



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die preußische Kriegsmarine : 2. Die Segelschiffe, Raddampfer und
Ruderboote der Kriegsflotte.

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

Die preussische Kriegsmarine.

2. Die Segelschiffe, Raddampfer und Ruderboote der Kriegsflotte.

In der preussischen Marine sind schon bei ihrem gegenwärtigen Bestande alle vier Kategorien von Schiffen, die wir im vorigen Abschnitt als Hauptbestandtheile der modernen Kriegsflootten bezeichnet haben: die Segelschiffe, die Raddampfer, die ungepanzerten Schraubendampfer und die Panzerschiffe vertreten, und zwar in einem Verhältniß, das günstig genannt werden kann. Diejenigen Kategorien, deren Construction als veraltet und speciell für die Zwecke des Gefechts nicht mehr geeignet bezeichnet werden muß, sind nur grade so weit vorhanden, als dies aus anderweitigen Rücksichten wünschenswerth ist; die Flotten von England oder Frankreich haben ein ungeheures Material in Hunderten von Segelschiffen, die wenig mehr zu gebrauchen sind, so daß das darin stehende enorme Capital verloren ist, und die durch die Sorge für ihre Erhaltung sogar noch bedeutende Kosten verursachen. Aber auch hinsichtlich der Panzerschiffe kann es als ein Glück betrachtet werden, daß der Bestand an solchen Schiffen bis jetzt nicht bedeutend ist. Denn die Frage, wie Panzerschiffe zu bauen sind, ist gegenwärtig durchaus noch nicht abgeschlossen, in jedem Jahre tauchen neue Erfindungen und Constructionen auf, welche die früheren verdrängen und den Werth der gebauten Schiffe stark beeinträchtigen, und eine Flotte, die im Stande wäre, mit der Erbauung ihrer Panzerschiffe so lange zu warten, bis die Erfindungen auf diesem Gebiete einen gewissen Abschluß erreicht haben, würde gradezu kolossale Summen ersparen, — kostet doch eine einzige Panzerregatte mittlerer Größe nicht weniger als $1\frac{1}{2}$ Millionen Thaler. Die großen Seemächte, welche, um sich von keinem Rivalen überflügeln zu lassen, mit allen Kräften dahin arbeiten müssen, möglichst viel Schiffe desjenigen Systems zu besitzen, das augenblicklich als das beste gilt, verlieren bei jeder neuen Erfindung auf diesem Gebiet, die ihre bisher gebauten Schiffe als unvollkommen erscheinen läßt und im Werthe herabdrückt, ganz enorm. Während die großen Seemächte die Kosten der Experimente bezahlen, haben die kleineren Flotten, wie die preussische, den Vortheil, ohne Kosten aus jenen Erfahrungen Nutzen ziehen zu können. Während die Panzerschiffe und die veralteten Classen der Kriegsschiffe in der preussischen Flotte nur spärlich vertreten sind, besteht das Gros derselben aus Fahrzeugen der dritten Kategorie, den von Holz gebauten Schraubenschiffen, und fügt sich glücklich in den Rahmen des Flottengründungsplanes, der von der preussischen Regierung dem Abgeordnetenhause in der

zweiten Session von 1865 vorgelegt wurde, und sich noch jetzt im Ganzen als zweckmäßig entworfen erweist, wenn wir von den durch Gründung des norddeutschen Bundes nöthig gewordenen Erweiterungen absehn.

Die Segelschiffe sind in diesem Flottengründungsplan natürlich als secundäres Element behandelt, dieselben sind für den Seekrieg nicht mehr zu verwenden, da ihnen die Unabhängigkeit der Bewegung von Wind und Wetter, die unbedingte Manövrirfähigkeit, gänzlich fehlt. Trotzdem muß eine kleine Anzahl derselben durchaus vorhanden sein, da sich die Seeleute, die Matrosen, im Grunde nur auf eigentlichen Segelschiffen mit deren reicherer Takelage gründlich ausbilden lassen, grade darum, weil bei diesen alle Aufgaben ausschließlich mittelst der Segelmanöver gelöst werden müssen, ohne daß wie bei anderen Kriegsschiffen die Zuflucht zum Gebrauch der Maschine bleibt, und weil deren In-diensthaltung außerdem bei weitem nicht so kostspielig ist, wie die von Schraubenschiffen.

Die preussische Flotte hat gegenwärtig ziemlich die Anzahl von Segelschiffen, welche nöthig sind, um den seemännischen Dienst einzüben, sie könnte vielleicht das eine oder andere der großen Segelschiffe für diesen Zweck noch entbehren. Aber die Zahl dieser Uebungsschiffe, deren Beschaffung seiner Zeit im preussischen Abgeordnetenhaus auffallenderweise lebhaften Widerspruch fand, ist auf die verhältnißmäßig kleine Ostseeflotte von circa 3000 Mann berechnet. Jede Erweiterung, — und wir bedürfen schon in den nächsten zwei Jahren einer Erhöhung auf das Doppelte, in nicht langer Zeit bis auf wenigstens 9000 Mann, — macht eine sofortige Verstärkung des Uebungsmaterials nothwendig. Und diese Verstärkung der Uebungsschiffe muß selbstverständlich der erste Schritt zu weiterer Entwicklung der Flottenkraft sein. Namentlich die kleinen Uebungsfahrzeuge für Cadetten und Schiffsjungen werden möglichst schnell vermehrt werden müssen. Denn der Mangel an diesen Schulschiffen droht schon jetzt für die Vergrößerung unserer Marine ein Hinderniß zu werden.

Die preussische Flotte zählt an Segelschiffen gegenwärtig 3 Fregatten und 3 Briggs von zusammen 152 Kanonen *): Segelfregatte „Gefion“, 48; Segelfregatte „Thetis“, 38; Segelfregatte „Niobe“, 28; Kriegsbrigg „Rover“, 16; Kriegsbrigg „Moskito“, 16; Kriegsbrigg „Hela“, 6. —

Die vorhandenen Segelschiffe führen keineswegs immer die volle Kanonenzahl, für die sie gebohrt sind, sie haben sehr oft, um das Schiff zu erleichtern, oder wegen Verringerung der Besatzung eine kleinere Anzahl von Geschützen an Bord. So hat z. B. die „Gefion“ zu verschiedenen Zeiten, und namentlich unter den verschiedenen Regierungen, denen sie gehört hat, 42, 46, 44 Geschü-

*) Die Ziffer hinter dem Namen des Kriegsschiffes giebt immer die Anzahl seiner Geschü-

geführt, so die beiden größeren Briggs 10 und 12 Geschütze; um von der „Hela“ ganz zu schweigen, die früher, da sie noch als Schooner getakelt war, nur 3, später 4 Kanonen trug. Die Zahl der Bemannung übrigens beträgt bei Segelschiffen durchschnittlich das Zehnfache der Kanonenzahl, also bei den Fregatten 280—500, bei den Briggs etwa 70—170 Mann, Zahlen, die natürlich zu Zeiten auch vermindert werden, wenn die augenblickliche Bestimmung des Schiffes eine geringere Besatzung als genügend erscheinen läßt.

Betrachten wir zunächst die drei Segelfregatten, also Schiffe mit Vollschiffstakelage, mit 3 Masten, welche sämtlich je 4 Raasegel über einander führen, im Rumpf vor allem kenntlich durch den weißen Streifen, der ihre Batterie, ihre gedeckte Geschüßetage kennzeichnet, während auf dem Oberdeck durch die Pforten der schwarzen Brüstung noch die Mündungen leichterer Kanonen hervorschauen, edel geformte Vollschiffe, die mit ihren langen schlanken Maaen und Spieren sich von den gedrungenen Formen der Kaufahrtstakelage genau ebenso unterscheiden, wie die scharfgeschnittenen, weitgespannten Schwingen des Raubvogels von dem plumperen Bau der meisten anderen Wasservogel.

Die „Gefion“, 48, die größte preußische Segelfregatte, hat besonders wechselnde Schicksale gehabt. Als in Dänemark der Nationalfanatismus zum ersten Mal gegen Deutschland reagirte, kurz vor dem Aufstande Schleswig-Holsteins, ward eine wunderschöne Fregatte von Stapel gelassen, mit der die dänische Schiffsbaukunst ihren wohlverdienten hohen Ruf besonders glänzend bewähren wollte. Die Fregatte erhielt den Namen der starken nordischen Götterjungfrau „Gefion“, die der Sage nach mit gewaltiger Hand aus dem Lande Schweden ein siebengezacktes Stück Land herausriß, so daß der Mälar- (oder Wennern-) See entstand; das herausgerissene Land aber in die Ostsee hinaus schleuderte, wo es die siebenzackige Insel Rügen bildete. Das Werk der dänischen Schiffsbaumeister war eines stolzen Namens würdig, der Bau hat eine Solidität und Tüchtigkeit der Arbeit bewährt, eine so vorzügliche Auswahl des Holzes gezeigt, daß das Schiff trotz seines verhältnismäßig hohen Alters noch jetzt zu den besten der Marine gezählt wird. Auch die Formen des Schiffes waren so wunderschön entworfen, daß, als das Schiff in England einmal gedockt — in einem trockenen Bassin ausgebeßert — wurde, die englischen Schiffbauer zahlreich herbeieilten, um die ausgezeichneten Linien des Schiffes unter Wasser abzunehmen. Kurz nachdem der schöne Bau vollendet war, wurde er mit dem dänischen Linienschiff — Zweidecker — „Christian der Achte“, 84, in Begleitung einiger Raddampfer, „Hella“ und „Geyser“, nach der eckernförder Bucht gesandt, um eine Diversion gegen die schleswig-holsteinische Armee in ihrer rechten Flanke zu versuchen. Bekannt ist, wie es durch ein nahezu unbegreifliches Glück den schwachen deutschen Strandbatterien mit ihrer kleinen Zahl ganz leichter Geschütze gelang, das dänische Geschwader zu überwältigen. Nach unparteiischen Quellen sprang

der Wind in demselben Moment um, wo das Linienschiff während einer Wendung seine wehrlose Seite den Strandbatterien zulehrte, so daß es mit der größten Bequemlichkeit vermittelst glühender Kugeln in Brand geschossen werden konnte; der Fregatte „Gefion“ wurde durch einen glücklichen Zufall das Steuer abgeschossen, so daß auch sie regungslos dalag; und wie es heißt, ward einem Dampfer, welcher die beiden Schiffe aus der Bucht schleppen wollte, ebenso zufällig das Bugfirtau durchschossen, worauf verstärktes Feuern die Dampfer zu flüchten zwang. Das Linienschiff flog durch eine Explosion in der Pulverkammer in die Luft, die Fregatte „Gefion“ aber mußte sich den deutschen Truppen ergeben, ward zur Erinnerung an das glückliche Gefecht in „Eckernförde“ umgetauft und unter diesem Namen der deutschen Flotte einverleibt. Bei dem traurigen Ende, der bekannten Verauctionirung der letzteren, ward die Fregatte von Preußen angekauft und nun wieder unter ihrem alten Namen „Gefion“ einrangirt, den sie gegenwärtig noch trägt. Im Dienst der preussischen Marine hat die „Gefion“ verschiedene weitere Übungsfahrten gemacht, zum Theil mit der Corvette „Amazone“ zusammen, und hat außerdem namentlich als Hafenwachtschiff oder als Artillerieschulschiff für die Ausbildung der Matrosen und Seefoldaten im Scheibenschießen auf offener See gedient. Gegenwärtig ist die „Gefion“ das Stationschiff in Kiel, wo sie dem königlichen Schloß gegenüber vor Anker liegt; lustig flattert vom Kreuztop — Spitze des hintersten Mastes — die schwarz-weiße kleine Flagge des Contreadmirals der Station.

Einfacher ist die Geschichte der andern preussischen Segelschiffe. Die Fregatte „Thetis“, 38, die den Namen und natürlich vorn am Galjon auch das geschnitzte, weißgeschilderte Bild der griechischen Seegöttin trägt, war ursprünglich ein englisches Schiff, und ward 1854 als Übungsschiff gegen die beiden kleinen Aviso-Raddampfer „Nix“ und „Salamander“ von Preußen eingetauscht. Außer kürzeren Übungsfahrten hat sie auch die große ostasiatische Expedition mitgemacht, welche unter der diplomatischen Führung des Grafen Eulenburg, des jetzigen preussischen Ministers des Innern, zur Anknüpfung handelspolitischer Beziehungen nach Siam, China und Japan abging, in den ostasiatischen Gewässern den deutschen Kauffahrern moralische Unterstützung gewährte, den Respekt jener Völker vor der preussischen Flagge hob, und durch Abschluß günstiger handelspolitischer Verträge zwischen Siam, China und dem Zollverein, sowie zwischen Japan und Preußen den asiatischen Handel Deutschlands förderte. Die Expedition bestand aus der Segelfregatte „Thetis“, 38, mit 370 Mann Besatzung unter Capitän Jachmann, ferner der damals erst vor Kurzem vollendeten gedeckten Schraubencorvette „Arkona“, 28, mit 340 Mann unter Commodore Sundewall und den beiden schon oben erwähnten kleineren Fahrzeugen „Frauenlob“, 3, damals der Seetüchtigkeit halber mit nur 1 Geschütz und 44 Mann besetzt, und „Elbe“ mit 6 Geschützen und 44 Mann

unter Führung des bekannten Capitän Werner. Die *Thetis* führte ein kleines wirkliches Dampfboot mit sich, den 34 Fuß langen, 6 Fuß breiten Schraubendampfer „*Vesta*“ von 3 Pferdekraft, der vor Abgang der Expedition in Portsmouth einige Verwunderung erregte und sich namentlich in der Tropenhitze, wo Rudern die Mannschaft zu sehr anstrengt, vortrefflich bewährt und eine Schnelligkeit von 7 englischen Meilen in der Stunde gezeigt hat. Gegenwärtig führt übrigens jedes größere englische oder französische Kriegsschiff unter seinen Booten solche *steam launch*. Nachdem die „*Thetis*“ von der Expedition zurückgekehrt war, ist sie verschiedene Male als Hasenwachtschiff oder als Artillerie-schulschiff für die Schießübungen ebenso wie die „*Gesion*“ verwandt worden. Diese Schießübungen finden gegen große hölzerne Wände statt, die, genau von der Höhe und Breite eines Schiffs und ebenso wie die Flanke eines Kriegsschiffs bemalt, an der Küste aufgestellt werden, früher gewöhnlich am „*Nordpeerd*“, einem Vorgebirge an der Ostseite von Rügen, unweit des schönen Jagd Schlosses Granitz. Die „*Bestückung*“ der Fregatten aber, wie man in früheren Jahrhunderten mit sehr gutem Ausdruck die Armirung mit Geschützen „*Stücken*“, nannte, ist bei solchen Übungen meistens sehr ungleichmäßig und bunt, es befinden sich Geschütze der verschiedensten Kaliber und Systeme, die überhaupt in der Marine gebräuchlich sind, an Bord, um die Mannschaft an denselben auszubilden: neben den glatten Geschützen schweren Kalibers lenken gezogene 12-Pfünder und besonders die gezogenen Gußstahl-24-Pfünder, welche 68pfündige Langgeschosse schleudern, theilweise mit dem älteren Kolbenverschluß, theilweise mit dem neueren, wahrhaft vollkommen zu nennenden Keilverschluß für Hinterladung die Aufmerksamkeit des Kenners auf sich.

Beide Schiffe, die „*Thetis*“ wie die „*Gesion*“ unterscheiden sich übrigens von den Schraubenschiffen etwa gleicher Größe, wie „*Gazelle*“, die auch fast genau das Aeußere einer Fregatte haben, schon beim ersten Anblick nicht unwesentlich, auch wenn man davon absteht, daß sie nicht wie die Schraubenschiffe wegen der Maschine den Schornstein und den Ausschnitt am Steuer für die Schraube zeigen. Denn der ganze Bau der Segelsregatten ist gedrungener, kürzer und verhältnißmäßig breiter, der Körper scheint deßhalb etwas höher und burgartiger aus dem Wasser zu ragen, die Masten sind zwar kaum höher als bei jenen, aber sie stehn wegen der geringeren Länge des Schiffs viel dichter an einander, ähnlich wie bei Handelsschiffen, und das Gewirr der Takelage erscheint künstlicher und mannigfaltiger, weil es nicht durch große Zwischenräume zwischen den Masten in die Länge gezogen ist. Da es wirklich zu bedauern ist, daß die beiden Fregatten als Segelschiffe für Gefechtszwecke nicht mehr zu brauchen sind, so ist schon der Vorschlag gemacht worden, in beide Schiffe eine Schraubmaschine von geringer Kraft einzusetzen, die vielleicht nicht im Stande ist, während des Gefechts dem Schiffe volle Manövirtüchtigkeit zu geben, aber dasselbe

wenigstens von den Einflüssen conträrer Winde unabhängig macht und ihm gestattet, zur Beschießung einer Schanze oder dergleichen sich an die zweckmäßigste Stelle zu legen. Als Beispiel für den Nutzen eines solchen Verfahrens ließe sich anführen, daß die Dänen in das 1833 gebaute, aber allerdings 1858—1860 gänzlich renovirte Linienschiff „Skjold“, 64; eine Maschine von 300 Pferdekraft, in die 1852 gebaute und 1861—62 gänzlich renovirte Fregatte „Tordenskjold“, eine Maschine von 200 Pferdekraft eingesetzt, und bei ihrer bewundernswerthen Fertigkeit durch seine Formung der Schiffe trotz schwacher Maschinen eine verhältnißmäßig bedeutende Schnelligkeit zu erreichen, das Resultat erlangt haben, daß beide Schiffe mit Nutzen zur Blokade der preußischen Häfen verwandt werden konnten, wobei der Skjold durch seine unerwartete Schnelligkeit die preußischen Schiffe im Gefecht bei Rügen sogar anfänglich in eine mißliche Lage brachte. Trotzdem erscheint uns der Vorschlag, in Geston und Thetis Hilfsmaschinen einzusetzen, nicht recht praktisch. Die Art, wie sich in den letzten Jahren die Verhältnisse des Seegefechts gestaltet haben, der Umstand, daß heutzutage fast alles darauf ankommt, möglichst rasch jede Evolution auszuführen, jede Strecke zurückzulegen, die Verfolgung ins Werk zu setzen oder überlegenen Feinden zu entinnen, läßt das Princip der schwachen Hilfsmaschinen, die man früher in Segelschiffe einzusetzen pflegte, um wenigstens sogenannte „Gemischte Schiffe“ herzustellen, als veraltet erscheinen. Es bliebe also nur übrig, diesen Fregatten eine Maschine von ebenso großer Kraft zu geben, wie neue Schraubensregatten haben, und für diesen Zweck würde zu Erlangung der nöthigen Schwimmkraft und einer schärferen, für Durchschneiden des Wassers mehr geeigneten Gestaltung des Bug, ein gänzlicher Umbau mit bedeutender Verlängerung der Schiffe nöthig sein. An Beispielen für derartige Verlängerungen fehlt es nicht. Die Destreicher haben ihre frühere Segelfregatte „Schwarzenberg“, 50, und ebenso die durch ihre Erdumsegelung bekannt gewordne Seegelfregatte „Novara“ in der Mitte auseinandergeschnitten, eine Anzahl Spanten (Rippen des Schiffs) neu eingesetzt, wodurch z. B. bei der „Novara“ die Länge des Schiffs um 47 Fuß vermehrt wurde, und haben damit zwei schöne große Schraubensregatten ersten Rangs von 60 resp. 50 Kanonen gewonnen. Ein solcher Umbau, der auch in England nicht selten gewesen ist, verlohnt sich aber nur bei neuen oder fast ganz neuen Schiffen: ob er bei so alten Schiffen wie „Geston“ und „Thetis“ noch die Mühe und Kosten werth sein würde, ist sehr die Frage, wenn auch, sobald ein Ausrangiren der Schiffe nöthig würde, die Maschine nicht verloren wäre, sondern in anderen Schiffen Verwendung finden könnte. Zweckmäßiger noch erscheint der Vorschlag, diese beiden Schiffe abwechselnd in Ostasien zum Schuß der deutschen Interessen stationiren zu lassen, wie es gegenwärtig mit einer der großen gedeckten Schraubencorvetten der Fall ist. Auf diese Weise bliebe stets die ganze Zahl von Schraubenschiffen, welche Preußen be-

sigt, für etwaige europäische Kriege disponibel, während jetzt immer eine gedeckte Corvette in Abzug zu bringen ist. Der Schutz der Handelsinteressen aber und die Vertretung der Bundesflagge in jenen Gewässern würde, wie sie in früheren Zeiten stets durch Segelkriegsschiffe bewirkt worden ist, so auch jetzt ohne allzu große Uebelstände durch Segelfregatten geübt werden können; es käme ja immer nur auf den Besuch verschiedner Häfen, keineswegs auf die Verfolgung kleinerer Piratenfahrzeuge an der Küste an, da letztere für ein großes Kriegsschiff wegen seines Tiefganges überhaupt unmöglich ist und sich nur durch Schraubenkanonenboote ausführen läßt. Das einzig Bedenkliche dabei wäre der Uebelstand, daß ein Segelkriegsschiff während seines Kreuzens die Seepolizei über Dampfer nicht genügend ausüben könnte, und daß außerdem die Autorität verringert würde, wenn die Fregatte beim Auslaufen und Einlaufen in Häfen während widrigem Winde zu umständlichen Segelmanövern gezwungen wäre, statt wie die Kriegsschiffe anderer Nationen die Passage unter Dampf direct forciren zu können. Immerhin ist es fraglich, ob nicht diese Uebelstände durch den Vortheil, stets ein großes Schraubenschiff mehr in Europa zur Disposition zu haben, aufgewogen würden.

Die dritte Segelfregatte, die „Niobe“, 28, sowie die beiden größeren, für 16 Kanonen gebohrten Kriegsbriggs „Rover“ und „Moskito“ gehören der preussischen Marine noch nicht lange an: sie wurden von England als Schulschiffe für die Heranbildung der Besatzung unserer Flotte angekauft, und sind seitdem in der Weise verwandt worden, daß die Fregatte zur Ausbildung der Seecadetten, die beiden Briggs aber zur Ausbildung der Schiffsjungen Reisen in der Ostsee, der Nordsee, der Mittelmeersee und sonst im atlantischen Ocean gemacht haben. Beim Auftauchen der luxemburger Frage befanden sich alle drei Uebungsschiffe ebenso wie die gedeckte Schraubencorvette „Gazelle“ im Mittelmeer, seitdem aber sind sie sämmtlich heimbeordert worden und auch bereits in den heimischen Häfen eingetroffen, so daß, wie wir beiläufig bemerken wollen, gegenwärtig nur noch die gedeckte Corvette „Vineta“, welche in Ostasien zum Schutz der deutschen Interessen stationirt ist, sich außerhalb der deutschen Gewässer befindet. Die Fregatte Niobe fordert sich als Uebungsschiff ebenso wie die beiden Briggs eine sehr leichte Takelage, so daß deren einzelne Stücke nicht zu bedeutende Dimensionen und nicht allzu große Schwere haben, und den Kräften der jungen Leute, welche dieselben handhaben sollen, angemessen sind.

Die beiden Briggs „Rover“ und „Moskito“ zeichnen sich aber trotzdem durch eine ganz auffallende, wirklich imponirende Höhe ihrer Bemastung aus; die beiden Masten, jeder mit seinen vier schlanken Maaen, machen einen äußerst eleganten Eindruck, der noch gehoben wird durch den schmucken Rumpf, welcher, entgegen der sonstigen Usance, obwohl er keine gedeckte Batterie in sich birgt,

in der Flanke jederseits einen weißen Streifen hat, aus dessen Pforten die Deckgeschütze ihre Mündungen herausstrecken. Solche leichte Briggs sind gegenüber Schoonern oder Dreimast-schoonern von etwa gleicher Größe für die Ausbildung der Jungen ganz besonders geeignet, weil sie im Verhältniß zur Größe des Fahrzeugs eine große Anzahl von Raasegeln haben und somit sehr viel Bedienung verwenden und in den schwierigsten Segelexercitien üben können. Auch die Engländer haben als Ausbildungsschiffe für ihre Jungen gern training brigs.

Aus denselben Gründen ist man auch wohl dazu geschritten, im Jahre 1860 das sechste Segelschiff, das Preußen besitzt, die „Hela“, 6, aus einem Schooner zur Brigg umzutafeln. Dieses kleine Fahrzeug, das seinen Namen von der nehrungsähnlichen Halbinsel auf der Höhe von Danzig hat, war früher genau ebenso wie der „Frauenlob“ ein Schooner von 3 Kanonen, durch die erwähnte Umformung aber, bei der auch die Zahl der leichten Deckgeschütze vermehrt wurde, hat es am hinteren Masten Raaken bekommen, und ist so eine vollständige Brigg von 6 Kanonen geworden, deren schwarzer kleiner Rumpf sich nicht grade bedeutend ausnimmt. Sie wird auch als Kutterbrigg bezeichnet, weil ihr vorderer, ihr Fockmast, nicht zwei aufgesetzte Verlängerungen (Stengen) führt, wie die Masten gewöhnlicher Briggs und Vollschiffe, sondern nur eine solche Stenge, wie ein Kutter. Gegenwärtig ist sie als Tender für die „Geston“ bestimmt, welche die Schiffsjungen und Cadetten aufnimmt, da die beiden Schiffsjungenbriggs und die „Niobe“ einer Reparatur in Danzig unterzogen werden sollen.

Wenn die Erweiterung der norddeutschen Marine nöthig macht, die Zahl dieser Uebungsbriggs zu vermehren, so wird man die neuen Fahrzeuge dieser Art am besten wieder durch Ankauf beschaffen, denn grade bei Segelschiffen, welche in älteren Marinien so zahlreich sind, daß sich keine Verwendung für die ganze Zahl findet, läßt sich nicht der Einwurf geltend machen, wie bei Panzerschiffen, die ein anderer Staat verkaufen will, daß sie nämlich irgendwelche verborgenen Fehler besitzen müssen, da der Verkäufer sie sonst lieber selbst behalten würde. Die Uebungsschiffe „Niobe“, „Rover“, „Moskito“ sind übrigens mit denselben Namen, die sie in England führten, in die preussische Marine übernommen worden. Die Größe der beiden ziemlich gleich großen Briggs mag man aus der Angabe abnehmen, daß der „Rover“ z. B. 113 Fuß Länge und eine Lastigkeit von 590 Tonnen hat.

Auch schmerzliche Verluste blieben der jungen preussischen Flotte nicht erspart. Die Segelcorvette „Amazone“, 12, ist leider vor sechs Jahren verloren worden.

Die „Amazone“ war ein gar nicht großes, sehr niedrig über dem Wasser liegendes Schiff, dessen ganz schwarzer Rumpf, der Classification als Corvette gemäß, unter dem Oberdeck bloß Wohnungs- und Vorrathsräume barg, seine

12 leichten Geschütze aber sämmtlich auf dem Oberdeck führte. Manchem von uns steht das kleine, scharfgebaute Kriegsschiff noch lebhaft vor Augen, ein flüchtiges Fahrzeug mit zierlicher Takelage! Man hat nach dem Untergange des Schiffs die Takelage als zu hoch bezeichnet, und diese „Uebermastung“ als Ursache des Unglücks angegeben. Aber die Dimensionen der Bemastung waren gar nicht so übermäßig: der Großmast war nur 62 Fuß hoch, wovon 51 Fuß über Deck ragten und davon kamen noch 9 Fuß auf den Top, der Fockmast war noch um 3 Fuß, der hinterste, der Kreuzmast, um 6 Fuß kürzer, und das bei einem Schiff, dessen Rumpf im Ganzen 105 Fuß Länge (zwischen den Perpendikeln), $28\frac{1}{4}$ Fuß größte Breite in der oberen Wasserlinie und eine Tiefe im Raum (Oberkante des Deckbalkens bis Oberkante des Kiels) von 11 Fuß hatte. Die „Amazone“ war ursprünglich, noch ehe an die Bildung einer preussischen Marine zu denken war, als Schulschiff für die Navigationschüler in Grabow, einer unterhalb Stettin an der Oder gelegenen Vorstadt, gebaut und benutzt worden, ward aber dann von König Friedrich Wilhelm dem Vierten, als man an Gründung einer Seemacht ging, als erstes Kriegsschiff für die Flotte überwiesen.

Als solches machte sie mehrfach weitere Uebungsreisen, unter anderen die in weiteren Kreisen bekannte Reise nach Brasilien, und ward später als Schulschiff für die Seecadetten benutzt, wie jetzt die „Niobe“, fand aber bei der letzten derartigen Fahrt mit einer leider zahlreichen Besatzung von Seecadetten, einem guten Theil der hoffnungsvollen Jugend unserer Flotte, unter dem tüchtigen Lieutenant Hermann an der holländischen Küste ihren Untergang, indem sie wahrscheinlich durch den übermächtigen Orkan auf den Strand getrieben wurde. Tief wurde der Verlust im ganzen Lande empfunden. Die „Amazone“ hatte als Segler vorzügliche Eigenschaften: unter Segel machte sie bei günstigen Witterungsverhältnissen bis zu 12,8 Knoten in der Stunde, d. h. mehr als 3 deutsche Meilen in der Stunde, während Seedampfer durchschnittlich nur 10 Knoten machen (1 Knoten = 1 Seemeile d. h. $\frac{1}{4}$ deutsche Meile in der Stunde), und außerdem zeichnete sie sich noch dadurch aus, daß sie so scharf wie wenige Schiffe beim Winde zu segeln vermochte.

Auch der kleine Schooner „Frauenlob“, 3, im Jahre 1853 aus freiwilligen Geldbeiträgen deutscher Frauen erbaut, der die ostasiatische Expedition mitmachte, fand durch einen Orkan in der südchinesischen See seinen Untergang. Der sonstige Abgang an Segelschiffen, den die preussische Flotte seit ihrer Gründung erlitten hat, beschränkt sich auf wenige Fahrzeuge: das Transportschiff „Merkur“, 6, das beim Entstehen der Marine von der königl. Seehandlung übernommen wurde, dann seiner Zeit als Schiffsjungenübungsschiff in der Ostsee diente, und endlich wegen der gefährlichen in seinen Inhälzern wüthenden Trockensäule abgewrackt und als altes Holz verkauft werden mußte; das

als Bark getakelte Transportschiff „Elbe“, 6, von 850 Tonnen, welches für die ostasiatische Expedition in Hamburg angekauft war, und der kleine Schooner „Itis“, der auch ursprünglich nicht armirt, sondern nur für den Dienst bei der Tonnenlegung in der Jahde bestimmt war.

Auch die Classe der Raddampfer ist in der preussischen Marine nur spärlich vertreten. Wir haben schon im vorigen Abschnitt auf die Uebelstände dieser Fahrzeuge aufmerksam gemacht, auf ihre Unfähigkeit, sehr schwere Geschützbelastung und so hohe Takelage zu tragen, daß sie mit derselben nach Beschädigung der Maschine sich genügend schnell zu bewegen vermögen, sowie auf die Unmöglichkeit, die Maschinen und vollends die Räder vor feindlichen Schüssen zu sichern. Die Raddampfer sind daher nur für Transportdienst und Avisoendienst zu gebrauchen, und auch da nicht mit Sicherheit, weil ein einziger glücklicher Schuß eines feindlichen Kriegsschiffs sie rettungslos in dessen Hände liefert. Aus diesen Gründen ist es ein Vortheil, daß Preußen jetzt eigentlich nur zwei active Fahrzeuge dieser Art besitzt.

Das eine derselben, der „Preussische Adler“, 4, ist ein Raddampfer von 310 Pferdekraft, dessen schwarzen Rumpf eine mäßig hohe Schoonertakelage überragt, also zwei Masten, von denen bloß der vordere Raafegel führt. Der „Preussische Adler“ war früher Postschiff von Stettin nach Petersburg; vor fünf Jahren ward er von der Kriegsmarine übernommen, zum Transportschiff oder Aviso bestimmt, leicht armirt und machte so unter anderm in Begleitung der Kanonenboote 1. Classe „Blig“ und „Basiliä“ eine Reise nach Konstantinopel, von wo er beim Ausbruch des schleswig-holsteinischen Krieges 1864 zurückberufen wurde. Die drei preussischen Fahrzeuge schlossen sich dem österreichischen Nordseegeschwader an; doch war es dem „Pr. Adler“ nicht vergönnt, den Dänen gegenüber Lorbeeren zu ernten, vielmehr mußte er bald einer Kesselreparatur wegen nach Hamburg hinausfliegen und dann seine Mannschaft sogar an die neu-erworbene Corvette „Augusta“ in Bremerhaven abgeben.

Eine etwas reichere Geschichte hat der zweite gegenwärtig noch active Raddampfer, die „Coreley“, 2, ein kleiner Aviso von 120 Pferdekraft. Derselbe ward 1858 im Bau vollendet, machte sich wenige Jahre später, durch seine vermittelnden Fahrten bei Deposition der neapolitanischen Königsfamilie einen Namen und hatte schließlich im Frühjahr 1864 noch das Glück, als drittes Schiff am Seegefecht auf der Höhe von Rügen theilzunehmen, wo er allerdings infolge seiner bescheidenen Armirung auf den Gang des Gefechts wenig einwirken konnte.

Der Abgang, den die preussische Flotte bisher an Raddampfern erlitten hat, ist bei weitem größer als ihr gegenwärtiger Bestand an solchen. Außer den beiden Radavisos „Nix“, 8, und „Salamander“, 8, beide von 160 Pferdekraft, gegen welche 1855 von England die Segelfregatte „Thetis“ eingetauscht

wurde, ist, und zwar durch Verkauf, auch die Dampscorvette „Danzig“, 12 in andere Hände übergegangen, ein Raddampfer von 400 Pferdekraft, welcher eine Barktakelage führte, also drei Masten, von denen nur die beiden vorderen Raafegel hatten und somit eigentlich als Radsloop hätte bezeichnet werden müssen. Die „Danzig“, im übrigen grade kein sehr vorzüglicher Bau, ist besonders durch das Gefecht bekannt geworden, in welchem der Admiral Prinz Adalbert die als Strandräuber berühmten Beduinen des Riff an der marokkanischen Küste für ihre Plünderungen auf den Strand gerathener deutscher Kaufahrtschiffe züchtigte. Bekanntlich wurden die Riffpiraten zunächst durch eine in Booten gelandete Anzahl Matrosen und Seesoldaten unter tapferer persönlicher Führung des Prinzen in ihre Berge zurückgetrieben und nach Aufpflanzung der preussischen Flagge und der Rückkehr der preussischen Mannschaften auf das Schiff noch mit Bomben beschossen. Jedenfalls ist es zu beklagen, daß jene Affaire so ganz ohne materiellen Nutzen geblieben ist.

Der dritte Raddampfer der preussischen Marine ist die ehemalige Radcorvette „Barbarossa“ von 10 (später 9) Geschützen und 230 Pferdekraft, die aber nicht lange diensttüchtig geblieben und deshalb zum Kasernenschiff gemacht worden ist, wobei man ihre Maschinen aus- und die Radkasten abnahm, an deren Stelle ausspringende Galerien stehen blieben, und ihre dreimastige Takelage durch eine schwächere Briggtakelage ersetzte. So lag die ehemalige Dampscorvette Jahre lang bewegungslos in der Weichsel an der königlichen Werft zu Danzig und überragte mit ihrem hohen, massigen schwarzen Rumpf, der übrigens unter der Wasserlinie nicht gekupfert, sondern ausnahmsweise wie bei Eisenschiffen roth gestrichen ist, die ganze Umgebung, während die dürftigen, wegen der Länge des Fahrzeugs weit auseinanderstehenden beiden Masten das Mißverhältniß zwischen Rumpf und Takelage recht grell hervortreten ließen. Seit der Besignahme von Kiel aber und seiner Bestimmung zur preussischen Flottenstation ist der „Barbarossa“ dahin übergeführt worden und liegt jetzt an der Landungsbrücke gegenüber dem königlichen Schloß, dicht neben den äußersten Schiffsbauplätzen der kieler Privatwerften, wo er als Kasernenschiff, d. h. als Wohnung für die Matrosen dient, welche nicht auf anderen, in Dienst gestellten Kriegsschiffen untergebracht sind. „Barbarossa“ war früher ein vielgerühmtes Schiff der deutschen Flotte gewesen und mit der „Gefion“ 1852 von Preußen für den verhältnißmäßig hohen Preis von zusammen 262,500 Thalern erstanden worden. Da sich seitdem ergeben, wie nutzlos für den Seekrieg jetzt selbst diese beiden tüchtigsten Fahrzeuge der früheren deutschen Flotte geworden sind, so dürfen wir heut wohl zugeben, daß die Versteigerung der Flotte im Grunde die Wehrkraft Deutschlands zur See nicht geschädigt hätte, selbst wenn jene Schiffe sämmtlich gut konstruirte und wohlerhaltene Exemplare gewesen wären. Nun waren aber die meisten Schiffe damals keineswegs Muster tüchtigen Baues,

wie schon aus den Preisen hervorgeht, welche bei der Versteigerung für dieselben bezahlt worden sind.

Die deutsche Reichsflotte besaß drei Rad-Dampffregatten „Hansa“, „Erzherzog Johann“ und „Barbarossa“ und sechs Rad-Dampscorvetten „Ernst August“, „Großherzog von Oldenburg“, „Frankfurt“, „Hamburg“, „Lübeck“, „Bremen“, als Raddampfer sämmtlich nicht mit Vollschiffstakelage, sondern mit einer niedrigen Bemastung ausgerüstet, so daß sie eigentlich nicht als Fregatten und Corvetten bezeichnet werden konnten, und außerdem auch mit einer viel geringeren Geschützanzahl armirt, als ihr Name erwarten ließ; hatte doch die „Fregatte“ „Barbarossa“ nur 10 Geschütze, während sonst für Fregatten die Kanonenzahl zwischen 26 und 60 variiert.

Die „Hansa“ war ein sehr großes amerikanisches Schiff, „Erzherzog Johann“ und „Barbarossa“, etwas kleiner, aber Schwesterschiffe, ganz gleich nach demselben Modell gebaut und beide von der englisch-amerikanischen Cunard-Dampferlinie übernommen. Doch zeigte sich der „Erzherzog Johann“ bei der Untersuchung besonders wegen der schönen Inhölzer werthvoll. Von den genannten 9 Dampfern ging „Barbarossa“, wie erwähnt, in preussischen Besitz über, die „Hansa“ und „Erzherzog Johann“ wurden für 175,000 Thlr. an ein bremer Haus, die 6 sogenannten Dampscorvetten aber für 238,000 Thlr. an eine englische Dampfercompagnie verkauft, während eine einzige gute Dampscorvette etwa gleicher Größe, vollgetakelt heutzutage mit Schraubenmaschine über 500,000 Thlr. kostet. — Außer den 9 Dampfern gehörten noch zur Flotte von 1848 zwei Segelfregatten, „Eckernförde“, jetzt als „Gefion“ in preussischem Besitz, und „Deutschland“, die schon damals als Kasernenfregatte benutzt wurde, und auch beim Verkauf nur mit 9,200 Thlr. bezahlt ward — gegenwärtig ist sie sogar durch eine seltsame Ironie des Schicksals in chinesischen Besitz übergegangen.

Außerdem waren noch 27 Ruderkanonenboote vorhanden, davon 1 Kanonenboot in Lübeck, das an einen Senator für 457 Thlr. und einige Silbergroßchen und Pfennige (!) versteigert ward, und 26 Kanonenboote in Begefac als Nordseeflotille, deren Verkauf 10,600 Thlr. einbrachte. So ward die Flotte, welche auf nur 3,120,000 Gulden geschätzt war, noch weit unter dieser Lage veräußert, und da die meisten Einkünfte aus dem Festungsfonds gestossen waren, welcher diese Vorschüsse wieder forderte, so blieb schließlich von dem Erlös nur eine verhältnißmäßig sehr kleine Summe übrig.

Wie für die deutsche Reichsflotte, so war auch für die preussische Flotte bei ihrer Entstehung eine Anzahl Ruderkanonenboote gebaut worden, die wir an dieser Stelle erwähnen wollen, weil sie wie die Raddampfer zu den veralteten Constructionen gehören, aber doch bei Windstille im Stande sind, sich mittelst ihrer Ruder nach Belieben fortzubewegen; eine Fähigkeit,

die dem Segelschiff natürlich abgeht. Die preussischen Ruderkanonenboote zerfallen in zwei Classen, die Kanonenschaluppen zu je 2 schweren Geschützen und die Kanonenjollen mit je 1 Geschütz. Die Zahl der ersteren betrug ursprünglich 36, also mit zusammen 72 Geschützen, die Zahl der letzteren dagegen nur 6, also mit zusammen 6 Geschützen; gegenwärtig aber sind diese Ruderkanonenboote auf 32 Kanonenschaluppen (64 Geschütze) und 4 Kanonenjollen (4 Geschütze) zusammengeschmolzen, so daß die Gesamtsumme 36 solcher Fahrzeuge mit 68 Kanonen beträgt. Gewöhnlich sind diese Ruderkanonenboote in Stralsund stationirt, wo sie in Schuppen an der Ostseite des Dänholm liegen, einer besetzten kleinen Insel, welche ungefähr in der Mitte des engen Fahrwassers zwischen der ebenfalls besetzten Südwestspitze von Rügen und der Stadt Stralsund liegt, und mit der Seeseite der Stadtenceinte, die hier aus einer crenelirten Mauer besteht, durch eine Brücke verbunden ist. Die Ruderkanonenboote werden bei ihrer großen Langsamkeit und geringen Seetüchtigkeit, über welche die Matrosen sehr klagen, nur hart an der Küste in ganz flachem Wasser postirt werden können, gleichsam als schwimmende Positionsbatterien, die allerdings vor feindlichem Feuer wenig gesichert sein würden. Es ist wohl nur aus dem Hinblick auf eine derartige Verwendung zu erklären, daß der neue Flottenplan auf diese Fahrzeuge Rücksicht nimmt.

Die englischen Trades-Unions.

Wenn man jetzt durch die Straßen des Westend geht, sieht man an allen Schneiderläden Zettel aushängen: „Gesucht Arbeiter erster Classe. Keine Unionisten.“ Gegenüber aber wandeln zwei Leute den ganzen Tag auf und ab und beobachten, wer im Laden aus- oder ingeht, zu gewissen Stunden werden sie abgelöst, das sind die „tailors on strike“; fast 3000 Schneidergesellen haben ihre Arbeit niedergelegt, um höhern Lohn zu erzwingen, die Meister haben verweigert sich zu fügen und suchen sich durch Maschinen und Ausbildung jüngerer Leute zu helfen, die Gesellen aber, die nichts zu thun haben, stellen ihre Wachen vor die Läden, welche auspassen, wenn die Arbeiter ein- oder ausgehen und ihnen folgen, um sie womöglich einzuschüchtern oder abspensig zu machen. Dieser Schneiderstrike ist vielleicht der größte und längste, Grenzboten II. 1867.