte, sich zur deutschen Flotte zu erweitern, doch den Bau von vier solcher Schiffe in Aussicht genommen. Daß man dafür die Eisenconstruction wählte, um die Schiffe leichter und billiger zu machen, und daß man sie als Schraubenschiffe mit hoher Takelage zu bauen beschloß, damit sie auf ihren Fahrten möglichst viel die Segel gebrauchen können, das kann nur gebilligt werden. Doch möchten wir uns gegen die Anwendung des gewöhnlichen Schraubenbrunnens aussprechen, in welchem bei den gewöhnlichen Schraubenschiffen während des Segelns die Schraube in die Höhe gewunden wird, und der natürlich ein sehr

breites und überhängendes Hinterschiff erfordert, in dem die aufgewundene Schraube sich birgt. Wir möchten statt dessen lieber die Construction mit einziehbarer Schraube (*hélice rentrant*) empfehlen, wie sie auf der pariser Ausstellung an einem niederländischen Modell zu sehen ist. Die Schraube ist von der Form der zweiflügeligen französischen Kriegsschiffschraube, d. h. genau von der Form zweier überall gleich breiter Windmühlflügel, und außerdem so eingerichtet, daß sie, wenn ihre Flügel in senkrechte Lage gebracht sind, auf der Schraubenachse selbst nach der Mitte des Schiffs zu sich schieben läßt. Die senkrechte Wand, welche von dem breiten mittlern Theile des Schiffs, der sich allmählig nach hinten verengert, unter dem Hinterschiff bis zum Rudersposten geht und bei Holzschiffen durch das hintere Schlemppnie gebildet wird, ist dann hohl construirt, ihre beiden Seitenwände stehen etwas mehr auseinander als die Breite der Schraubenflügel beträgt, und die Schraube birgt sich so, wenn sie nach vorn gezogen wird, in diesem Theil, welchen bei Holzschiffen die Schlemppniee einnehmen. (Uebrigens können natürlich eben so gut die beiden Flügel der Schraube doppelt sein, d. h. aus zwei ganz gleichen, parallel hintereinander auf der Axe stehenden Platten bestehen, wie auf allen neuerdings erbauten französischen Kriegsschiffen z. B. der „Alma“.) — Bei dieser Construction ist die horizontale Bewegung der Schraube weit leichter zu bewerkstelligen als ein senkrechtcs Heben derselben; ihr Gewicht kommt mehr nach der Mitte des Schiffs und bleibt unter Wasser als Balance gegen den Segeldruck; das Hinterschiff braucht nicht mehr überhängend gebaut zu werden, — Deckung des Ruders und der Schraube durch diese Bauart wie bei Panzerschiffen gegen Anrennen ist hier beim Transportschiff nicht nöthig — und man kann dann dem Hinterschiff die scharfkantige, dem Bug ähnliche Gestalt geben, wie bei den französischen Panzerschiffen, wo sie dem Fahrzeug gegen Wellen, die von hinten kommen, so enorme Stärke und Sicherheit verleiht.

Die Zahl der neu zu erbauenden Transportschiffe hat man, wie gesagt, mit Rücksicht auf Heranziehung von Schiffen der Kauffartemarine auf vier normirt, eine Zahl, die auch für die Verbindung der einzelnen Häfen im Frieden, die Zuführung von Munition und Proviant für die auf hoher See stationirten Geschwader im Kriege durchaus wünschenswerth ist. Diese Transportschiffe sollen durchschnittlich 800 Tonnen Lastigkeit und eine Schraubenmaschine von 200 Pferdekraft neben einer Armirung von 4 leichten Geschützen führen. Doch erscheint uns ein größeres Fassungsvermögen (Tragfähigkeit mit Einrichtungen für den Transport von Truppen) wünschenswerth, und wenn Deutschland auch jetzt noch keine so großen Transportsdampfer braucht wie die englischen „Serapis“ und „Euphrates“ von 4000 Tons oder die großen mit zwei weißen Batterie-streifen geschilderten Transportsdampfer Frankreichs von der Länge der Linienschiffe (z. B. „Nièvre“, „Durance“, „Calvados“), so halten wir doch eine Größe

von 1200 Tons mit Maschinen von etwa 240 Pferdekraft für geboten, ohne daß jedoch durch diese Vergrößerung der Tiefgang wachsen darf. Diese Dampfer sollen nun nach den Bestimmungen des Flottengründungsplanes sehr zweckmäßiger Weise neben ihrer Maschine eine hohe volle Takelage bekommen, um bei günstigem Winde immer segeln und Kohlen sparen zu können. Die Wahl der Construction als Schraubenschiffe hat übrigens nicht bloß den Vortheil, das Segeln und die Anwendung der „einziehbaren Schraube“ zu gestatten, sondern von gleichem oder noch größerem Werth ist hierbei die Sicherheit vor Beschädigungen der Maschinerie durch feindliche Schüsse, da solche Transportschiffe, selbst wenn sie von Kriegsschiffen escortirt werden, doch immer noch in die Lage kommen können, vom Feinde beschossen zu werden. Aus Gründen der Oekonomie will der Flottengründungsplan diese Transportschiffe aus Eisen erbauen; doch ist hierbei wohl zu erwägen, ob nicht die Construction als Compositionschiffe, mit eisernem Gerippe und hölzerner Beplankung nebst Kupferung unter der Wasserlinie bei diesen Fahrzeugen außer gleicher Leichtigkeit des Schiffkörpers noch sonst größere Vortheile gewähren würde, namentlich mit Rücksicht auf die Gesundheit der Truppen, welche transportirt werden sollen, vollends wenn man etwa später Truppen nach tropischen Colonien überzuführen hätte, und ferner auch hinsichtlich der Schnelligkeit, die bei eisernen Schiffen durch das Bewachsen des Bodens mit Muscheln und Seegras oft erheblich abgeschwächt wird. Eins dieser Transportschiffe ist, wie erwähnt, gegenwärtig in der Maschinen- und Schiffsbauanstalt „Vulcan“ bei Stettin bereits vollendet worden; es ist hiermit der so viel ersehnte Anfang gemacht, auch die einheimische Eisenindustrie zum Bau von Schiffen heranzuziehen, während der Bau von Panzerschiffen im Inlande allerdings, allen entgegenstehenden Behauptungen zum Trotz, noch nicht möglich ist, da die deutschen Walzwerke bis jetzt noch nicht im Stande sind $4\frac{1}{2}$ —8 Zoll dicke Panzerplatten herzustellen. Hoffentlich wird dies aber binnen einigen Jahren der neuen Gesellschaft gelingen, welche sich vor kurzem, vorläufig mit einer Million Thaler Actiencapital, constituirt hat und ihre Etablissements in Gaarden bei Kiel zu erbauen im Begriff steht, wobei der innere Theil der Fährde, des langen schmalen Meerbusens, der sehr flach ist, abgedämmt, trocken gelegt und als nughares Areal verwandt werden soll.

Von Avisos besitzt Preußen außer den beiden früher besprochenen, für den Dienst im Gefecht nicht verwendbaren Raddampfern „Preussischer Adler“ und „Vorelei“ streng genommen kein specifisches Exemplar.

Aushilfsweise indessen ward im dänischen Kriege die königliche Schraubendampf-Yacht „Grille“, 160 Pferdekraft, als Aviso benutzt, welche zu diesem Zweck mit zwei gezogenen 12 Pfündern auf Deck armirt war. Die „Grille“ von Normandin in Havre gebaut und von König Friedrich Wilhelm IV., wie man sagt, nach der anmuthigen Figur des gleichnamigen Schauspiels genannt, mit einer

niedrigen Takelage von drei Masten mit einem Gaffelsegel an jedem, und kurzem Bugspriet ist ein Schiff von solcher Vorzüglichkeit des Baues, daß sie überall, wohin sie kam, angenehm auffiel. Schon ihre Plankenverkleidung war, namentlich als sie neu ankam, so vorzüglich gezimmert und zusammengefügt, daß man die Nähte zwischen den Planken in einiger Entfernung kaum bemerken konnte und geneigt war, die Yacht für ein eisernes Schiff zu halten; auch das elegante Oberdeck mit seinen Mahagonyeinlagen und den glänzenden Messing-Ventilatoren, sowie die ausgesuchte Pracht ihrer Kajüten überstrahlt selbst die glänzenden ersten Salons transatlantischer Dampfer. Was aber gar die Formen des schwarzen Rumpfs betrifft, so sind dieselben ganz bewundernswürdig gewählt, wie man dies auf der diesjährigen pariser Ausstellung an dem von der Firma Normandin ausgestellten Holzmodell auch hinsichtlich des Theils unter Wasser zu sehen Gelegenheit hatte, und man fängt an zu begreifen, wie dieses kleine Schiff mit einer so schwachen Maschine und noch nicht 181 Fuß Länge die enorme Schnelligkeit hat erreichen können, die es auszeichnet, indem es die contractlichen Bedingungen um fast zwei Knoten überbot. Mit freudigem Stolz bemerkte dem Verfasser in Havre der Erbauer des Schiffs, Herr Normandin, wie sein lieber „Grillon“ auch den schnellsten englischen Avisos, den dispatch-vessels „Salamis“ u. „Helicon“ überlegen sei, die beide von ganz gleichen Dimensionen und mit ganz gleichen Maschinen ausgerüstet, vor einiger Zeit den Wettstreit zwischen der alten und der neuen Form des Bugs der Schiffe zu einem gewissen Abschluß gebracht hatten. Und zwar hatte dabei der „Helicon“ mit dem „Pflugschaar“-Bug, der unter Wasser vorspringt wie bei den Panzerschiffen, und hier allerdings das Fahrzeug 5 Fuß länger machte, eine Schnelligkeit von 14, Knoten erreicht, während der „Salamis“ mit dem gewöhnlichen über Wasser ausschließenden Bug nur 13, Knoten erreichte. Beide Schiffe trugen aber Maschinen von 250 Pferdekraft und zwar Radmaschinen mit Patentschaukeln, die stets normal ins Wasser eingreifen und hatten außerdem eine Länge von 220 Fuß (bei 28 1/2 Fuß Breite und 10 1/2 Fuß mittlern Tiefgang), während die Grille eben nur eine Schraubenmaschine von 160 Pferdekraft und nur 180, Fuß Länge (zwischen den Perpendikeln) hatte bei 24 Fuß Breite (11 1/4 Fuß Tiefe im Raum zwischen Unterkante Kiel und Oberkante Deckbalken). Allerdings war so das Verhältniß zwischen Länge und Breite der „Grille“ fast dasselbe (1:7 1/2) wie bei den englischen Schiffen (sonst ist 1:4 oder 5 das gewöhnliche bei Kriegsschiffen) — aber die absolute Länge und Schwimmkraft der englischen Avisos war doch bei weitem nicht erreicht und die Maschinenstärke war kaum mehr als die Hälfte der englischen, und doch erlangte sie gleiche Resultate, 13—14 Knoten und nach Herrn Normandins Mittheilung unter Umständen sogar gegen 15 Knoten. Aus diesen Gründen möchten wir, obgleich es bekanntlich keineswegs sicher ist, daß Schiffe die ganz nach denselben

Linien aber bloß in größerem Maaßstabe gebaut werden wie anerkannt vorzügliche Läufer, dasselbe leisten, dennoch vorschlagen, beim Neubau von Avisos einmal eine solche Probe zu machen, d. h. ein Schiff dieser Art nach den auf 225 Fuß Länge vergrößerten resp. nach neuen von Normandin zu modificirenden Rissen der Grille zu bauen und ihm Zwillingsschraubenmaschinen von zusammen 250 Pferdekraft zu geben. Erreicht dieses Schiff keine größere Geschwindigkeit als die Grille, so kann man ja immer noch die anderen Avisos genau so wie die „Grille“ als deren Schwesterschiffe construiren.

Es war nämlich schon vor der Erweiterung der preussischen zur norddeutschen Bundesflotte durch den Flottengründungsplan in Aussicht genommen, 6 Avisos mit je 2 Geschützen und Maschinen von etwa 250 Pferdekraft zu erbauen, wobei die Kosten für jedes Schiff auf 225,000 Thlr. veranschlagt waren. Daß der Neubau solcher Avisos nöthig ist, wird niemand leugnen, und auch daß die Zahl derselben auf sechs beschränkt wurde, in Rücksicht auf Benutzung von Dampfern der Handelsmarine im Kriegesfalle sowie daß sie 2 Geschütze statt des einen der englischen Schiffe bekommen und der Leichtigkeit halber von Eisen gebaut werden sollten, wird man nur loben können. Natürlich sollen sie nicht gepanzert werden, wie einige Blätter das „eisern“ aufgefaßt hatten, sondern sie werden aus dünnen $\frac{3}{4}$ zölligen Platten wie Passagierdampfer gebaut. Dagegen scheint uns ihre Größe d. h. der Tonnengehalt etwas dürftig bemessen; die Schiffe müßten doch, so gut wie die englischen, ca. 800 Tonnen erhalten, und hinsichtlich der Form sagten wir schon, daß wir die Formen der Grille wünschten, keineswegs aber den Reedschen Pflugschaarbug, wie beim Helicon, der nothwendig große Bugwellen aufwirft. Am wenigsten gefällt uns aber, daß man die Idee nicht ganz von der Hand gewiesen hat, eventuell diese Avisos als Raddampfer zu bauen, wie die englischen „Helicon“ und „Salamis.“

Schon oben haben wir die Gründe auseinander gesetzt, weshalb die Construction der Raddampfer bei Schiffen, die für den Kampf selbst bestimmt sind, durchaus unzumuthbar ist; aber nicht minder unzumuthbar erscheint sie uns für die Avisos. Der Uebelstand allerdings, daß ein Raddampfer keine reiche und schwere Geschüßausrüstung tragen kann, fällt für Avisos nicht sonderlich ins Gewicht, da dieselben nicht zum Fechten bestimmt sind, sondern nur ein paar leichte Geschütze zum Signalisiren und zur Vertheidigung im äußersten Nothfall führen und im übrigen sich auf das Entkommen vermöge ihrer Schnelligkeit und der Stärke ihrer Maschinen verlassen müssen; desto gefährlicher aber ist für sie die fehlende Sicherung der Maschinerie gegen feindliche Kugeln. Die Avisodampfer haben durchaus nicht immer außer Schußweite des Feindes zu agiren: sie müssen unter Umständen den im Gefecht befindlichen Schiffen Befehle überbringen oder beschädigte Schiffe aus dem Gefecht schleppen; sie können bei ihren Recognoscirungen sehr leicht in den Fall kommen, mit feindlichen,

gleich schnellen Schiffen einige Schüsse zu wechseln; sie können, mit Ueberbringung einer Nachricht beauftragt, auf einen einzelnen feindlichen Kreuzer stoßen, oder sogar, wie die „Corelei“ bei Rügen, aus besonderen Gründen in das Gefecht gezogen werden — und in allen diesen Fällen liegt die Gefahr nahe, daß ein einziger glücklicher Schuß des Feindes den Aviso sofort in dessen Hände liefert. Gegen diese Gefahr können nach unsrer Meinung die Vortheile nicht in Betracht kommen, die dem Radavisos eigen sind, die eines geringern Tiefgangs und einer unter Umständen etwas größern Schnelligkeit. Es hat sich nämlich allerdings in der Praxis der Ocean-Dampferlinien herausgestellt, daß im ganzen die Raddampfer, welche Patent-Schauflräder (feathering wheels) haben, ein wenig schneller sind als die Schraubendampfer, wenn nämlich die See nicht so bewegt ist, daß immer das Rad der einen Seite zu tief eintaucht, das der andern dagegen in der Luft arbeitet. Der Grund davon liegt natürlich darin, daß die Schaufln directer, rechtwinklig gegen das Wasser wirken, während im Wesen der Schraube die indirectere, so zu sagen schräge Bewegung liegt. Außerdem aber lassen sich kleine Raddampfer mit geringerem Tiefgang bauen, als Schraubendampfer: denn die Räder der ersteren bedürfen nur einer Eintauchung von kaum mehr als 2 Fuß, um ihre volle Kraft entwickeln zu können, und über diese Grenze hinaus ist sonst der Tiefgang des Schiffes davon gänzlich unabhängig; bei Schraubenschiffen dagegen von der Größe, wie die Avisos projectirt sind, hat man wenigstens 10 Fuß Tiefgang nöthig, um der Schraube einen genügend großen Durchmesser und genügende Flächenwirkung zu geben. Der geringe Tiefgang ist aber allerdings insofern sehr wichtig, als er den Fahrzeugen an der Küste erlaubt, über Untiefen weg zu fahren, welche andere Schiffe mit großen Umwegen vermeiden müssen. Doch auch um dieses Vortheils willen darf man die Sicherung der Maschinen vor feindlichen Schüssen nicht beeinträchtigen.

Nun giebt es aber eine andere Construction, welche die Sicherheit der gewöhnlichen Schraube vor Verlegung durch feindliche Kugeln mit der Möglichkeit eines nicht unbedeutend geringern Tiefgangs vereinigt, eine Construction, die erst vor wenigen Jahren von der englischen Firma Dudgeon zur Anwendung gebracht worden ist, seitdem aber sich vielfach bewährt hat: die der Zwillingsschraube. Der preussische Flottengründungsplan faßt die Adoptirung dieser Construction für die Avisos auch ins Auge, doch nur als ferner liegende Eventualität. Nun hat aber jene Construction seit Aufstellung des Plans in anderen Marinen immer mehr Eingang gefunden, namentlich für Panzerschiffe, bei denen die größere Leichtigkeit der Evolutionen so sehr in das Gewicht fällt, z. B. bei dem amerikanischen Doppelthurmschiff „Miantonomoh,“ das wir schon vor einiger Zeit in diesen Blättern beschrieben, bei den französischen vielgenannten Thurmwidderschiffen „Le Taureau“ und „Bélier“ und auch bei dem

unten näher zu besprechenden ehemaligen „Cheops“^{*)}. Man wird also jetzt wohl kein Bedenken mehr haben können, das erwähnte neue System bei den Avisos zur Anwendung zu bringen. Bei den Zwillingsschraubenschiffen sind statt der einen liegenden Schraubenwelle in der Mitte des Schiffs zwei vorhanden, die parallel in der rechten und in der linken Hälfte des unter Wasser befindlichen Schiffskörpers liegen und von zwei verschiedenen Maschinen bewegt werden. Auf jeder Seite der schmalen senkrechten Holzwand, in welche der Schiffskörper unter Wasser hinten ausläuft und an deren Ende das Steueruder in Angeln hängt, tritt eine Welle aus der Schiffswand heraus, geht mit ihrem hintersten Ende durch einen Eisenring, der nach oben und nach innen mit der Schiffswand durch je einen starken Eisenbügel verbunden ist, und trägt dicht hinter diesem Ringe die frei im Wasser schwebende Schraube.

Die Vortheile des Zwillingsschraubensystems sind nun sehr bedeutend. Erstens vermag das Schiff, weil die stoßende Kraft auf der Seite liegt, wenn es bloß eine Schraube wirken, die anderen aber stehen oder sogar rückwärts arbeiten läßt, in einem viel kürzern Kreise zu wenden, als Schiffe mit Einer Schraube, was namentlich in engem Fahrwasser von höchster Bedeutung ist. Sodann haben Schrauben von nur halb so großer Fläche als gewöhnliche Schiffsschrauben natürlich einen weit kleinern Durchmesser. Sie gestatten also dem Schiffe entweder geringern Tiefgang oder lassen sich, wenn der Tiefgang ebenso groß bleiben soll als beim Einschraubenschiff, viel tiefer unter dem Wasserspiegel anbringen, sodaß die Schnelligkeit vermöge des Gegendruckes, der sogar noch kräftiger ist als bei Raddampfern, außerordentlich wächst. Schließlich sind natürlich Maschinen und Schrauben dieser Construction vor feindlichen Schüssen ebenso sicher oder eigentlich noch sicherer als bei gewöhnlichen; der Nachtheil aber, daß die Schraube und der Schraubenschaft etwas mehr der See exponirt ist, als beim Einschraubensystem — was man dem Zwillingsschraubensystem vorgeworfen hat — dürfte gerade bei den Avisos, die ja außerdem kleinere Schiffe sind, weniger ins Gewicht fallen. Wir würden es also entschieden für das beste halten, die neuen Avisos als eiserne, (d. h. natürlich nicht gepanzerte) Zwillingsschraubendampfer nach dem oben erörterten modificirten Modell der „Grille“ mit einer Armirung von 2 gezogenen Zwölf- oder Vierundzwanzigpfündern zu bauen. Sollten sich bei der Probefahrt des ersten noch besondere Nachtheile herausstellen, dann bleibt immer die Möglichkeit, die anderen mit einer gewöhnlichen Schraube zu versehen.

Wenn England die obengenannten neueren Avisos oder dispatch-vessels, „Salamis“ und „Helicon“ als Raddampfer gebaut hat, so kann dieses Bei-

^{*)} Neuerdings bei den Kanonenbooten der meisten Seemächte, so bei der bereits früher erwähnten englischen „Plover“-class. Vgl. den Artikel über die Kanonenboote.

spiel gegenüber den oben hervorgehobenen Nachtheilen doch nicht maßgebend sein, besonders da jene Schiffe hauptsächlich zum Dienst im Frieden bestimmt, (wie überhaupt slavische Nachahmung der englischen Einrichtungen zu vermeiden ist) und außerdem als Experiment gebaut worden sind, und da ferner der englischen Admiralität viele kleineren, als Avisos verwendbare Schraubendampfer zur Verfügung stehen, sodaß sie, wo der Aviso irgend Gefahr läuft, auf feindliche Schiffe zu stoßen, ein andres vor Schüssen gesichertes Schiff zu verwenden vermag. Bei der preussischen Marine dagegen, mit ihrer beschränkten Auswahl, müssen alle Avisos im Stande sein, ohne allzugroße Gefährdung auch da ihre Fahrten zu machen, wo ein Zusammenstoß mit feindlichen Kriegsschiffen möglich ist. Da man sicher darauf rechnen darf, daß im Kriege, wo ja aller Verkehr stockt, eine genügende Anzahl Dampfer der Handelsmarine zum Avisodienst zu erlangen sein wird (die allerdings in der allerersten Zeit während ihrer Armirung noch nicht disponibel sein würden), so mag, wie schon oben gesagt, auch für die erweiterte preussische Flotte die Zahl von 6 Avisos vorläufig genügen und die pecuniären Mittel lieber auf Beschaffung von mehr Gefechtschiffen verwandt werden. —

Ueberblicken wir nun den gegenwärtigen Bestand der preussischen Kriegsslotte an ungepanzerten Schiffen im Vergleich mit der Stärke, welche die preussische Marine noch vor 12 Jahren hatte, — 1 Segelsregatte, 1 Segelcorvette, 3 kleinere Segelschiffe, 5 Raddampfer und die schon damals halb unbrauchbaren Ruderkanonenboote, aber kein einziges Schraubenschiff — so ist ein bedeutender Fortschritt zu constatiren. Und für den Fall, daß in nächster Zeit ein Krieg ausbrechen sollte, ist noch der Umstand nicht zu übersehen, daß sämtliche Schiffe, mit Ausnahme der noch im Bau befindlichen „Elisabeth“ und der nach Ostasien detachirten „Vineta“ in heimischen Häfen sind und sofort zur Disposition stehen. Allerdings kann man bei dieser Betrachtung das Bedauern nicht unterdrücken, daß wir gerade eins der allerstärksten und besten Schiffe wie die „Vineta“ im Kriegesfall entbehren müßten, und es wird dabei auf neue der Wunsch in uns rege, daß man doch statt der betreffenden gedeckten Corvette, die dann recht gut als Artillerieschiff zu verwenden wäre, lieber abwechselnd die beiden größeren Segelsregatten „Gefion“ und „Thetis“ in Ostasien stationiren möge, entweder als Segelschiffe wie sie jetzt sind, oder aber besser, wenn es irgend ausführbar ist, mit eingesezierter Hilfschraube von 200—250 Pferdekraft. Zwar ist, wie wir bereits oben bemerkten, das Einsetzen einer Hilfschraube gewöhnlich nicht von dem Erfolge begleitet, daß man ein sehr schnelles, neuen Schiffen ebenbürtiges Schlachtschiff gewinnt; aber für den Handelschutz auch im fernsten Osten wird es immerhin mehr als genügen, und der Vortheil, ein Schiff mehr von der Vortrefflichkeit unserer „Vineta“ zu Hause zur Verfügung zu haben, würde die Kosten der Einsezung einer Hilfsmaschine reichlich aufwie-

gen, um so mehr da die Abwesenheit des Stationschiffes für China bei der weiten Reise nicht gut auf kürzere Zeit als drei Jahre bemessen werden kann. Wenn man übrigens schon den Vorschlag gemacht hat, statt der großen gedeckten Corvette lieber eine kleinere Corvette von der Classe der „Nymphe“ in Ostasien zu stationiren, so müssen wir uns entschieden dagegen erklären. Denn einmal sind diese Schiffe trotz ihrer hohen eleganten Takelage im Aeußern nicht ansehnlich genug, um die Chinesen und Japanesen, die hierin gerade Schlaubeit genug besitzen, über die effective Stärke unserer Fahrzeuge zu täuschen, und dann würden ja auch diese Glatdeckcorvetten wirklich zu den kleinsten europäischen Kriegsschiffen gehören, welche (abgesehen von den Kanonenbooten) jene Gewässer besuchen. Noch wichtiger aber ist der Umstand, daß diese Fahrzeuge in Ermangelung einer Batterie (welche die Segelfregatten besitzen) nicht als receiving-ships für die Mannschaften der neuen Kanonenboote dienen können, ein Moment, auf das wir schon im vorigen Artikel aufmerksam gemacht haben. Beträchtliche Verstärkung der Besatzung aber ist aus den dort ebenfalls angeführten Gründen weder für die „Nymphe“ noch für die Kanonenboote räthlich.

Wenn wir also von den bloß für den innern Hafendienst bestimmten Fahrzeugen *) und den kleinen, in den westschleswighischen Inseln erbeuteten ehemals dänischen Dampfern „Lymfjord“ und „Augusta“ absehen, welche jetzt ohne Armirung zu Vermessungen in den friesischen Inseln benutzt werden, so haben wir hiermit unsern Schiffs-katalog beendet bis auf die neue Gattung der Panzerfahrzeuge, deren Schilderung wir erst nächstens folgen lassen, damit wir zugleich über die neuen Erwerbungen reden können, die geeignet sind, die Bedeutung unserer gesammten Marine wesentlich zu erhöhen. —

*) Den Bordings und Lichterschiffen, d. h. zum Lichten, Erleichtern der großen Schiffe durch Abnahme eines Theiles ihrer Ladung oder ihrer Geschütze in Häfen von ungenügender Tiefe bestimmten Fahrzeugen.