



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

**Die Grenzboten**

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

Norddeutsche Kriegsmarine : Panzerfahrzeuge: Der "Prinz Adalbert".

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

Liv-, Est- und Kurlands sich jederzeit bewährt, und wenn es mit ihnen wirklich einmal vorbei ist, auf die Achtung ihrer Gegner werden sie sicherlich Anspruch haben. Rußland selbst wird dann gestehen müssen, es habe an dem deutschen Element an der Ostsee einen tüchtigen und kernigen Stamm besessen, dessen Verlust schwerer wiegt, als die Thorheit derer, welche ihn verschuldeten, einzusehen im Stande war.

## Norddeutsche Kriegsmarine.

Panzerfahrzeuge: Der „Prinz Adalbert“.

Das zweite Panzerschiff Preußens nächst dem Arminius, den wir in Nr. 47 beschrieben, ebenfalls ein Fahrzeug für den Küstenschutz, der „Prinz Adalbert“ (früher „Cheops“), ein Casematten-Thurmschiff mit 3 schweren Geschützen, 300 Pferdekraft und 685 Tons Gehalt,<sup>\*)</sup> ist — wie sonst alle französischen, die östreichischen und auch ein Theil der englischen Panzerschiffe — von Holz gebaut, mit Holz-Spanten (= Rippen) und -Planken, welche dann in der Gegend der Wasserlinie mit Panzerplatten überkleidet sind. Er hat überhaupt auffallend kleine Dimensionen, bei denen man kaum begreift, wie der Erbauer ihn fähig machen konnte, einen Panzer von dem angegebenen Gewicht zu tragen. Seine Proportionen sind nicht ganz so glücklich gewählt wie die des „Arminius“: er hat 154 Fuß Länge in der Wasserlinie (größte Länge 175 Fuß) und  $31\frac{1}{2}$  Fuß Breite in der Wasserlinie (28 Fuß größte Breite auf Deck, da die Wände einwärts neigen), sodaß sich seine Länge noch nicht auf das Fünffache der Breite beläuft, ein Verhältniß, das natürlich dem Schiffe keine sehr große Schnelligkeit gewährt. Auch der mittlere Tiefgang ( $14\frac{1}{2}$  Fuß — vorn 14) ist über einen Fuß größer, als beim „Arminius“, obwohl ihm deshalb die Fähigkeit nicht abgeht, in sämtliche preussische Haupthäfen einzulaufen.

Der kurze, gedrungene, für ein Panzerfahrzeug verhältnißmäßig hohe Bau gibt ihm ein castellartiges Aussehn, ähnlich wie eine der früheren schwim-

<sup>\*)</sup> Nach englischem Maß; nach den andern Meßmethoden 447 resp. 779 Tons.

menden Batterien, ein Eindruck, der durch den schwärzlich grauen Anstrich der hochragenden Masse noch gesteigert wird. Die Decklinie läuft nicht glatt dahin, sondern ist durch die beiden Casemattenthürme und eine kleine Schanze unterbrochen: sein Bug schiebt unten in einem langen Sporn vor wie bei den französischen Panzerlinienschiffen, und das Heck, das mit vergoldetem Schnitzwerk verziert ist, steigt in allseitiger, horizontaler wie verticaler Rundung voll und hoch empor und bildet im Profil fast einen Viertelkreisbogen, dessen Scheitel nach hinten abwärts gerichtet ist, wobei er Steuerruder und Schrauben deckt.

Unter Wasser nämlich theilt sich die hintere Hälfte des Schiffes genau so, wie wenn hier zwei Schiffe nebeneinander hart Bord an Bord lägen; darüber erhebt sich ein einziger gemeinschaftlicher Oberbau, und auch unter Wasser bildet der Rumpf nach vorn von dem Punkte ab, wo die beiden inneren Bordwände des Doppelkörpers zusammentreffen, einen einzigen Körper mit einem Bug. Die Idee einer solchen Zweitheilung ist nichts weniger als neu, schon der ägyptische König Ptolemäus Philopator, ein eifriger Förderer der Marine, der sich namentlich in der Ausführung absonderlicher Entwürfe gefiel, hatte ein Schiff gebaut, das allerdings nicht bloß hinten, sondern auch vorn unter Wasser und oben in Bug und Heck aus zwei besonderen nebeneinander liegenden Körpern bestand. Wenn der französische Schiffbauer Armand neuerdings diese Idee wieder aufgenommen hat (und ebenso die Engländer in der jetzt im Bau befindlichen Panzercorvette „Penelope“), so geschah es, weil man damit den Vortheil erreichte, zwei Schrauben dicht an den Enden des Schiffes anbringen zu können, sodas ihre Schäfte bis zur Schraube selbst völlig geschützt liegen, nicht aber exponirt sind wie bei gewöhnlichen Zwillingsschraubenschiffen, wo die Schraubenschäfte auf jeder Seite des Hintersternes aus dem Schiffe herauskommen und noch durch zwei Bügel zu stützen sind. — Den Vortheil zweier Schrauben neben einander für leichtere Lenkbarkeit des Schiffes und Verringerung des Tiefgangs haben wir schon früher bei Besprechung der Zwillingsschraubenconstruction für unsere Avisos auseinandergesetzt. Auch der „Prinz Adalbert“ verdankt dieser Construction, das er in noch nicht 4 Minuten sich vollständig umdrehen kann, eine Bewegung, die bei einer einzelnen Schraube viel länger dauert. Nachtheilig hingegen dürfte es nach unserer Ansicht sein, das wegen der verdoppelten Fläche des Schiffskörpers die Krümmung der Linien nicht so günstig ausfällt, wie bei einem einzigen Hinterschiff; die Reibung des Wassers wächst, das Hinterschiff wird durch die Spaltung schwächer, und die sich dazwischen eindringenden Seen können den Bau sehr lockern. Indessen bleiben die Erfahrungen in dieser Beziehung noch abzuwarten. Entsprechend dem Doppelrumpfe besitzt das Schiff hinten 2 Riele, 2 Hintersterne, 2 Schrauben und 2 Steuer, welche letzteren durch dasselbe Steuerreep gedreht werden, genau wie die beiden Steuer der antiken Ruderkriegsschiffe.

Der Bug hat, wie wir schon sagten, die weit vorschießende französische Widderform\*). Auch am Deck fällt der Vorsteven, (vordere Kante des Schiffs) nicht senkrecht nieder, um sich erst unten nach vorn auszuwölben, vielmehr geht diese Kante sogleich schräg vorwärts und endigt dann in einem colossalen, unter ganz spitzem Winkel ins Wasser gehenden massiven Sporn, wie die französischen Panzerlinienschiffe „Magenta“ und „Solferino“ ihn besitzen, und in etwas anderer Form auch die neueren französischen Panzerkorvetten vom Typus „Alma“. Da indessen diese schräge Form das Herauslaufen der durch den Sporn aufgeworfenen Wellen am Bug sehr begünstigt, hatte sich bei allen Fahrten des „Prinz Adalbert“ der Uebelstand herausgestellt, daß das Wasser in Strömen durch die Klüsen (Öffnungen für die Ankerketten) in den Bug hereintief. Um dem abzubelfen, ist man nun gegenwärtig beschäftigt, in Geestemünde, wo der „Prinz Adalbert“ augenblicklich abgetakelt liegt, um den Bug (wie als Hülse über den Klüsen) einen Vorbau anzusehen, wie eine Console von halbmondförmigem Horizontalschnitt, deren oberer Theil sich weiter nach außen krümmt als der untere, also die auflaufenden Wellen zurückzuwerfen geeignet ist. Das Fahrzeug, im Uebrigen ganz schwarzgrau angestrichen, hat für den Augenblick durch diesen Wellenbrecher, der noch roth gefirnißt ist, mit den beiden großen schwarzen Augen der Klüsen einen ganz seltsamen, an chinesische Drachengesichter mahnenden Ausdruck erhalten.

Die durchschnittlich 4 Zoll starken Panzerplatten des Rumpfs schließen nicht fest aneinander, sondern haben verkittete Fugen, angeblich um die Ausdehnung des Eisens durch die Wärme in heißen Klimaten zu gestatten. Steht man vor dem Schiff, so sieht man, wie die Panzerung den Körper derart deckt, daß die unterste Plattenlage, in welche die Wasserlinie fällt, senkrecht steht, aber die nächste nach innen geneigt ist, um durch die schräge Lage den Widerstand gegen feindliche Geschosse zu vermehren. Auch weiter aufwärts setzt sich die Schiffswand in derselben Neigung fort, aber mit einem Absatz, da dieser obere Theil der Schiffswand nicht gepanzert oder nur mit schwachen Platten belegt und somit bedeutend dünner ist, als der untere. Ueber Deck erheben sich die Keilings, die Brüstung, etwa 4 $\frac{1}{2}$  Fuß, also ziemlich hoch und an den beiden Stellen, wo die Casemattenthürme stehn, fallen dieselben natürlich mit den Wänden der letzteren zusammen, da diese Thürme die ganze Deckbreite einnehmen.

Wie wir bereits gelegentlich der Beschreibung des „Arminius“ auseinander setzten, unterscheidet sich das Casemattensystem vom Breitseitensystem dadurch,

---

\*) Das englische Wort ram bedeutet eben „Widder“, keineswegs aber das total verschiedene „Ramme“, womit es oft in schlechten Uebersetzungen wiedergegeben wird.

daß die Geschütze auf dem Oberdeck, nicht unter demselben aufgestellt sind; von dem Thurm- und Kuppelsystem aber, das ebenfalls die letztere Eigenthümlichkeit besitzt, weicht es darin ab, daß die auf dem Deck stehenden gepanzerten Geschützdeckungen nicht drehbar, sondern fest sind, und daß ferner diese Geschützdeckungen die ganze Breite des Schiffs einnehmen, nicht bloß den mittleren Theil des Decks wie bei Thurm- und Kuppel-Schiffen. Sind die Panzerwände dieses gedeckten Geschützstandes schräg nach innen geneigt, so ist derselbe eine eigentliche Casematte (von der in Amerika für Flußkanonenboote besonders beliebten Art); sind sie senkrecht, so ist er nach englischem Ausdruck eine square-battery (so bei vielen kleineren englischen Panzerschiffen und auch bei den meisten französischen schwimmenden Batterien): auf jeden Fall aber hat dieser gedeckte Geschützstand nicht bloß nach beiden Flanken, sondern auch in den Querwänden nach vorn und nach hinten Geschüßpforten. So besitzt auch unser „Prinz Adalbert“ zwei derartige Casemattengeschützstände, oder wie unsere Seeleute sich ausdrücken „Casemattenthürme“, d. h. Geschützstände, die nur ebenso lang wie breit, sonst aber gleich jeder Casematte vollständig unbeweglich und fest mit dem Schiff verbunden sind und das Deck um etwa 8 Fuß überragen. Der vordere Thurm füllt mit seiner Basis gerade das vordere Ende des Oberdecks aus, indem er nach vorn fast mit einem Halbkreis abschließt, wie auch von seinem Vorderende aus der Grat des Vorstevens abwärts in den Sporn ausläuft. Demgemäß ist der Grundriß dieses vorderen Thurmes nach vorn ziemlich halbkreisförmig, während seine Wand nach hinten als ein gerades Querschott (Querwand) mit abgerundeten Ecken den übrigen Theil des Decks begrenzt. Er bildet sonach im wesentlichen eine sehr hohe steile, gepanzerte Back, um so mehr, als seine Decke von einem Geländer aus dünnen Eisenstäben eingefast wird und sich hier auch die übrigen Vorrichtungen der Back finden. Außerdem liegt auf der Decke dieses Thurms das kurze ganz horizontale Bugspriet, das sich auschieben läßt, wenn man segeln will, das aber, wenn im Gefecht mittelst des Sporns ein feindliches Schiff angerannt werden soll, eingezogen bleibt. Der Vorderthurm enthält im Innern nur ein einziges Geschütz, einen gezogenen 36Pfünder, der nach Bedürfnis auch durch einen 72Pfünder ersetzt werden soll, und auf Kreisbahnen laufend ringsherum gedreht werden kann: für seine Benutzung hat der Thurm wie in der rechten und linken Flanke, so auch gerade nach vorn hinaus je eine ziemlich breite Pforte, also im Ganzen 3 Stückpforten für die Verwendung dieses einen Vordergeschüßes.

Dicht hinter diesem Thurme folgt nun auf dem Deck der Fockmast der zweimastigen Takelage; sodann in der Mitte des Schiffs der Schornstein und dahinter, mehr als manns hoch, der andere Geschüßthurm. Im Grundriße zeigt derselbe etwa ein regelmäßiges Achteck, dessen kleiner Durchmesser gerade der

Decksbreite gleich ist, sodas zwei Seiten desselben (die mit Buchstaben ihrer Reihenfolge nach bezeichnet a und e heißen würden) mit den Keilings (der Brüstung) völlig zusammenfallen. Von dieser achteckigen Basis auf dem Deck steigt nun der Thurm etwa 8 Fuß hoch empor und verzüngt sich nach oben derart, daß die Panzerung schräg nach innen geneigt liegt, und dadurch etwas größere Stärke erlangt, als ein senkrechter Panzer von gleicher Dicke. In den Seiten b und h an der einen Flanke und den Seiten d und f an der andern ist je eine Pforte eingeschnitten, sodas die beiden mit Rotationsvorrichtungen versehenen schweren Geschütze im Innern schräg nach vorn und schräg nach hinten zu feuern im Stande sind. Zu diesem Zweck sind auch die Keilings dicht vor und dicht hinter diesem Thurm zum Niederklappen eingerichtet. Die Geschütze, gezogene 36 Pfünder (nominal), die auf Lafetten von gewöhnlicher Höhe ruhen und auf dem Deck selbst placirt, nicht etwa in dasselbe versenkt sind, schießen 85 pfündige Hohlgeschosse mit 8 Pfund Pulverladung und sind also sehr gefährliche Gegner. Die Panzerdicke in diesem Thurme beträgt, wie sich an den vier Stückpforten messen läßt, ungefähr 8 (theilweise sogar 16) Zoll, wovon etwa 4 Zoll durch eine massive Eisenplatte gebildet werden.

Unmittelbar hinter dem zweiten Geschützthurm erhebt sich dann der ziemlich starke Großmast, dessen Wanten aber, wie die des andern, des Fockmasts, nach Rüsten außen am Bord hinabgehn und dort ziemlich nahe der Wasserlinie befestigt sind. Früher, als das Schiff noch Schoonerbrigg war, (d. h. also wie eine Brigg zwei Masten mit Raaen, aber an jedem Mast nicht 4, sondern 2 Raaen führte), stand dieser Großmast mitten im Thurme selber, wo er aber natürlich den Gebrauch der Geschütze erschweren mußte. Seit das Schiff jedoch als vollständiger Schooner getakelt ist, also nur am vordern Mast Raaen und ein Mars\*) führt, am hintern Mast aber nur ein Gaffelsegel und eine einfache Sabling trägt, hat man es für zweckmäßiger erachtet, den letzteren Mast etwas weiter hinter zu rücken.

Den Hinterabschnitt des Oberdecks, das auch hier kreisrund endigt, nimmt eine ganz kurze Schanze (quarterdeck) ein, also ein Verschlag, der die Erhöhung der Wand des Hinterschiffs bildet, und dessen vordere Wand querschiffs, aber mit abgestumpften Ecken gegen das Oberdeck abschließt, während sie unter sich das Steuerrad birgt und oben ringsum ein durchbrochenes Eisengeländer trägt. Uebrigens wird diese Schanze, die kaum 3 Schritt Länge hat, trotzdem bei hohem Seegang das Hereinbrechen von Wellen ebenso wirksam schwächen, wie die gleich kurze Schanze, welche man den englischen Kuppelschiffen „Scorpion“ und „Wyvern“ neuerdings zu geben gezwungen gewesen ist.

\*) Die horizontale um die Spitze des Untermasts liegende Platte, die gewöhnlich fälschlich Mastkorb genannt wird; Mastkörbe gibt es seit dem Ende des Mittelalters nicht mehr.

Vom Innern des Schiffes ist wenig mehr zu sagen, als daß die Kajüte für den Capitän im Hinterschiff und die Cabinen der Officiere (3 zu jeder Seite der Officiersmeh, in deren Mitte der Mast aus dem Centrum eines runden Tisches aufsteigt) im Verhältniß zur Kleinheit des Fahrzeugs noch immer recht hübsch und bequem sind. Im Maschinenraume findet man ferner nicht eine, sondern rechts und links von der Mittellinie zwei vollständig getrennte Maschinen ganz gleicher Art von je 150 Pferdekraft, die jede ihre besondere Schraube treiben und gerade durch die Unabhängigkeit von einander ihren Hauptwerth erhalten, namentlich für den Fall, wenn man schnell oder auf beschränktem Raume wenden will; denn je nach Bedürfniß kann man die eine Schraube arbeiten, die andre stehen lassen, und falls eine Maschine oder Schraube beschädigt wird, garantirt die andre eine sichere Fortsetzung der Reise. Uebrigens werden die Maschinen, die in Brest gebaut sind, in vieler Beziehung gelobt, wenn auch das Schiff gelegentlich der Proben vor der Uebernahme viel vergebliche Versuche gemacht hat, die contractlich stipulirte Schnelligkeit von 11 Knoten zu erweisen. —

Die Geschichte des „Prinz Adalbert“, der im Ganzen 620,857 Thlr. gekostet hat, ist bis jetzt äußerst einfach. Gebaut wurde er in den Jahren 1863 bis 1865 zu Bordeaux auf der bekannten Werft von Armand, unter dem altägyptischen Königsnamen Cheops. Zur Zeit des großen amerikanischen Krieges nämlich durften die für die Conföderirten bestimmten Kriegsschiffe auf den Werften neutraler europäischer Staaten nicht als solche gebaut werden. Man fingirte daher meist Bestellung für orientalische oder ostasiatische Regierungen. Laird in Birkenhead (am Clyde gegenüber Liverpool) baute so z. B. unter ägyptischen Namen die Kuppelschiffe „El Tousson“ und „El Monassir“, die später von der englischen Regierung angekauft wurden und jetzt „Scorpion“ und „Byvern“ heißen; und Armand baute unter dem japanesischen Namen „Yeddo“ und „Sakka“ unsere jetzigen Holzschiffe „Augusta“ und „Victoria“, unter den altägyptischen Namen „Cheops“ und „Sphinx“ aber zwei ganz gleich als Schwesterschiffe construirte Panzerfahrzeuge. Die „Sphinx“, später als „Olinda“ für Brasilien bestimmt, ward unter dem Namen „Stärklodder“ nach Dänemark verkauft, dort aber (nach einer sehr schlecht bestandenen Ueberfahrt von Bordeaux nach Kopenhagen), vor der Uebernahme angeblich wegen zu großen Tiefgangs und auch wohl wegen schlechter Panzerung zurückgewiesen. Schließlichs kam sie als „Stonewall Jackson“ doch noch in die Hände der Conföderirten, denen sie 6 Monate als Kaper diente, wobei sie sogar zwei Unionschiffe, die berühmte Fregatte „Niagara“ und die Corvette „Sacramento“ vor Corunna und im Tejo wiederholt im Schach hielt, sodas diese nicht anzugreifen wagten; indessen mußte sie sich später dennoch der Union ergeben. Der „Cheops“ ward während des Baues von Preußen übernommen und durch eine

französische Besatzung unter Ueberwachung der preussischen Abnahme-Commission nach Danzig übergeführt, wo er aber bei den angestellten Proben hinsichtlich der Schnelligkeit nicht genügte, sogar auf einen Pfahl im Revier aufstieg und sich unter Wasser so beschädigte, daß er ins Dock gehn mußte. Schließlich ward er, wie man sagt infolge gewisser Verhandlungen mit dem Erbauer und anderen mehr mittelbar interessirten Personen gegen einen Nachlaß an der Kaufsumme dennoch erworben, und man hofft jetzt seine nautischen Eigenschaften auf ein befriedigendes Maß erhöht zu haben: wenigstens sprachen sich uns gegenüber preussische Seeoffiziere über seine Schnelligkeit und Seefähigkeit ziemlich anerkennend aus. Letztere wird durch den neu am Bug angebrachten Wellenbrecher jedenfalls verbessert sein, wenn auch der Verband des Schiffes etwas mehr angegriffen wird. Einem zweiten Uebelstand, über den wir klagen hörten, dem tiefen „Einbauen“ des Vorschiffes in die See ließe sich vielleicht durch eine Aenderung der Takelage abhelfen, durch Erleichterung resp. Verkleinerung des Fockmasts und Vergrößerung des Großmasts. Dann wird der Segeldruck oder auch der bloße Windfang der Takelage das Schiff vorn weniger ins Wasser drücken und durch den vergrößerten Druck auf das Hinterschiff das Vordertheil sogar aus dem Wasser zu heben streben.\*)

Gegenwärtig liegt das Schiff, vor einiger Zeit in „Prinz Adalbert“ umgetauft, abgerüstet im Bassin vor dem Marindepot zu Geestemünde. Man hat ihm — wie bereits bemerkt — nicht bloß die Raaen und Stengen abgenommen, sondern auch noch über seinem Deck zum Schutz gegen die Witterung ein förmliches Dach von Latten gebaut, dessen First über dem hinteren Thurm durch ein kegelförmiges, ebenfalls aus Latten hergestelltes Dach wie bei einem Carroussel überhöht wird, während hinten über der Schanze und vorn am Bug halbkegelförmige Dächer nach vorn und hinten abschließen.

Während „Arminius“ und „Adalbert“ zur Zeit als spezifische Panzerschiffe noch die einzigen ihrer Gattung in der preussischen resp. norddeutschen Marine sind, werden sie wahrscheinlich innerhalb der nächsten 10 Jahre ein halbes Duzend Genossen erhalten. — Unsere nächste Schilderung soll die Panzerfregatten mustern.

---

\*) Die Umschaffung zu einer Briggtakelage könnte zu dem erwünschten Ziele führen, ohne doch, wenn der Großmast hinter, nicht wie früher in dem großen Thurm steht und der Fockmast kleiner als zuvor ist, die Uebelstände herbeizuführen, die sich früher bemerktlich machten und zur Einführung der Schoonertakelage bewogen haben.