



UNIVERSITÄTS-  
BIBLIOTHEK  
PADERBORN

## Universitätsbibliothek Paderborn

### Illustrierte Kriegs-Chronik

Weber, Johann Jakob

Leipzig, 1871

Fünfzehntes Kapitel. Nord- und Ostsee. Die deutsche Seemacht. - Bestand der deutschen Flotte. - Die französische Seemacht. - Anstalten zum Schutze der deutschen Küsten. - Mängel der französischen ...

[urn:nbn:de:hbz:466:1-50743](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:hbz:466:1-50743)



— Gedenkbuch an den Deutsch-Französischen Feldzug von 1870 —

Fünfzehntes Kapitel.

Nord- und Ostsee.

Die deutsche Seemacht. — Schicksal der deutschen Flotte. — Die französische Seemacht. — Anhalten zum Schutze der deutschen Küsten. — Wägen der französischen Flotte. — Seeschlacht unter dem Viceadmiral Grafen Bismarck. — Fahrten der französischen Geschwader in Nord- und Ostsee. — Die Madag. — Die Gefechte bei Hiddensee und vor der Mündung von Danzig. — Rückkehr des Nordseefregatens nach Cherbourg. — Der Seelauf bei der Havanna am 2. November. — Fahrten und Thaten der „Augusta“. — Die Haltung der deutschen Seeschliffe eine höchst ehrenvolle: Anerkennung derselben durch Viceadmiral Jagmann.



enn auch großartige Ereignisse sich in dem Seekriege von 1870—71 nicht zugetragen haben, so werden wir doch über einige Heldenthaten unserer kleinen Schiffe zu berichten haben. Wesentlich aber mußten unsere maritimen Interessen durch die großen Erfolge der deutschen Waffen im Landkriege gesichert werden. Ihnen verdanken wir es, daß der Feind davon absehen mußte, Landungen an den deutschen Küsten zu unternehmen, und ferner konnte für die Schäden, welche die Sperrung der deutschen Häfen, die Wegnahme deutscher Handelschiffe auf offener See verursachten, vom Feinde Ersatz durch die ihm beim Friedensschlusse auferlegte Kriegsteuer gefordert werden.

Die deutsche Seemacht befindet sich noch immer in den Anfängen ihrer Entwicklung und es ist zweckmäßig, daß ihr Wachstum allmähig und naturgemäß erfolgt. Sollte plötzlich eine bedeutende Flotte geschaffen werden, so würde

es an der erforderlichen Zahl erfahrener Seeofficiere und brauchbarer Matrosen fehlen, auch sind die Hafenanlagen zu ihrer Aufnahme nicht vorhanden. In der Nordsee haben wir nur den künstlich geschaffenen Wilhelmshafen im Jadebusen, der nicht sehr geräumig und dessen Herstellung noch nicht vollendet ist. Auch besitzen wir nicht einmal die Insel Helgoland, diesen Wachtposten für feindliche Schiffe.

In der Ostsee ist freilich der holsteinische Hafen von Kiel einer der schönsten und sichersten von Europa, allein auch hier sind die Einrichtungen noch unvollendet, und der Bau des eigentlichen Marinehafens bei dem Dorfe Ellerbeck soll noch begonnen werden. Die Entfernung desselben von dem Strande der Kieler Bucht wird auf 400 Schritt angegeben, und die Breite des zu dem Hafenbeden führenden



Prinz Adalbert von Preussen,  
Admiral und Oberbefehlshaber der Norddeutschen Bundesflotte.



Canals soll 300 Fuß betragen. Zur Vollendung dieser Anlagen sind aber 10 bis 12 Jahre erforderlich. Wenn jedoch eine von Kiel auslaufende Kriegesflotte rasch und sicher in der Nordsee und von da in anderen Meeren erscheinen soll, so ist die Anlegung eines Nordostsee-Canals nothwendig, damit die Schiffe nicht die weite und gefährliche Fahrt durch den Belt, das Kattegat und um die Nordspitze von Jütland herum nehmen müssen. Doch das Alles erfordert Zeit. An die Einrichtung der Buchten von Cernförde, Rensburg und Apencade für Zwecke der Kriegsmarine hat man noch gar nicht denken können.

Aus den hier angeführten Gründen ist denn auch beim Friedensschlusse mit Frankreich davon abgesehen worden, die Abtretung einer Anzahl Kriegsschiffe zu verlangen und den Werth derselben von der Geldforderung in Abzug zu bringen, zumal noch überdies die Beschaffenheit der meisten französischen Schiffe nicht der Art ist, um den Besitz derselben wünschenswerth zu machen.

Der nächste Zweck der Schöpfung einer deutschen Seemacht bestand darin, eine Ueberlegenheit über unsere Nachbarn in den baltischen Gewässern auch zur See zu erlangen. In den um den Besitz von Schleswig-Holstein geführten Kriegen konnte uns noch das kleine Dänemark Trost bieten, unsere Häfen sperren und unsere Handelschiffe auf offener See wegnehmen. Noch 1864 trat Preußen in den Dänenkrieg mit nur 2 Schraubencorvetten, 19 Schraubenkanonenbooten und 1 Raddampfer, zusammen mit 85 Geschützen, ein, während Dänemark 1 Linien- und 4 Fregatten, 3 Corvetten, 1 Turmpanzerschiff, 2 gepanzerte Schoner, 7 Kanonenboote — sämmtlich Schraubenschiffe — mit zusammen 325 Geschützen entgegenzustellen hatte. Kamen auch im Laufe des Krieges preussischerseits noch die inzwischen fertig gewordene „Vineta“ mit 28 Geschützen und die mit zwei gezogenen Zwölfpfündern bewaffnete „Grille“ hinzu, so änderte sich dadurch doch wenig, da zugleich Dänemark seine Flotte durch die Panzercorvette „Danebrog“ verstärkte.

Das ist seitdem bereits bedeutend anders geworden, wie der nachstehend aufgeführte

#### Bestand der deutschen Flotte

beim Ausbruche des Krieges von 1870 erweist.

Marineminister: der Kriegsminister, General der Infanterie v. Koon.

Director des Marineministeriums: Gegenadmiral Kuhn.

Oberbefehlshaber der Flotte: Viceadmiral Bachmann.

Officiercorps der Marine: Viceadmiral (wie oben) Bachmann.

Gegenadmirale Kuhn und Helldt, 7 Capitäne zur See, 20 Corvetten- und Capitänlieutenants, 70 Lieutenants zur See, 65 Unterlieutenants zur See, 100 Seecadetten, 107 Cadetten, 85 Deckofficiere.

Die Bemannung der Schiffe zählte 369 Unterofficiere, 2584 Matrosen und 330 Schiffsjungen, doch waren zur vollständigen Bemannung der Schiffe im Kriege 5012 Seeleute, 787 Maschinisten und Heizer und 370 Handwerker erforderlich.

Verte- Divisionen: a) Maschinen-Comp.: 56 Deckofficiere, 477 Unterofficiere und Gemeine; b) Handwerks-Comp.: 11 Deckofficiere, 325 Unterofficiere und Gemeine, 40 Lazarethgehilfen.

See-Bataillon: 1 Oberst, 2 Majore und 1 Hauptmann à la suite. — Commandeur: 1 Oberlieutenant, ferner 5 Hauptleute, 5 Premier- und 16 Secondelieutenants, in fünf Compagnien 860 Unterofficiere und Gemeine. — Außerdem 6 Officiere der Seewehr.

Seeartillerie-Abtheilung: Commandeur: 1 Oberlieutenant, 3 Hauptleute, 3 Premier- und 7 Secondelieutenants; 1 Major à la suite. Mannschaften: 458 Unterofficiere und Gemeine in drei Compagnien.

Marine-Stubswacht: 52 Stubswachtmeister und Stubsergeanten.

Für das Jahr 1871 war schon etatsmäßig eine Vermehrung von 21 Officieren, 18 Deckofficieren, 60 Matrosen-Unterofficieren, 40 Matrosen, 12 Maschinistengehilfen, 70 Heizern und 10 Meistergehilfen vorgesehen.

#### Zahl der Kriegsschiffe.

3 Panzerfregatten: Wilhelm I. — 23 Kanonen, 1150 Pferdekraft —, Friedrich Karl — 16 K., 950 Pfdtr. —, Kronprinz — 16 K., 800 Pfdtr.

2 Panzerfahrzeuge: Arminius — 4 K., 300 Pfdtr. —, Prinz Adalbert — 3 K., 300 Pfdtr.

Zusammen 5 Schiffe mit 55 K. und 2900 Pfdtr.

#### Ungepanzerte Dampfschiffe:

5 gedeckte Corvetten: Elisabeth, Hertha und Vineta, jede zu 28 K. und 400 Pfdtr. —, Arcona und Gazelle, jede zu 28 K. und 386 Pfdtr.

4 Glatdeck-Corvetten: Medusa und Nymph, jede zu 10 K. und 300 Pfdtr. —, Augusta und Victoria, jede zu 14 K. und 363 Pfdtr.

4 Aviso's: Preussischer Adler, 4 K. und 300 Pfdtr., Loreley, 2 K. und 120 Pfdtr. (Wird umgebaut). — Grille, Yacht von 160 Pfdtr., Falke — erst im Laufe des Krieges hinzugekommen, Geschütze und Pfdtr. unbekannt.

3 Fahrzeuge zum Hafendienst: Jahnke, Greif, Neptun.

8 Kanonenboote I. Classe: Basilisk, Blitz, Chamäleon, Komet, Cyfloy, Delphin, Drache, Meteor, jedes zu 3 K. und 80 Pfdtr.

14 Kanonenboote II. Classe: Fuchs, Hay, Habicht, Hyäne, Jäger, Ratter, Pfeil, Salamander, Schwalbe, Storpion, Sperber, Tiger, Weepe, Wolf, jedes zu 2 K. und 60 Pfdtr.

Zusammen 38 Schiffe mit 260 K. und 5158 Pfdtr.

#### Segelschiffe:

1 Linien- und 1 Renown, Schulschiff.

Fregatten: Geseion, 48 K., Theis, 38 K., Niobe, 26 K.

Briggs: Musko und Rover, jede zu 16 K., Fela, 6 K.

#### Fahrzeuge zum Hafendienst:

Barbarossa, 9 K., Altis, Leopard, Wangerooze.

Zusammen 11 Schiffe mit 147 K.

Ueberhaupt 54 Schiffe mit 1462 K.

Die Ruderverflotte ist, als zum Kriegsdienst nicht mehr tauglich, befeitigt.

## Bilder-Chronik.

Prinz Adalbert von Preußen, Admiral und Oberbefehlshaber der Norddeutschen Bundesflotte. — Die Nordsee-Station: Die französische Panzerflotte bei Helgoland am 11. August. — General Genk Friedrich Eduard Vogel von Falkenberg, Generalgouverneur der Südenlande. — Aufbringung zweier französischer Epitome auf der Elbe bei Stade. — Das Seegefecht bei Hiddritze am 17. August. — Der deutsche Kreuzer „Arminius“ im Gefecht mit zwei französischen Kriegsschiffen vor der Bismarckbank am 24. August. — Waddenthorpe bei Waddenthorpe. — Schanze bei Talsen an der Rister Bucht. — Deutsche Kreuzer. — Das Gefecht bei der Gannau zwischen dem Kanonenboot „Meteor“ und dem französischen Kolb „Bouvet“ am 9. November. — Zerstörung der Gannau.



Prinz Adalbert von Preußen, Admiral und Oberbefehlshaber der norddeutschen Bundesflotte. — In dem Niefenstampe, der sich im Juli des Jahres 1870 zwischen den beiden hervorragendsten Culturvölkern des europäischen Continents entspann, waren nach der allgemeinen Meinung die Streitkräfte zu Lande in ihren kriegerischen Eigenschaften wie in ihrer Ausrüstung einander völlig ebenbürtig; anders stand es jedoch mit der Marine der beiden Nationen. Hier schien Jedem die Achillesferse Deutschlands zu sein.

#### Bilder-Chronik.

Frankreich ist von Alters her eine Seemacht ersten Ranges, in deren gewaltiger Flotte stets alle auf den Seekrieg bezüglichen neuen Erfindungen und Erfahrungen alsbald Anwendung gefunden hatten. Der Norddeutsche Bund dagegen besaß beim Ausbruch des Kampfes eine noch in den Anfängen liegende Kriegsmarine, die sich, obwohl in ihren einzelnen Elementen von großer Tüchtigkeit, so doch der Zahl nach nicht im Entferntesten mit der stolzen französischen Armada messen konnte. Ueberhaupt wurde der Küstenschutz als der bei Weitem schwächste und gefährlichste Theil der deutschen Kriegsvorbereitungen angesehen. Der Verlauf der Ereignisse bot jedoch auch auf diesem Schauplatze des Krieges ein überraschendes Bild. Mit ernster Energie und ungläublicher Raschheit wurden alle Arbeiten zum Schutze des Nord- und Ostsee-Randes in Angriff genommen und gefördert; diese Vertheidigungswerke blieben jedoch unangefochten von den ansehnlichen Flotten des Feindes, der auch der von ihm so geringgeschätzten deutschen Seemacht Nichts anzuhaben vermochte; vielmehr haben zu verschiedenen Malen die deutschen Schiffe die französischen Escadren bei verlustiger Annäherung durch ihr unerhörtes Vorgehen zum Abwärtigen Rückzuge veranlaßt. Noch kurz vor Beendigung des Krieges hat es besonders die Corvette „Augusta“ unter ihrem unternehmenden Befehlshaber, Capitän Weßmann, verstanden, durch ihre kühne Wegnahme französischer Schiffe,

#### Bilder-Chronik.

so zu sagen fast unter den Augen der Regierung in Norddeung, die allgemeine Aufmerksamkeit und Bewunderung auf sich zu ziehen. — Als im Juli 1870 das Kriegsgewitter sich drohend am politischen Horizont zusammenballte, war das Norddeutsche Panzergeschwader gerade auf einer Uebungsfahrt nach den Azoren begriffen. Schon begann man in der Heimat um das Geschick desselben besorgt zu werden, als die Meldung eintraf, daß der Prinz-Admiral, der selbst das Commando hatte, rechtzeitig benachrichtigt, das ganze Geschwader nach im letzten Moment glücklich nach dem Wilhelmshafen zurückgeführt habe. Am 18. Juli traf Prinz Adalbert von seiner Fahrt in Berlin ein, um dem König persönlich Bericht zu erstatten. Prinz Heinrich Wilhelm Adalbert von Preußen, Admiral und beim Ausbruch der Feindseligkeiten Oberbefehlshaber der norddeutschen Marine, ist ein Sohn des Prinzen Wilhelm, aus dessen Ehe mit Prinzessin Maria Anna von Hessen-Homburg, und am 29. October 1811 geboren. Prinz Wilhelm, ein Bruder des Königs Friedrich Wilhelm III., gehörte seinerzeit zu den tapfersten Streikern des Befreiungskrieges und bewährte die kriegerischen Eigenschaften der Hohenzollern an den blutigen Tagen von Großgörschen, Châlons, Laon und Belle-Alliance. Sein Sohn, Prinz Adalbert, trat nach der traditionellen Sitte des preussischen Königshauses mit dem 10. Lebensjahre in die Armee ein und fungirte 1847 bereits als Generalinspector der Artillerie.



Planmäßig vorgehen ist eine Vermehrung der Kriegsschiffe bis zum Jahre 1877 um 11 Panzerschiffe und Panzerfahrzeuge, 12 Corvetten, 7 Aviso's und 3 Transportschiffe. Davon sind im Bau oder bedingten: Die Panzerfregatten Großer Kurfürst, Friedrich der Große, Borussia und Louise mit zwei Thürmen, 7 schweren Geschützen und Maschinen von 900 Pfdtr. Die Panzercorvette Hansa von 8 R. und 400 Pfdtr., die Glattecorvetten Ariadne von 6 R. und 350 Pfdtr., Albatros (am 11. März 1871 bereits auf der Danziger Werft vom Stapel gelaufen) und Nautilus, zum Stapellauf fertig, endlich zwei Dampfer für den Hafendienst. Ein Dampfminenschiff, als Artillerieschiff für die Oststationen bestimmt, ist in England angelaut worden.

Mit einem solchen Flottenstande war es schon möglich, die deutschen Handelsinteressen in fernen Meeren zu schützen, und wir werden in der Darstellung des Seekrieges mehrere Schiffe in fremden Gewässern finden, die der deutschen Flagge Ehre gemacht haben.

Freilich, im Vergleich mit der französischen Flotte war das Mißverhältniß der Kräfte sehr groß. Beim Beginn des Krieges bestand dieselbe aus 339 Dampf- und 100 Segelschiffen; zu ersteren gehörten 295 Schrauben- und 51 Raddampfer. Von den Schraubendampfern sind 62 gepanzert; die Raddampfer bestanden aus 7 Corvetten, 34 Aviso's und 10 Transportschiffen.

Unter den Panzerschiffen befinden sich die 5 Casemattschiffe: Friedland, Marengo, Decan, Magenta und Solferino; 14 Panzerfregatten mit voller Batterie: Gloire, Couronne, Invincible, Normandie, Klandre, Hérolème, Provence, Gauloise, Guyenne, Magnanime, Rebanché, Savoie, Surveillante und Valerense; 5 Widdergeschiffe: Tauraux, Bouleboque, Orléans, Cerbière und Tigre; 1 Thurnschiff: Rochambeau; 15 schwimmende Batterien: Devastation, Foudroyante, Lave, Tonnant, Paizhan, Palestro, Peiho, Saigon, Embuscade, Imprenable, Protectrice, Refuge, Arrogante, Impla-cable und Opiniâtre.

Die Casemattschiffe stehen der Größe nach obenan; sie haben achtzöllige Panzer auf zehnzölliger Unterlage von Teakholz und führen je zwölf 9 1/2 zöllige Geschütze, welche Geschosse von 144 Kilogramm Gewicht werfen und sich theils in der Casemate, theils in unbeweglichen Thürmen an Deck befinden. Diese Fahrzeuge sind von je 7200 Tonnen und 950 Pfdtr., fast 300 Fuß lang und über 50 Fuß breit, haben einen Tiefgang von 25 bis 30 Fuß und sollen eine Geschwindigkeit von 14 Knoten erreichen. Magenta und Solferino haben noch stärkere Maschinen, aber einen geringeren Eisenpanzer und sind mit je 52 Geschützen kleineren Kalibers — 34 14-Centimeterkanonen, 2 achtzölligen Granatkanonen und 16 55-Pfündern — bewaffnet.

Die Panzerfregatten haben zusammen 524 Geschütze an Bord und 12,600 Pfdtr., während die schwimmenden Batterien zusammen 230 R. führen und etwa 2600 Pfdtr. haben.

Damit haben wir, wie schon die Aufzählung mancher anderen Fahr-

zeuge unter dem Nordsee-Geschwader im 3. Kapitel unserer Chronik zeigt, nicht alle Panzerschiffe genannt, denn überhaupt sind deren vorhanden: 6 größere Schiffe mit 152 R., 14 Fregatten mit 228 R., 9 Casemattschiffe mit 76 R., 5 Widdergeschiffe, 2 Thurnschiffe, 15 schwimmende Batterien mit 192 R. und 11 Panzerboote, zusammen 62 gepanzerte Fahrzeuge mit 697 Geschützen.

Dazu treten 233 ungepanzerte Schiffe mit 2618 R., 51 Raddampfer und 100 Segelschiffe, so daß der Gesamtbestand der Flotte auf 446 Fahrzeuge mit 4345 Geschützen ansteigt.

Zur Besatzung und Bedienung gehören 72,446 Mann an Beamten, Arbeitern und Mannschaften der Schiffsequipagen; davon 77 Admirale, Viceadmirale und Gegenadmirale, 416 Capitaine, 2748 Officiere, außerdem 2400 Beamte und Techniker, der Rest Hafenarbeiter und Mannschaften.

Die Marine- und Colonialtruppen bestehen aus 176 Compagnien, welche 28,882 Köpfe an Officiere und Mannschaften umfassen, und zwar 130 Compagnien mit 17,827 Mann Marineinfanterie, 4140 Mann Artillerie, und ferner Genietruppen, Handwerker, Gensdarmarie etc. Die sechenspflichtige Bevölkerung des Landes beläuft sich auf 170,000 Mann, die Zahl der Böglinge in der Seemannsschule auf 300 Köpfe.

War die deutsche Flotte nicht zahlreich genug, um sich in einen Kampf mit der französischen Armada einzulassen, so wurden dagegen die kräftigsten Anstalten für den Schutz der deutschen Küsten getroffen, die es dem Feinde unmöglich gemacht haben, einen Angriff dagegen zu unternehmen.

Zuvörderst wurde ein Generalgouverneur für den Bezirk des I., II., IX. und X. Armeecorps, also für die Provinzen Preußen, Pommern, Schleswig-Holstein und Hannover, mit dem Siege in der Stadt Hannover bestellt, dessen Zusammenfügung folgende war:

Generalgouverneur: General der Infanterie Vogel v. Falkenstein.  
Chef des Stabes: Oberst Veith.

Generalstab: Major Adler, Hauptmann Kühne, Premierlieutenant Funk.

Marineofficier: Capitän-Lieutenant Zembisch.

Commandantur der Artillerie: Oberstleutnant Ribbentrop.

Commandantur der Ingenieure und Pioniere: Major Dietrich.

Adjutantur: Premierlieutenant Krahmer.

Beigegeben: Fürst Eicknowski.

Die ersten Anordnungen betrafen die schnelle kriegsmäßige Ausrüstung der Küstenfestungen und besetzten Kriegshäfen, so wie die Anlegung von Strandbatterien an allen den Punkten, an welchen eine feindliche Landung möglich gewesen wäre. Diese Werke wurden sämmtlich mit schweren, weittragenden Geschützen bewaffnet. Torpedos neuer Erfindung, die auch vom Lande aus durch elektrische Leitungen entzündet werden können, bedrohten die feindlichen Schiffe, welche sich den Häfen, Flußmündungen und Küstenpunkten zu nähern versuchten sollten, mit den äußersten Gefahren. Die Wirkung dieser unterseeischen Höllenmaschinen ist eine so furchtbare,

## Bilder-Chronik.

Im Jahre 1849, gelegentlich des zweiten Feldzugs gegen Dänemark, wurde dem Prinzen der Oberbefehl über die sämmtlichen ausgerüsteten preussischen Kriegsfahrzeuge übertragen, deren Zahl freilich damals sehr gering war; auch fand der Prinz keinen Anlaß, mit dieser kleinen Macht irgend thätig in die Begebenheiten einzugreifen. Es machte sich in Preußen mit dem steigenden Ansehen dieses Staates auch das Bedürfnis nach einer Kriegsmarine immer dringender fühlbar; zum Schöpfer derselben wurde Prinz Adalbert ausersehen und dieserhalb am 30. März 1854 zum Admiral der deutschen Küsten ernannt. Von dieser Zeit ab datirt der Aufschwung der preussischen Marine. Prinz Adalbert entwarf den Plan, den Küstenschutz durch eine Kanonenbootflotte und eine Anzahl gedeckter und Glattecorvetten zu bewirken. Die erste dieser schweren Corvetten, die „Arcona“, ward 1856 fertig gestellt. Schon am 7. August 1856 aber hatte ein von dem Prinzen in Person geführtes Übungsgeschwader ein erstes ernstes Gefecht gegen einen, wenn auch nur wenig bedeutenden Gegner zu bestehen. Es war dies am Cap Tres Forcas im Mittelmeer wider die dortigen Räupiraten, wo der Prinz mit den gelangenen Mannschaften die von jenen besetzten Höhen erklomm und dabei auch leicht verwundet wurde. Der deutsch-dänische Krieg von 1864 brachte auch die preussischen und österreichischen Seestreitkräfte zur Verwendung, und der Prinz-Admiral schenkte sich damals

nicht, auf einer Reconnoissancefahrt, die er auf dem Dampfavis „Grille“ unternommen, den Kampf mit einigen großen dänischen Kriegsschiffen in fast überthürmter Weise aufzunehmen. Zur kriegerischen Bewegung auf seinem eigenen Element bot der Feldzug von 1866 dem Prinzen keine Gelegenheit; er machte ihn darum als Freiwilliger bei der zweiten preussischen Armee mit und that sich in den heißen Treffen von Nachod und Salsitz durch Unerschrockenheit hervor. Auch im Streite gegen Frankreich war die norddeutsche Marine wegen ihres geringeren Bestandes von vornherein auf eine zuwartende Haltung angewiesen. Ihre Aufgabe mußte sich notwendigerweise auf eine Abwehr etwaiger Angriffe der großen feindlichen Flotten beschränken. Dieses Verhalten sagte dem Charakter des Prinz-Admirals jedoch nicht zu; er zog es daher vor, mit Bewilligung des Königs den Feldzug zu Lande mitzumachen und den Befehl über die Seestreitkräfte in der Nordsee während dieser Zeit in die Hände des Viceadmirals Jodmann zu legen. In Versailles fiel der Prinz durch seine reiche Admiralsuniform inmitten der anderen Militärs allgemein als eine fremdartige Erscheinung auf. — Prinz Adalbert ist organatisch vermählt mit Theresie Freifrau v. Barmim, geborene Eßler. Der aus dieser Verbindung stammende Sohn, Fürst Adalbert v. Barmim, starb 1860 auf einer wissenschaftlichen Reise in Afrika.

## Bilder-Chronik.

## Bilder-Chronik.

**Die Nordseeblockade: Die französische Panzerflotte bei Helgoland am 11. August.** — Bereits war eine bedeutende französische Flotte unter dem Admiral Bouché-Willamaux nach der Ostsee gesegelt, als in den ersten Tagen der zweiten Augustwoche sich in der Nordsee ein zweites französisches Geschwader zeigte, welches bestimmt war, die Küsten dieses Meeres zu blockiren. Es war dies die Flotte unter dem Viceadmiral Bourquin, bestehend aus den Panzerfregatten „Magnanime“ (Admiralschiff), „Provence“, „Hérolème“, „Couronne“, „Atalante“, „Invincible“, „Valerense“, „Rebanché“ und den Aviso's: „Deccis“, „Cosmao“, „Château-Renaud“ und „Renard“. Wie ein Lauffeuer verbreitete sich am 11. August auf der Insel Helgoland die Nachricht von der Ankunft der feindlichen Flotte, die westlich der Insel in Sicht kam. Alles eilte nach dem alten Leuchtturm, um sich von der Wahrheit der Meldung zu überzeugen. In der Entfernung von einer deutschen Meile sah man die acht Panzerfregatten und vier Corvetten näher und näher herandampfen. Stolz wehte von den Masten die französische Tricolor. Bis auf eine starke halbe deutsche Meile lief das Geschwader zu Westen der Insel entlang, voran in einer Reihe drei Panzerfregatten, darunter das Admiralschiff „Magnanime“, drei andere Fregatten folgten, dann in einiger Entfernung noch zwei Panzerfahrzeuge; den Beschluß bildete die eine der Corvetten, während die anderen, an der Seite





Die Flottenflotte: Die französische Flotte bei Heligoland, am 11. August.



daß selbst ihre vorsichtige Wegschaffung nach dem Aufhören der Feindseligkeiten nicht ohne Unfälle bewerkstelligt werden konnte. Ferner wurden, als französische Geschwader sich blicken ließen, die Leuchtfeuer, bestimmte Schiffe auf Klippen und Untiefen zur Nachtzeit aufmerksam zu machen, ausgeleuchtet, so wie die Tonnen und Balen weggenommen, welche die inne zu haltende Wasserstraße für Seeschiffe bezeichnen, die in die Mündungen der großen Ströme und die weiter rückwärts gelegenen Handelshäfen — Hamburg, Bremen etc. — einlaufen wollen.

Ein starkes Armeecorps, bestehend aus der 17. Division und anderen Truppentheilen, meist Landwehren, wurde unter den Befehl des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin gestellt, um dem Feinde entgegen zu treten, wenn er dennoch eine Lan-



General Ernst Friedrich Eduard Vogel von Falckenstein, Generalgouverneur der Küstenlande in Hannover.

dung — z. B. in Sütlund — bewirken und nach Schleswig-Holstein vordringen sollte. Das Corps hat für solche Zwecke keine Verwendung gefunden, und bald genug konnte die 17. Division nach Frankreich abgehen.

Dennoch ruhte die Vorsicht der Kriegsverwaltung nicht. Cuxhaven war wie mit einem Zauberschlage in eine starke Festung verwandelt worden, deren Bewältigung auch einem solchen Seehebeln nicht gelungen wäre. Aber trotz aller Triumphe in Feindes Land nahm man schon die Befestigung der deutschen Häfen nach der Landseite in Aussicht, und zwar durch Errichtung abgesonderter Forts, denen sich Verbindungswerke mit den nächst gelegenen wichtigen Küstenpunkten und Brückenbedeckungen für die Flußübergänge der Küsteneisenbahnen anschließen sollten. Noch im Verlaufe des Win-



Zulbringung zweier französischer Spione auf der Elbe bei Stade.



ters sollten die zum Schutz der Hafeneinfahrten errichteten vorläufigen Werke in Eisenbauten umgestaltet oder, wo dies unansführbar wäre, mit Eisenpanzerung versehen werden. Die strenge Kälte mag die Ausführung behindert haben, unterbleiben aber werden diese Arbeiten nicht.

Zur Bildung einer freiwilligen Seemehr wurde eine Aufforderung erlassen. Schiffseigentümer sollten ihre Fahrzeuge dem Vaterlande zur Verfügung stellen. Nach Prüfung der Tauglichkeit und nach Werthabschätzung der Schiffe wurden 10 Proc. des Taxpreises als Honorar versprochen. Officiere und Mannschaften sollten für die Dauer des Krieges in die Bundesmarine eintreten, die Uniform derselben tragen und gleichen Sold, wie die Officiere und Mannschaften der Kriegesflotte, erhalten. Ausgezeichnete Dienste gewährten das Anrecht auf dauernde Anstellung in Flottendienste; diejenigen Leute aber, welche ohne eigenes Verschulden dienstunfähig werden sollten, hatten Anspruch auf Pension. Die geheuerten Schiffe konnten die Bundeskriegsflagge aufziehen, erhielten ihre Bewaffnung von der Bundesmarine und Bezahlung des Taxwertes war für den Fall versprochen, daß solche Schiffe untergehen sollten. Für Vernichtung feindlicher Schiffe wurden folgende Preise ausgesetzt: für eine Panzerfregatte 50,000 Thaler, für eine Corvette oder ein Widderschiff 30,000 Thaler, für eine Panzerbatterie 20,000 Thaler, für ein Schraubenschiff 15,000 Thaler, ein kleineres Schraubenschiff 10,000 Thaler. — Ueber den Erfolg dieses Aufrufs haben wir Zuverlässiges nicht erfahren; jedenfalls ist er gering geblieben, und namentlich von Kriegsthaten solcher Schiffe Nichts bekannt geworden.

Erfreulich wirkte die aufgebotene freiwillige Küstenwehr, deren Dienstleistungen zur Küstenbewachung General v. Falkenstein aber schon am 25. September 1870 entbehren konnte. „Bei dieser Gelegenheit“, verkündete derselbe, „möge mir gestattet sein, unserer Küstenwehr in Anerkennung der von ihr geleisteten Dienste hiermit meinen Dank auszusprechen, einen Dank, dem sich zuvörderst alle Küstenbewohner gewiß gern anschließen werden. Die freiwillige Küstenwehr hat mit der größten Opferwilligkeit und Thatskraft gezeigt, daß, wenn es gilt, das Vaterland und den eigenen Herd zu schützen, jeder Einzelne von dem patriotischen Pflichtgefühl befeuert ist, an der bedrohten Grenze auf der Wacht zu sein. Sollte demnach unseren Küsten noch einmal Gefahr drohen, dann würden König und Vaterland, daß bin ich gewiß, einen Boden mit Freudigkeit auch »zur Wacht am Meer« wiederum auf seinem Posten finden.“

Für die Sicherheit deutscher Handelschiffe zur See suchte König Wilhelm durch ein moralisches Mittel zu sorgen. Nachdem die nordamerikanischen Freistaaten ihre Unabhängigkeit erkämpft hatten, schloß König Friedrich der Große 1785 mit der Republik einen Vertrag, demzufolge beide Theile gegenseitig der Befugniß entsagten, beim Ausbruch eines Krieges das

schwimmende Eigenthum von Privatpersonen durch bewaffnete Kreuzer aufzubringen. Dieser Vertrag besteht noch heute, aber das Beispiel dieser beiden erleuchteten Regierungen hat keine Nachfolge gefunden, obgleich sie bei jeder sich darbietenden Gelegenheit versucht haben, diesem Grundsatz allgemeine Anerkennung zu verschaffen.

König Wilhelm hoffte nun, einen moralischen Druck auf Frankreich dadurch auszuüben, daß er beim Ausbruch des Krieges die Aufbringung französischer Handelschiffe durch die deutschen Kreuzer unterfagte. Da aber die Gegenseitigkeit nicht eintrat, wurde dieses Verbot am 12. Januar 1871 zurückgenommen, jedoch die Wegnahme feindlicher Handelschiffe erst nach Verlauf von vier Wochen, also vom 9. Februar ab, gestattet, um zu bewirken, daß neutrales Gut, welches im Vertrauen auf obigen Verzicht in französischen Schiffen verladen sein sollte, vorher gesichert werden konnte.

Uns Deutschen kam es zu Statten, daß bei dem Aufgebot und der Ausrüstung der französischen Seemacht ebenfalls wichtige Fehler und Mängel sichtbar wurden, wie dies beim Landheer der Fall gewesen war. Wir wollen darüber dasjenige mittheilen, was ein französischer Marineofficier, der diesen Seeezug selbst mitgemacht hat, in der Schrift: „La Campagne de la Mer du Nord et de la Baltique“, par René de Pont-Fest darüber ausfagt.

Der Verfasser spottet zuerst über die Gerüchte, welche bald nach dem Auslaufen des Geschwaders unter dem Viceadmiral Grafen Bouët-Willamez den Franzosen aufgetischt und von der urtheillosen Menge gläubig hingenommen wurden. Da sollte Bouët sich den Eingang in den Jadebusen mit Gewalt eröffnen, die preussische Flotte genommen haben und sich anschicken, Hamburg zu bombardiren. Erfolge dieser Art konnte der Admiral mit den Streitkräften, die man ihm übergeben hatte und die zu gleicher Zeit gewaltig und unzureichend waren, niemals ausrichten. Die schweren Panzerfregatten würden in offener Seeschlacht gute Dienste geleistet haben, allein ihr Diegang ist viel zu beträchtlich, um sich damit den von Untiefen übersetzten deutschen Nordseeküsten nähern zu können. Dazu wären kleinere, leichtbewegliche, schnellfahrende Schiffe, die eine geringe Wassertiefe erfordern, an ihrem Plage gewesen; daran aber fehlte es dem Admiral fast ganz.

Am 22. Juli erfuhr Graf Bouët-Willamez, daß der Kaiser ihm den Befehl über das baltische Geschwader zugedacht habe, das aus 14 Panzerfregatten, einer großen Zahl Aviso's und anderen für diese Unternehmungen geeigneten Fahrzeugen bestehen sollte; auch erhielt er die Zusage, daß Viceadmiral la Roncière le Noury ihm bald mit einer Flotte von Transportdampfern, Kanonenbooten und schwimmenden Batterien folgen werde, die 30,000 Mann Landungstruppen unter Befehl des Generals Bourball an Bord haben würden.

## Bilder-Chronik.

der Panzerescaadre hinaufend, derselben als Wegweiser längs der westlichen Klippen Helgolands dienten. In dieser Reihenfolge feuerte die französische Flotte an Helgoland vorüber und ging gegen Abend etwa drei englische Meilen südlich von der Insel vor Anker. Dem Gouverneur von Helgoland wurde in den nächsten Tagen von Seiten des Viceadmirals Jourisson die Anzeige von der mit dem 15. August beginnenden Blockade zugehellt, welche letzterer wiederum nach Hamburg gelangen ließ.

**General Ernst Friedrich Eduard Vogel v. Falkenstein, Generalgouverneur der Küstenlande.** — Dieser Heerführer erkreuzte sich seit dem Jahre 1866 in Folge seiner damaligen ausgezeichneten Leistungen in ganz Norddeutschland einer weitreichenden Popularität und eines unbedingten Vertrauens; es befriedigte daher allgemein, daß gerade diesem genialen und bewährten Feldherrn der Schutz der deutschen Küsten übertragen wurde. Die Bevölkerung war sicher, daß dieser tüchtige General im Augenblicke der Gefahr zur Stelle sein und mit untrüglichem Scharfblick das Richtige zur Abwehr des Feindes anordnen würde. Mit derselben Kühnheit und blitzschnellen Schnelle, welche 1866 alle Operationen seiner an Zahl überlegenen Gegner zu Schanden machte, hätte Vogel v. Falkenstein unbedingt auch französische Landungsversuche siegreich zurückzuweisen vermocht. — Eduard Vogel v. Falkenstein stammt aus der Provinz

## Bilder-Chronik.

Schlesien; der Tag seiner Geburt ist der 5. Januar des Jahres 1797. Seinen Vater, einen Officier, verlor er früh. Einen bestimmenden Einfluß auf die Erziehung des Knaben übte dessen Oheim, der Fürstbischof von Breslau, aus. Nach dem Wunsche dieses Prälaten sollte Vogel v. Falkenstein sich dem geistlichen Stande widmen. Einen Strich durch dieses Zukunftsproject machte das Jahr 1813 mit seinem Sturme patriotischer Begeisterung. Der 16jährige Jüngling wurde von dieser hochgehenden Strömung ebenfalls ergriffen, und wider den Willen seiner Angehörigen trat er als freiwilliger Jäger in das westpreussische Grenadierbataillon. Trotz seiner großen Jugend entwickelte der fast noch Knabenhafte Freiwillige bei jeder Gelegenheit so hohen Muth, soviel Geistesgegenwart und Entschlossenheit, daß er bereits im August zum Fähnrich, im December 1813 zum Lieutenant aufrückte. Mit der Armee des alten Marschall Vorwärts zog der junge Officier in der Spätherbstnacht bei Raab über den Rhein und zeichnete sich im Feldzug von 1814 bei Montmirail, Châteauneuf-Thierry, Mercy und Laon aus. Am 15. Februar, als Blücher sich mit der Schlesiens Armee vor Napoleon von Montmirail nach Schleissens zurückziehen mußte, übernahm Vogel v. Falkenstein die Führung seines Bataillons, welches außer ihm alle Officiere verloren hatte. In Anerkennung des hierbei bewiesenen Muthes erhielt er das Eisernen Kreuz. Im Jahre 1815 wurde Vogel v. Falkenstein zum Kaiser Franz-Garde-Grenadierregiment versetzt, machte den Marsch nach Paris mit, und 1818 hatte er während des Congresses

## Bilder-Chronik.

in Baden daselbst die Kaiserwache. In der langen nun folgenden Friedensperiode haben wir aus dem Leben des Generals nur jene Daten zu citiren, die das allmähliche Aufsteigen zu den höheren Graden bezeichnen. 1821 zum Premierlieutenant befördert, war er von 1822–24 im topographischen Bureau und später im Großen Generalstab beschäftigt. Das Jahr 1829 brachte ihm die Ernennung zum Hauptmann, 1841 die zum Major und Commandeur des combinirten Garde-Reserve-Bataillons, welches Commando er zwei Jahre darauf mit dem des 1. Bataillons vom Kaiser Franz-Garde-Grenadierregiment vertauschte. In den Märztagen des Jahres 1848 erhielt Vogel v. Falkenstein im Berliner Straßenkampf eine leichte Verwundung, nach deren Heilung er den Feldzug in Schleswig mitmachte. Im Herbst von 1848 zum Commandeur des Gardebataillons und 1849 zum Oberstlieutenant ernannt, wurde dieser Officier 1850 Chef vom Generalstabe des III. Armee-corps und im folgenden Jahre Oberst. Aus dem Jahre 1855 datirt sein Generalmajors-Patent, zugleich erhielt er die Führung der 3. Garde-Infanteriebrigade. Von 1856 bis 1858 verwaltete der General den Posten eines Directors des Militär-Oekonomie-Departements im Kriegsministerium, sodann übernahm er den Befehl über die 5. Division und rückte zum Generalleutenant auf. 1863 commandirte er die 2. Garde-Infanterie-Brigade und zu Ende genannten Jahres ward Vogel v. Falkenstein Generalstabschef beim Obercommando der zur Ausführung der Bundes-Execution in Holslein bestimmten Armee. Im März 1864 fungirte



In der Wirklichkeit gestalteten sich alle diese Dinge anders. Als Admiral Bouët am 22. Juli nach Cherbourg kam, um seine Flagge auf der Panzerfregatte „Surveillante“ aufzuhissen, fand er selbst dieses Schiff kaum fertig. Im Hafen von Cherbourg fehlte es fast an Allem, was zur Bewaffnung und Verproviantirung erforderlich war. Seit Jahren hatten zwei frühere Marineminister Cherbourg zu Gunsten von Brest und Toulon völlig ausgeräumt; ja es fehlte sogar an Matrosen, da die dienstpflichtigen Mannschaften, die ausgehoben werden sollten, sich auf dem Fischfange bei Neufundland oder an den schottischen Küsten befanden.

Viceadmiral Bouët drang jedoch auf Beschleunigung der Vorbereitungen zu seiner Abfahrt, und mußte sich begnügen, mit 7 Panzerfregatten und nur einem einzigen Aviso von Cherbourg auszulassen. Freilich nahm er das Versprechen mit auf den Weg, daß ihm noch 6 Panzerfregatten, das Thürmschiff „Rochambeau“, das Widdergeschiff „Taurcau“ und fünf Avise bald nachfolgen würden. Das geschah aber nicht, und von der großen Flotte, die Admiral Bouët befehlen sollte, blieben nur die Weisungen des Seeministers übrig, die auf zahlreiche, zu allen Unternehmungen geeignete Schiffe berechnet waren und dem Admiral unerfüllbare Aufgaben stellten.

Steuereute und Lootsen, die in der Nordsee Bescheid wußten, hatte man aus Dänemark kommen lassen, und sie sollten zunächst bei Wilhelmshafen Dienste leisten, wo sich die Panzerfregatten „König Wilhelm“, „Prinz Friedrich Karl“, „Kronprinz“, die Panzerschiffe „Arminius“ und „Adalbert“, die Corvette „Elisabeth“, die Avise „Falle“ und „Grille“ nebst mehreren Kanonenbooten 1. und 2. Classe (wiewohl noch nicht vollständig) befanden. Admiral Bouët verhehlte sich nicht, daß er in seinem Geschwader kein Schiff hatte, dem „König Wilhelm“ nicht an Schnelligkeit, Bewaffnung und Panzerung überlegen gewesen wäre. Nur allein der „Rochambeau“ hätte sich mit ihm messen können, doch der war zum Auslaufen noch nicht bereit. Admiral Bouët wollte jedoch versuchen, den „König Wilhelm“ mit dem Sporn der „Surveillante“ anzurennen, obgleich der Panzer des deutschen Schiffes dem Stoße wohl genügenden Widerstand geleistet haben würde.

Mit Plänen mancher Art lichtete die Flotte am 24. Juli die Anker und nahm ihre Richtung auf Helgoland, an dessen Küsten sie kreuzen sollte. Der englische Gouverneur dieser Insel hatte als Oberst eines Regiments in der Armee gedient und sich von der Zeit her ein Wohlwollen für Frankreich bewahrt, das dem französischen Geschwader sehr zu Statten kam. Die Flotte Bouët's bestand aus folgenden Schiffen: „La Surveillante“, Admiralschiff des Grafen Bouët-Willamez, „La Gantoise“, zweiter Admiralschiff unter dem Befehle des Gegenadmirals Dieudonné, „La Guicenne“, „La Plandre“, „L'Océan“, „La Thétis“, „La Jeanne d'Arc“ und dem Aviso „Le Cassard“.

Die deutsche Flotte ließ sich (den ihr erteilten Befehlen gemäß) nicht blicken, und Admiral Bouët blieb sogar darüber in Ungezweiftheit, ob sich dieselbe in Wilhelmshafen oder in Kiel befände. Obgleich es ihm an dänischen Seekarten fehlte, und es mithin äußerst schwierig war, sich nächstlicher Weile beim Mangel an Leuchtfeuern in angemessener Entfernung von der Küste zu halten, wurde doch die Fahrt in nördlicher Richtung fortgesetzt und am 28. Juli Stagen, die äußerste nordöstliche Spitze von Jütland, umschifft. Hier empfing der Admiral durch einen höheren Officier die Einladung des französischen Gesandten in Kopenhagen, in das Baltische Meer zu kommen. Das dänische Volk sei bereit, sich zu erheben, sobald nur die erste Compagnie Landungstruppen ausgeschifft würde. Die Stimmung in Kopenhagen sei ganz für Frankreich; man trage die französischen Farben, singe die Marseillaise, unterzeichne 80,000 Francs für die Franzosen und nur 1800 Francs für die deutschen Verwundeten; die Presse fordere zum Nachkrieg auf. Dänemark werde ein sehr nützlicher Verbündeter für Frankreich sein; die dänischen Seelente kennen die nordischen Meere genau; die dänischen Kriegsschiffe würden den französischen als Wegweiser dienen und 40,000 Mann Landtruppen sich mit der Bourbatschen Armee vereinigen.

Allein um die kriegerische Mitwirkung Dänemarks zu erlangen, hätte die französische Landungsarmee zur Stelle sein müssen; das Erscheinen der Flotte allein reichte nicht hin, eine Volksbewegung hervorzurufen. Da überdies Admiral Bouët Befehl hatte, die Jagde zu überwachen, so durfte er nicht in die Ostsee einlaufen; er telegraphirte über die Lage unmittelbar nach Paris und erbat sich neue Vorschriften für sein Verhalten.

Dieser Depeche begegnete eine solche aus Paris, welche dem Admiral empfahl, einen Beobachtungspunkt zu wählen, der ihm gestattete, die dänische Neutralität zu achten, die feindlichen Küsten, vornehmlich die Jagde, zu überwachen und für die Verproviantirung der Schiffe zu sorgen. Während sich der Admiral vergeblich nach einem so wunderbaren Punkte umfah, erschien am 1. August Herr v. Cadore auf dem „Coligny“. Er sollte Bündnisse mit Dänemark und Schweden zu Stande bringen, hoffte aber auf Erfolg nur dann, wenn die Flotte ihn begleitete, was der Admiral ablehnen mußte, bis er Antwort auf seine Anfrage aus Paris erhielt.

Inzwischen ging die Nachricht ein, daß das deutsche Panzerfahrzeug „Arminius“ nebst der gedeckten Schraubencorvette „Elisabeth“ sich im Großen Belt befände, daher ihnen die Schiffe „Thétis“, „Guyenne“, „Jeanne d'Arc“ und der Aviso „Cassard“ entgegen geschickt wurden. Dem „Arminius“ gelang es, sich in eine Bai von Jütland, also in neutrale Gewässer, zu flüchten und folgenden Tages, vom Nebel begünstigt, seine Fahrt längs der Küste fortzusetzen, wo ihn die französischen Fregatten nicht verfolgen konnten; die „Elisabeth“ dagegen war rasch nach Kiel zurückgekehrt.

## Kriegs-Chronik.

er als Militär-gouverneur in Jütland, welches damals von zwei preussischen Divisionen besetzt war. Besonders sei hier hervorgehoben, daß der vielbewunderte Plan zum Uebergang nach Alsen von ihm herrührte. Der Orden pour le mérite, so wie der österreichische Leopoldorden 1. Classe wurden dem General nach diesem Feldzuge zu Theil. Am 21. November 1864 erhielt Faldenstein den Oberbefehl über das VII. Armee-corps und im Juni 1866 die Beförderung zum General der Infanterie. Der 1866 zwischen Preußen und seinen seitherigen Bundesgenossen ausbrechende Conflict bot dem General die erste ausgiebige Gelegenheit zur reichsten Entfaltung seines angeborenen Feldherrntalents. An der Spitze des VII. Armee-corps, welches den Kern der Matarnsee bildete, führte er den Krieg in Mittel- und Süddeutschland. Die nicht völlig vorbereiteten preussensindlichen Bundesstaaten sollten durch den gewandten Strategen beschützt und gehindert werden, Hülfstruppen nach den böhmischen Schlachtfeldern zu entsenden oder gar eine Invasion im Rücken der preussischen Hauptmacht zu unternehmen. Faldenstein hatte bei Lösung dieser Aufgabe nur sein Corps von etwa 36,000 Mann und die 20,000 Mann zur Verfügung, welche unter dem General v. Mantuffel Helstein besetzt hatten. Den ersten Theil der Unternehmungen des Generals Vogel v. Faldenstein bildete die Besitzergreifung von Hannover und Kurheffen; den Abschluß desselben machte das Gefecht bei Langensalza am 27. Juni. Hieraus folgten die meisterhaften Operationen, durch welche die Vereinigung der

## Kriegs-Chronik.

Bayern mit dem VIII. Bundesarmee-corps gehindert, keinen entgegenstehenden Parteien, trotz ihrer tapferen Haltung, Niederlage über Niederlage beigebracht und erst in Frankfurt der Siegeslauf gestemmt wurde. Besondere wirkte damals die so plötzlich erfolgende Auberufung des Generals vom Oberbefehl der Mainarmee, den Mantuffel an seiner Stelle erhielt. Faldenstein's Ernennung zum General-gouverneur von Böhmen konnte zwar als eine Belohnung seiner Verdienste bezeichnet werden, aber diese schnelle Entfernung vom Commando wie auch spätere Vorgänge hielten den Verdacht aufrecht, daß sein gewagtes, wenn auch mit großem Erfolge gekröntes Vorgehen an maßgebender Stelle nicht durchgehend Billigung gefunden hatte. Desto mehr wandte die öffentliche Meinung dem General ihre Sympathien zu, und Vogel v. Faldenstein befand sich unter jenen Heerführern, denen mit Bewilligung der Vertreter des Volks Delegationen zugewiesen wurden. Nach dem Frieden erhielt der General den Befehl über das I. Armee-corps in Königsberg und wurde später auch von dieser Stadt in den Reichstag gewählt. Im August 1868 ward Vogel v. Faldenstein von dem zuletzt geführten Commando entlassen und einwweilen zur Disposition gestellt. Aeußerem Vernehmen nach geschah dies zwar auf sein Ansuchen, doch wollte man vielfach die eigentliche Ursache der Enthebung noch in den oben berührten Begebenheiten finden. Im Jahr 1870 aber, als das Vaterland sich nach seinen befähigsten Söhnen umfah, trat auch General Vogel v. Faldenstein alsbald wieder in den activen Dienst und

## Kriegs-Chronik.

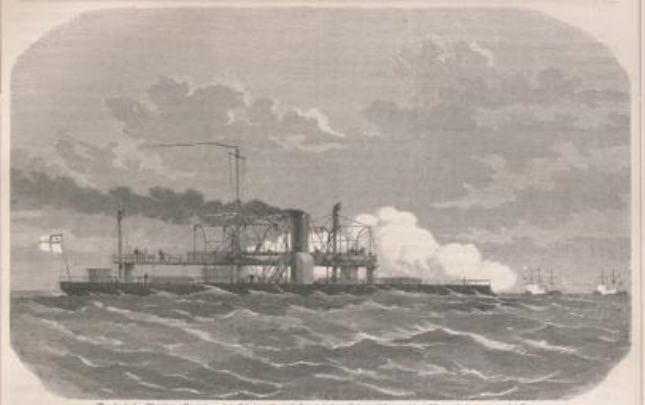
wurde vom König zum General-gouverneur sämtlicher Küstenprovinzen mit dem Sitz in Hannover ernannt. Der General hat im Verlauf der Ereignisse keine Gelegenheit zu neuen Kriegsthaten gefunden, dagegen seine feste militärische Hand durch eine ungestörte Aufrechterhaltung der Ordnung und Ruhe in den ihm unterstellten Bezirken fähig gemacht. In der Beurtheilung der hierbei von ihm entwickelten Handlungsweise sind freilich die Meinungen sehr getheilt, doch muß man zugestehen, daß die herrschenden Ausnahmestände wohl viele dieser Maßregeln nothwendig erheischen. In seiner Pflichterfüllung ist der General übrigens wie gegen Andere, so auch gegen sich selbst von unbegrenzter Strenge.

**Aufbringung zweier französischer Spione auf der Elbe bei Stade.** — Die Franzosen hatten bei ihrer kriegerischen Unternehmungen in der Nord- und Ostsee hart auf die unzufriedenen Elemente in den neupreußischen Provinzen gerechnet und geglaubt, unter den Strandbewohnern in Hannover und Schleswig-Holstein willige Werkzeuge und Helfer zu finden. Auch hier hatten sie sich in ihren Erwartungen arg betrogen. Dem Franken gegenüber stehen nun einmal alle Deutschen Mann für Mann, und Niemand gab sich zum Landesverräther her oder wollte das schandbare Gewerbe eines Spions übernehmen, trotz Aufbahrung großen Lohnes. Einmal spielte auf der Elbe aber doch ein Südkind aus dem Spionenwejen, das jedoch für die Betreffenden

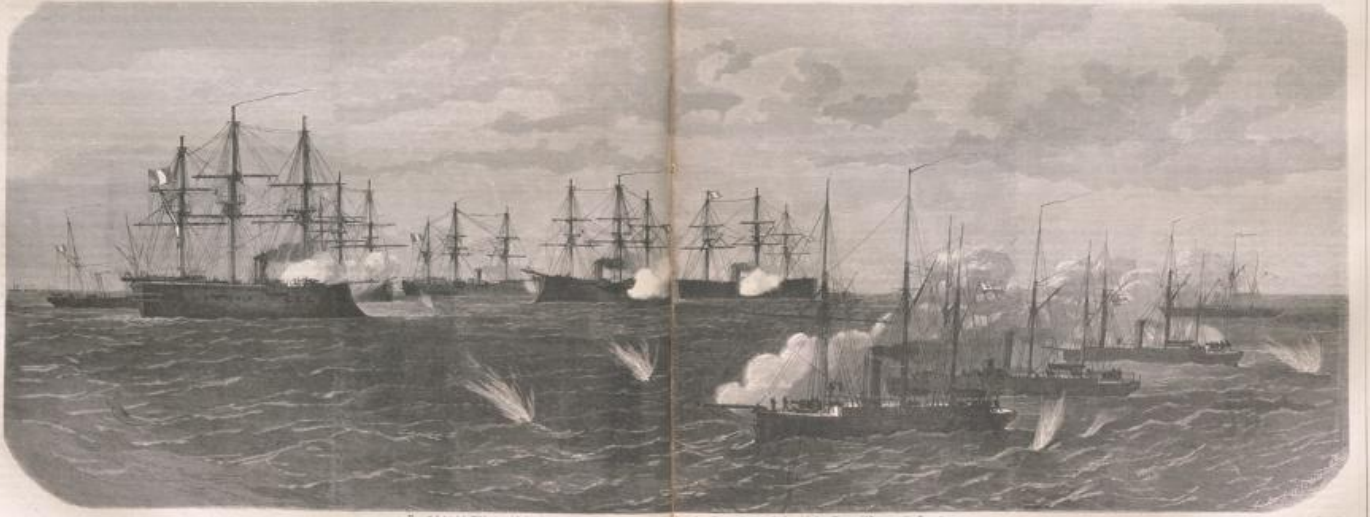




Die battleship 'Aller' im Gefecht bei Heligoland, am 12. August



Die battleship 'Seydlitz' im Gefecht mit zwei englischen Kreuzern bei Heligoland, am 12. August



Die battleship 'Aller' im Gefecht mit den battleships 'Seydlitz' und 'Blücher' bei Heligoland, am 12. August





Ein deutscher Flottenofficier in Kiel berichtete über diesen Vorgang: „Während das französische Panzergeschwader bereits seinen Cours nach der Ostsee genommen hatte, erhielten die norddeutschen Schiffe: Dampfcorvette „Elisabeth“ und Panzerschiff „Arminius“ in Kiel Befehl, sich dem Geschwader in Wilhelmshafen anzuschließen. Die Mannschaften waren sich ihrer schwierigen Aufgabe wohl bewußt; ihre Commandeure hatten sie damit vollständig bekannt gemacht; es handelte sich um die Begegnung mit dem überlegenen Feinde. Im Falle einer Niederlage wären die Schiffe eher in die Luft gesprengt worden, als daß man sie dem Feinde als Beute überlassen hätte. Der Mannschaft vom „Arminius“ ward freigestellt, ob sie an dem kühnen Zuge theilnehmen wollte oder nicht; an Freiwilligen wäre kein Mangel gewesen, allein Niemand fand sich, der zurücktreten wollte. Der „Arminius“ ging der „Elisabeth“ durch den Belt voraus, während gleichzeitig ein französisches Geschwader denselben passirte. Ueber Nacht war die „Elisabeth“ wegen starken Nebels im Belt vor Anker gegangen, während die französischen Schiffe ungeschert vorübersegelt sein mußten. Auf den „Arminius“ dagegen hatten, nachdem er Skagen passirt, französische Schiffe Jagd gemacht, ihn aber nicht verhindern können, unbehindert die Elbmündungen und damit seinen Zweck zu erreichen. Die „Elisabeth“ hatte durch einen nachgefolgten Aviso-Dampfer bei Korsør Gegenbefehl erhalten und war nach Kiel zurückgekehrt, seltamerweise, ohne von den feindlichen Schiffen, die sie überholt haben muß, auch nur eine Spur zu Gesicht zu bekommen; erst in Kiel erhielt man Gewißheit darüber.“

Am 2. August brachte Herr de Chapeaux dem Viceadmiral Bouët eine Depesche des Marineministers, welche den Befehl enthielt, in das Baltische Meer einzulaufen. Obgleich dies nicht die Antwort auf die erbetenen Instruktionen war, so zögerte doch der Admiral nicht länger, sich nach der Ostsee zu begeben. Vom Kattegat aus ließen die Schiffe in den Großen Belt, da der kleine Belt und der Sund von Schiffen vermieden werden mußten, die bis 28 Fuß Wassertiefe nöthig haben. Der „Océan“ traf den noch eine Stelle, wo er nur 50 Centimeter Wasser unter seinem Kiel hatte. Doch wurde der Belt ohne Havarie passirt, und das Geschwader erschien am 7. August in der Bai von Marstal (Marstal), nachdem es an Kiel und Fehmarn vorübergekommen war. Es wurden die Küsten untersucht, um die günstigsten Landungsplätze für die erwarteten Truppen ausfindig zu machen. Man kam nach Neustadt, Wismar, Rostock und — nachdem man vorher in der Rüggebucht die Schiffe versorgt hatte — nach Swinemünde und Colberg.

Während Bouët-Willamez sich freute, in der Bai von Arcoë einen geeigneten Landungsplatz ermittelt zu haben, kam eine Depesche des Marineministers vom 7. August in seine Hände, welche ihn von den Unfällen der französischen Armee benachrichtigte. Pflicht der Flotten sei es, mit ver-

mehrtem Eifer jede Gelegenheit zu ergreifen, dem Feinde zu schaden. Offene Städte sollten geschont, dagegen die Handelshäfen streng blockirt werden, Gegenadmiral Penhoët bleibe mit seiner Schiffsabtheilung in Cherbourg; dagegen laufe Viceadmiral Fourichon heut (am 7. August) mit einem zweiten Geschwader nach der Bahde aus.

Auf das Erscheinen von Landungstruppen mußte man verzichten, zugleich aber auch auf die versprochenen Schiffe mit geringerem Tiefgange, ohne welche sich Nichts anrichten ließ. Der Admiral prüfte nochmals die Lage von Kiel, mußte sich aber von der Unmöglichkeit überzeugen, diesem Plage Schaden zu thun, der im Hintergrunde einer von hochgelegenen Felsen vertheidigten Bucht sich befindet. Schon die Einfahrt wird durch drei Pfahlwerke, durch Sperrungen aus dichten Fischenetzen gebildet und durch zahlreichere Torpedos erschwert. Kaum wird irgend Jemand den französischen Admiral tadeln, daß er von einem Angriffe auf Kiel abstand.

Auf der weiteren Fahrt nach der Insel Rügen begriffen, erreichte ihn der „Coligny“, dessen Commandant zwei Depeschen überbrachte. Die eine, vom 6. August datirt, enthielt den Befehl zur schleunigen Rückkehr nach Frankreich, die zweite vom 7. den, in der Ostsee zu bleiben. Solchen Widersprüchen gegenüber mochte Viceadmiral Bouët die Verantwortung nicht allein auf sich nehmen, sondern berief für den 12. August an Bord seines Admiralschiffes einen Kriegsrath.

Ohne den umfanglichen Bericht desselben mittheilen zu können, erwähnen wir nur, daß auf Grund desselben ein Angriff auf Colberg in Aussicht genommen wurde; doch traf in der Nacht vom 13. August die Nachricht ein, die deutsche Flotte habe den Zahdebusen verlassen, und fahre die jütische Küste hinauf in der Absicht, nach dem Baltischen Meere zu gelangen.

Dieser Nachricht schenkte Viceadmiral Bouët Glauben, sammelte seine Schiffe und nahm die Richtung nach dem Großen Belt, wo er die deutsche Flotte zu treffen hoffte und ihr eine Schlacht anbieten wollte. Während er an den preussischen Küsten hinfuhr, brachte er in den Häfen den Eintritt der Blockade zur Anzeige und schickte Abschriften dieser Anmeldungen an den französischen Gesandten in Kopenhagen, um sie in der amtlichen dänischen Zeitung zu veröffentlichen.

Die deutsche Flotte war jedoch nicht ausgelaufen, vielmehr Viceadmiral Fourichon am 12. August mit acht Panzerfregatten und vier Avisos vor dem Wilhelmshafen erschienen, den er eng einschloß.

Sobald Admiral Bouët dies erfuhr, wendete er sich wieder südwärts und theilte sein Geschwader in zwei Divisionen, um die Blockade der preussischen Häfen möglichst wirksam zu machen. Mit der einen überwachte er selbst die Küste von Stettin bis Memel, mit der anderen Gegenadmiral Dieudonné die Strecke von Kiel bis Arkona — Insel Rügen. Mit den

## Bilder-Chronik.

sein befriedigendes Ende nahm. In der Nähe von Stade war mehrere Tage hintereinander ein Boot bemerkt worden, welches anscheinend ein paar helgoländer Fischer enthielt. Die Preußen sind jedoch vorsichtige Leute. Man beobachtete die vorgehenden Fischer genauer und überzeugte sich, daß hier weniger Reize ausgeworfen als Tiefenmessungen des Fahrwassers angestellt wurden. Hierauf ward ein Localdampfboot ausgesandt, welches auf die Wüthbegierigen Jagd machte und sie auch glücklich erwischt, trotzdem daß diese mit dem Aufgebot aller Kräfte zu entkommen suchten. Man legte Boote aus, schnitt den Flüchtigen den Weg ab und nach kurzer Frist gelang ihre Aufbringung. Da stellte sich dem heraus, daß diese Kautiser ein helgoländer und ein französischer Seemann waren, die hierauf in den Casematten von Stade Ruhe genug fanden, weiter über ihre Forschungen nachzudenken.

**Das Seegefecht bei Siddensee am 17. August.** — Die deutschen Streitkräfte waren sorgsam an den Küsten der Nord- und Ostsee vertheilt worden, und hatten hier eine Defensivstellung zur Sicherung der wichtigsten Punkte eingenommen. Zu diesem Zwecke war auch eine kleine Flotten-Abtheilung, bestehend aus der kriegsmäßig ausgerüsteten Yacht „Grille“ und den drei Kanonenbooten „Trache“, „Alig“ und „Salamander“, unter dem Befehl des Corvettenkapitäns Grafen v. Waldersee an der Rügen'schen Küste stationirt. Der

## Bilder-Chronik.

„Grille“, einem der schnellsten Fahrzeuge unserer Marine, das schon 1864 im Kriege gegen Dänemark ein Gefecht bestritten, sollte es vorbehalten sein, einen Kampf mit dem französischen Ostsee-Geschwader aufzunehmen. Einige Fischer hatten die Nachricht gebracht, daß feindliche Kriegsschiffe in der Rügge-Bucht lagen, und so machte sich die „Grille“ am Morgen des 17. August zu einer Reconnostrationsfahrt auf. Um 9 Uhr Vormittags, als das Schiff sich 10 Seemeilen südlich von der Insel Moen befand, kam in Norden ein französischer Aviso in Sicht, der, anscheinend aus dem Sund kommend, auf Arkona, die Nordspitze von Rügen, zukehrte. Der Commandant der „Grille“ beschloß, das feindliche Fahrzeug in ein Gefecht zu verwickeln. Um den Aviso von einem möglicherweise folgenden größeren Geschwader fortzuladen, feuerte die „Grille“ zuerst südlich; als jedoch das französische Fahrzeug gegen die Nacht in der Fahrt zurückließ, wurde die Geschwindigkeit der Maschine verringert, man ließ den Aviso aufkommen, drehte nach Osten auf und feuerte den ersten Schuß, welcher den Aviso aber nicht erreichte. Das feindliche Schiff, das sich in der Folge als die „Hirondelle“, eines der schnellsten Schiffe der französischen Flotte, herausstellte, antwortete nicht, sondern enteilte, von den Schüssen der „Grille“ verfolgt, mit voller Dampfkraft gen Westen. Die Yacht „Grille“ nahm die Jagd auf und dampfte mit einer Geschwindigkeit von 14½ Knoten hinter dem Franzosen her, ohne ihm jedoch näher zu kommen. So waren fast zwei Stunden vergangen, als gegen 11½ Uhr,

## Bilder-Chronik.

etwa 8 Seemeilen entfernt, im Westen fünf feindliche Schiffe in Sicht kamen. Den Feind erwartend, blieb nun die „Grille“ auf der Stelle ruhig liegen und recognoscirte inzwischen sorgfältig das französische Geschwader, mit welchem der flüchtende Aviso Flaggensignale wechselte. Die feindlichen Schiffe bestanden aus 4 Panzerfregatten und 2 Holzfahrzeugen, und zwar aus dem Admiralschiff „Surveillante“ mit Viceadmiral Bouët-Willamez an Bord, den Fregatten „Océan“, „Gauloise“ und „Gouveneur“, einer Corvette und eben der „Hirondelle“. Diese Flottille näherte sich der „Grille“ bis auf 4 Seemeilen, worauf letztere sich langsam östlich auf Dornbusch zurückzog. Ihr folgten alsbald „Océan“ und die beiden Holzschiffe. „Hirondelle“ kam der „Grille“ wieder in Schußbereich und erhielt auch sofort eine volle Ladung aus den beiden gezogenen 12-Pfündern der kleinen Yacht, worauf sich der Franzose fortan in sicherer Ferne hielt. Um 2 Uhr Nachmittags hatten die Schiffe die Höhe des Cap Dornbusch erreicht, als wie brauende Delphine die drei dort im Seeagat liegenden Kanonenboote hinausbampften, um dem verfolgten Schiffe Vertheidigung zu leisten. Aus sehr schweren Geschützen eröffneten „Océan“ und die Corvette ihr Feuer in einer Entfernung von 4500 Schritt, und eine halbe Stunde später griffen die Kanonenboote thätig ins Gefecht ein, voran „Salamander“ mit seinen 2 gezogenen 24-Pfündern. Bereits anderthalb Stunden währte der Geschützkampf; deutscherseits waren mehrere Treffer beobachtet worden, während weder die Nacht



Panzerfregatten mußte man sich jedoch in solcher Entfernung von den Küsten halten, daß die deutschen Schiffe längs derselben hinschlüpfen konnten — die Blockade hatte daher nur eine moralische, aber keine thätigliche Wirkung.

Mit dieser Bemerkung schlüpfte aber Herr René de Pont-Vest über das freilich nur unbedeutende Seegefecht bei Hiddensee hinweg. In den Stralsunder Gewässern und zwar auf der Binnenseite von Wittow-Poßhaus, dem Ausgange des Stralsunder Bodden\*), war, um feindliche Schiffe am Eindringen zu verhindern, eine Flotille aufgestellt, die aus den Kanonenbooten „Drache“, „Blitz“, „Salamander“ und der durch Schnelligkeit ausgezeichneten Yacht „Grille“ bestand.

In Folge der Meldung von Fischern, daß feindliche Schiffe in der Rüge-Bucht lägen, dampfte am Morgen des 17. August die „Grille“ zur Erforschung der Wahrheit in die See hinaus und befand sich um 9 Uhr etwa 10 Seemeilen südöstlich von der Insel Moen, als ein französischer Aviso in Sicht kam, der auf Arkona, die Nordspitze von Rügen, zuferierte.

Der Commandant der „Grille“ (wie der ganzen Flotille), Corvetten-Capitän Graf Waldersee, wendete sichtlich, um den Aviso nach sich und in den Bereich der Kanonenboote zu locken. Als der Franzose nicht nachkommen konnte, wurde die Geschwindigkeit der „Grille“ vermindert. Sie drehte sich nach 10 Uhr östlich und gab den ersten Schuß auf den Aviso aus einer Entfernung von 4500 Schritt, der jedoch den Feind nicht erreichte. Dieser drehte nach Westen auf und verfolgte diese Richtung, ohne der „Grille“ zu antworten, die ihm noch mehrere Schüsse nachschickte und mit der angespannten Dampfkraft folgte. Der Franzose, welcher einen dänischen, mit diesen Gewässern gut bekannten Lootsen an Bord hatte, faufte aber nicht minder schnell fort, und diese wilde Jagd dauerte über 1½ Stunde. Da kommen, etwa 8 Seemeilen entfernt, fünf große feindliche Schiffe — vier Panzerfregatten und eine hölzerne Corvette — in Sicht, die mit dem Aviso Signale wechselten. Die „Grille“ betrachtete den Feind mit Ruhe und ging erst dann auf Dornbusch zurück, als die französischen Schiffe nur noch vier Seemeilen entfernt waren. Drei der letzteren: die Panzerfregatte „Decan“, die hölzerne Corvette und der Aviso, folgten der „Grille“, welche den letzteren, als er in ihren Schußbereich kam, aus ihren beiden Zwölfpündern begrüßte. Der suchte sofort das Weite und hielt sich von da ab in respectvoller Ferne. Um 2 Uhr Nachmittags hatten die Schiffe die Höhe des Cap Dornbusch erreicht, als auch sogleich die im Seegegend gelegenen drei Kanonenboote herandampften, um theil am Gefechte zu nehmen. Um 2½ Uhr eröffnete der Feind den Geschüßkampf, an dem sich von 5 Uhr an alle seine Schiffe beteiligten, ohne jedoch den deutschen

Schiffen Schaden zuzufügen, während mehrere Kugeln des letzteren in die feindlichen Fahrzeuge einschlugen.

Bis 6½ Uhr hielt Graf Waldersee mit seiner Flotille dem überlegenen Feinde Stand; dann aber zog er sich in das Seegegend bei Dornbusch zurück, von den Franzosen so lange verfolgt, als diese hinreichende Wassertiefe unter ihrem Kiel hatten.

Ein anderes Ergebnis hatte freilich das Gefecht nicht, als dem Feinde zu zeigen, daß es deutschen Seeleuten nicht an Geschick und Muth fehle, selbst einem weit überlegenen Feinde dreist entgegenzutreten.

Die Schiffe, welche die Häfen von Kiel, Lübeck, Stettin, Stralsund und Rügen blockirten, hatten es sehr beschwerlich, wenn sie sich mit Proviant und Kohlen versorgen wollten, was nur zu Vangeland im Großen Belt, oder in der Rügebucht im Sund gechehen konnte. Gewöhnlich erschien dann eines jener schnellfahrenden kleinen deutschen Schiffe, besonders die „Grille“, zur Nachtzeit auf dem Ankerplatze, beschloß das ankerrnde Schiff und suchte Torpedos unter seinem Kiel zu schieben, worauf sich die Yacht so rasch entfernte, daß es unmöglich war, sie zu verfolgen. Um sich gegen solche Gefahren sicher zu stellen, mußte daher jedem Schiffe, das sich versorgen wollte, zum Schutze noch eine Fregatte beigegeben werden.

Für weitere Kreuzungen hatte sich Admiral Bouët die „Surveillante“ und die „Thétis“ behalten und mit diesen die Erforschung der Rhyde von Danzig unternommen.

Während die Schiffe hier ankerten, verließ die deutsche Corvette „Nymph“, welche ihren Standort in Neufahrwasser hatte, in der Nacht vom 21. zum 22. August den Hafen und manövrierte so, daß das Licht des Mondes den Feind beleuchtete, während sie selbst, unter Land im Schatten verborgen, sich lautlos näherte. Als die „Nymph“ nur noch 2000 Schritt vom Feinde entfernt war, gab sie der „Surveillante“ Feuer aus der ganzen Steuerbord-Breitseite. Der erschreckte Feind erwiderte desselbengeachtet bald die Schüsse, wiewohl ohne Erfolg, während die „Nymph“ rasch wendete und die andere Breitseite auf den Feind entlud. Die „Thétis“ kam dem bedrängten Admiralschiffe nach wenigen Minuten zu Hülfe und mit schleppendem Anker verfolgte sie die „Nymph“. Beide Schiffe wechselten noch einige Schüsse; sobald die „Nymph“ sich dem Hafen näherte, wurde das Landfeuer auf dem Hafendamme angezündet, jedoch augenblicklich wieder gelöscht, nachdem dieselbe in den Hafen eingefahren war. René de Pont-Vest erzählt diesen Vorfall ebenfalls, verlegt ihn aber in die Nacht vom 30. August, was ein Irrthum ist.

Wir haben früher bereits bemerkt, daß der Viceadmiral Jourichon mit einem zweiten Geschwader in der Nordsee erschienen war. Es bestand aus den Panzerfregatten: „La Magnanime“ — Admiralschiff —, „La Provence“,

\*) Die Strandseen und Meerbusen der Dänie werden „Bodden“ genannt.

#### Wider-Gegenst.

noch die Boote irgend einen Schaden davon getragen hatten. Da flogen neue Signalflogen an den Masten des feindlichen Admiralschiffes empor und plötzlich gingen die sämtlichen französischen Schiffe auf die Flotille zu. Schuß auf Schuß rollte über die blaue See, schwierend wiebelten die feindlichen Geschosse über die deutschen Schiffe dahin, mit einem lauten Klatsch ins Wasser fallend, wo sie zerplatzend mächtige Wasserstrahlen erzeugten. Diesen Moment giebt die größere der beiden Abbildungen aus dem Gefechte bei Hiddensee wieder. Bis gegen 6½ Uhr hielten die deutschen Schiffe dem überlegenen Feinde Stand, worauf sie, fortwährend das Feuer erwidrend, ins Seegegend bei Dornbusch zurückgingen, von den feindlichen Geschossen unausgesetzt verfolgt, doch schien es, als sei die kleine deutsche Flotille gefest, denn keines der mächtigen Projectile fügte den Deutschen Beschädigungen an den Schiffen oder Verluste an Mannschaft zu.

Der deutsche Monitor „Arminius“ im Gefechte mit zwei französischen Kriegsschiffen vor der Befestigung am 24. August. — Der durch seinen tüchtigen Durchbruch durch die französische Flotille bereits rühmlich bekannte Monitor „Arminius“ erhielt am 24. August vom Viceadmiral Jachmann den Befehl, vor der Rüge und Weser zu reconnoitrieren und feindliche Aviso's zurückzuweisen. Vor der Befestigung stieß der „Arminius“ auf eine feindliche Corvette, die sofort durch

#### Wider-Gegenst.

einige Kanonenschiffe eine in der Nähe kreuzende Panzerfregatte zu ihrer Verstärkung herbeirief. Mit voller Dampfkraft lief der „Arminius“ auf die beiden Gegner los und landte ihnen aus einer Entfernung von etwa 4000 Schritt die ersten Granaten aus seinen gepanzerten Thürmen zu. Die beiden französischen Kriegsschiffe wichen jedoch einem Kampfe aus und zogen sich in der Richtung nach Helgoland zu zurück. „Arminius“ folgte mit Aufbietung aller Kräfte; als jedoch die beiden Fahrzeuge sich mit dem Gros ihres Geschwaders, das in der Nähe von Helgoland, etwa 12 meist gepanzerte Schiffe stark, lag, vereinigt hatten, war an dem deutschen Monitor die Reihe, den Rückzug anzutreten. Langsam steuerte er der Rüge zu, wieder gefolgt von der Fregatte und der Corvette. Noch einen Versuch machte der „Arminius“, seine beiden Feinde zum Kampfe zu bewegen; mit vollem Dampf steuerte er auf sie zu, wieder Granaten schlündernd. Die Gegner hatten augenblicklich Befehl, sich in kein Gefecht einzulassen, sie wandten sich und kehrten zu ihrem Geschwader zurück. Die Fregatte war mit 14 Geschüßen von 9 Centimeter Kaliber bewaffnet, die Corvette mit 10 Geschüßen, während „Arminius“ nur 4 Geschüße 8-zöllig aufzuweisen hat.

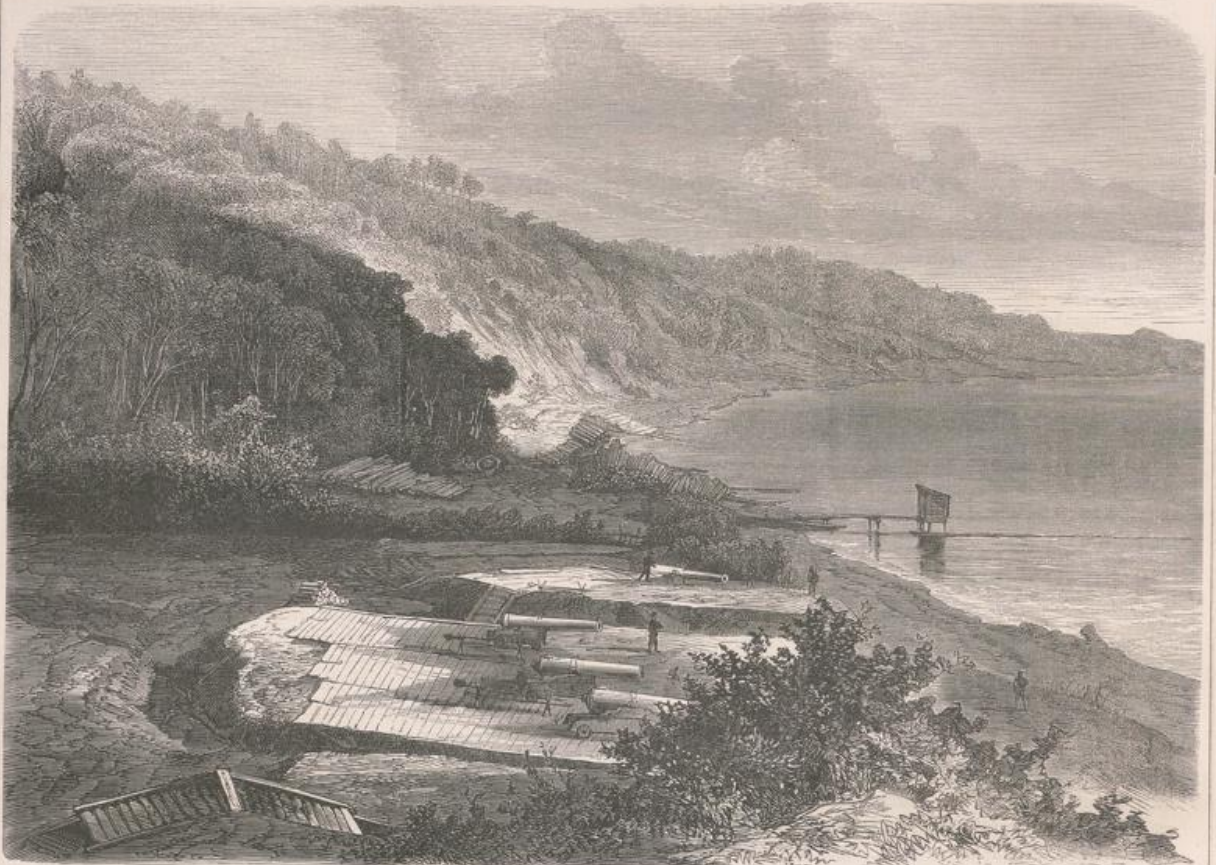
Batteries bei Mollenort. — Auch an dem Strande der Dänie waren umfassende Vorbereitungen zur Abwehr eines feindlichen Angriffs getroffen, namentlich in der Nähe des wichtigen Hafens von Kiel. Einen höchst

#### Wider-Gegenst.

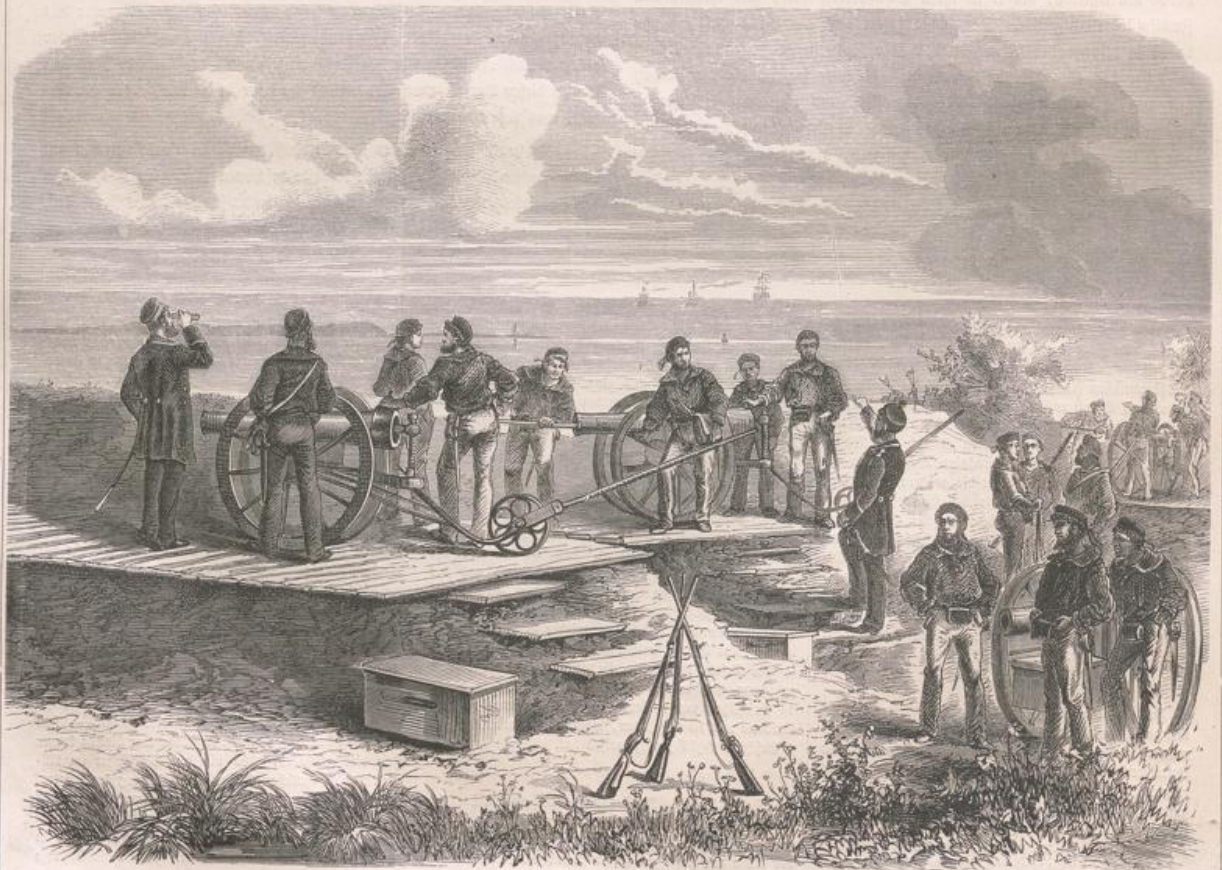
malerischen Punkt der dortigen Offiziersbesehung bildete die Batterie bei Mollenort, im Bezirk Schrenewohn. Diese Batterie lag dicht vor der Kieler Hafensperre und diente zur Verteidigung derselben. Ließ ein französisches Schiff in der Ferne sich blicken, so hand auch die Mannschaft kampfbereit an den Geschüßen, den Feind auf deutsche Weise zu empfangen. Die Kanonen am Strande, welche ihre drohenden Schlände der offenen See zuwandten, waren jeden Moment gewärtig, ihre donnernden Gräfte weit in die blaue See hinauszutragen. Einen wunderbaren Contrast zu diesem sich damals zum Oestern am Strande entwickelnden regen kriegerischen Treiben bildete die Lieblichkeit und erhabene Ruhe der dortigen Natur. Weit hin schweift hier das Auge über die Fläche der Dänie mit ihren durchsichtigen hellgrünen Gewässern, und fast über dem Punkte, an welchem die Batterie angelegt war, erhebt sich ein Kranz dunkelbewaldeter Höhen, Neiz und Wechsel in die Gegend tragend.

Schanze bei Laboe an der Kieler Bucht. — Zur Sicherung der deutschen Ostseegegend war binnen kurzer Zeit viel geschehen. Wo die der Schifferfahrt im Allgemeinen gefährlichen Küsten einen Zugang verstateten, war die Annäherung durch Sperrvorrichtungen, Torpedos und Batterien verlegt. Unter den starken Werken, welchen die Verteidigung der Kieler Bucht und des Hafens in deren Hintergrund oblag, befindet sich auch die Schanze





Waldbatterie bei Mollenort in der Nähe der Kieler Bucht.



Schanze bei Laboe an der Kieler Bucht.



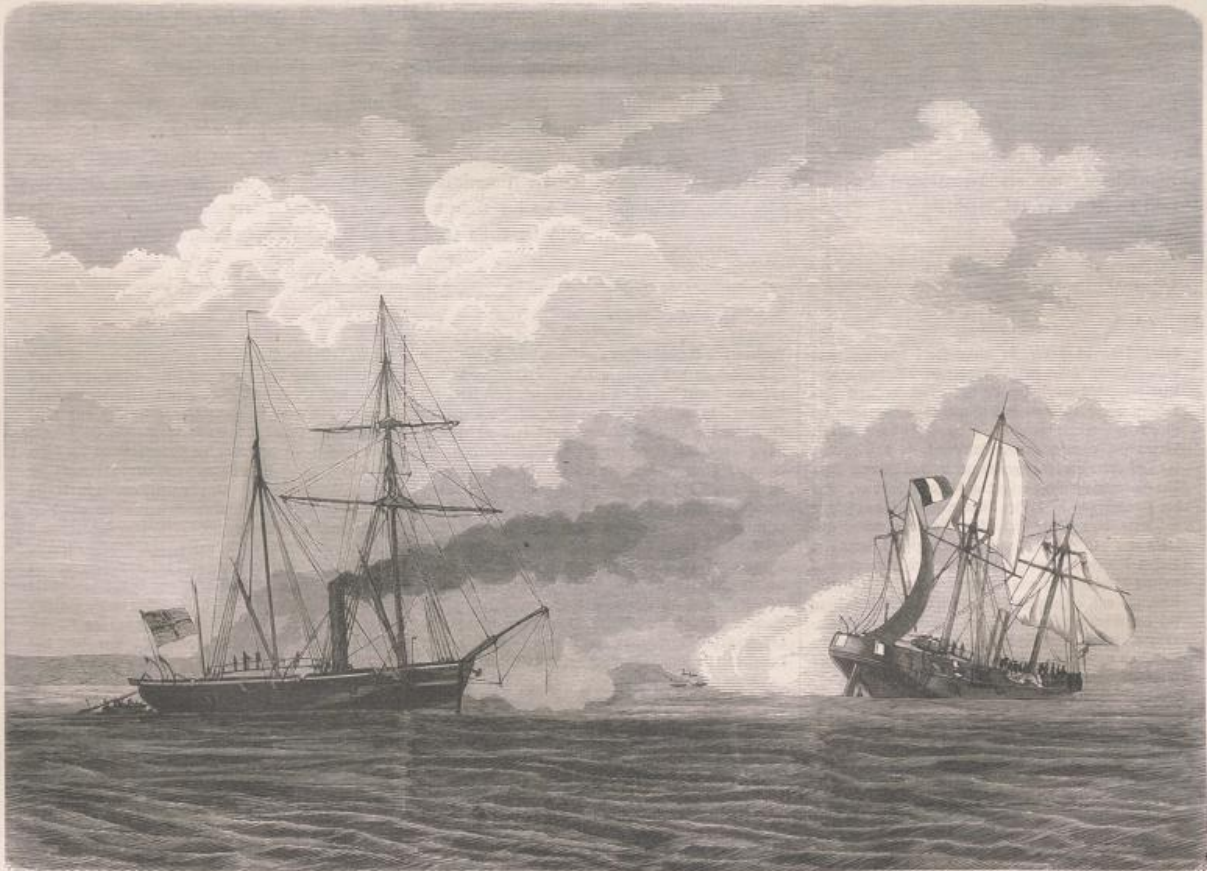
„L'Héroïsme“, „La Couronne“, „L'Atlante“, „L'Invincible“, „La Valenciense“ und „La Revanche“; ferner aus den Hoifos: „Le Decrès“, „Le Cosmao“, „Le Château-Renaud“ und „Le Renard“. Die Schiffe wurden in zwei Divisionen, mit den Viceadmiralen Devouz und Jaurroguiberry an der Spitze, getheilt, von denen der eine die Elbe, der andere die Wesermündung zu überwachen hatte, während Jourichon die Jagde beständig im Auge behielt. Nichts Bemerkenswerthes trug sich zu bis zum 18. August, an welchem Tage der deutsche Gegenadmiral Prinz von Hesse auf dem Dampfer „Schwalbe“ unter Parlamentärflagge bei der französischen Flotte erschien, um ein Schreiben des Generalgouverneurs der Küstenlande, General der Infanterie Vogel v. Falckenstein, an den Vicead-



Deutsche Seetochter.

miral Jourichon zu übergeben. Es lautete:

„Exzellenz, Sie haben die Feindseligkeiten zur See mit der Wegnahme deutscher Kauffahrer eröffnet und dabei außer Acht gelassen, daß wir augenblicklich in der Lage sind, für einen solchen Krieg gegen friedliche Deutsche grenzenlose Repressalien nehmen zu können. — Im Interesse Ihrer Landsleute stelle ich Euer ic. anheim, auch zur See den Krieg nur gegen die bewaffnete deutsche Macht zu führen, wie diese z. B. auch in Frankreich nicht wehrlose Bürger befreit. Wohlan denn! Kämpfen wir gegen einander wie ritterliche Soldaten, zeigen wir uns ebenbürtig, achten wir das Privateigenthum des ruhigen Bürgers. — Sind Euer ic. gleichen Sinnes, dann dürften Sie sich geneigt zeigen, die genommenen Schiffe ihren Eigenthümern zurückzugeben;



Gefecht bei Havanna zwischen dem deutschen Kanonenboot „Meteor“ und dem französischen Aviso „Zoube“, am 9. November.



Sie werden mehr damit gewinnen, als diese kleinen Preisen Ihnen an Werth bieten" u. s. w.

In seiner Antwort sagte Fourichon im Wesentlichen, daß die bestehenden internationalen Verträge sein Verfahren rechtfertigen. Änderungen daran vorzunehmen, sei Sache einer Uebereinkunft zwischen beiden Regierungen; er aber sei nicht befugt, willkürliche Abweichungen auf eigene Verantwortung zu bewilligen.

Die Franzosen haben viel unnütze Worte über diesen Vorgang veröffentlicht und behauptet: der wahre Zweck der Sendung des Prinzen von Hessen sei die Auskundschaftung der französischen Flotte gewesen.

Da die Absicht nicht bestand, dem Admiral Fourichon eine Seeschlacht zu liefern, so war es auch nicht erforderlich, seine Streitkräfte und Lage zu erforschen.

Fourichon hielt sich trotz des stürmischen Wetters bis zum 12. September. Da ihm aber die Kohlen ausgingen, beschloß er die Rückkehr nach Cherbourg. Auf der Fahrt dahin traf er die Yacht „L'Hyronelle“, die ihn seit mehreren Tagen aufsuchte. Der Commandant dieses Aviso hatte ihm Depeschen zu übergeben, worin ihm der Sturz der kaiserlichen Regierung, die Verklündigung der Republik und seine Ernennung zum Marineminister angezeigt wurde.

Der neue Minister zeigte dem Viceadmiral Bouët an, daß er die Nordsee verlassen habe und die preussische Flotte diesen Umstand benutzen könnte, um sich in das Baltische Meer zu begeben.

Bouët-Willamez hatte inzwischen Verstärkungen erhalten, zuerst das berühmte Thürmschiff „Rochambeau“, das weniger Tiefgang als die Fregatten hat und mit Geschützen von 24 und 27 Centimeter bewaffnet ist, welche Geschosse von 200 Kilos, angeblich auf Entfernungen bis fünf Seemeilen, werfen; seine mittlere Geschwindigkeit beträgt 13 bis 14 Knoten. Dieser Beistand kam jedoch für Admiral Bouët zu spät. Ferner war die Panzerfregatte „Armidé“ zu ihm gestoßen, wogegen er den „Océan“ wegen zu großen Tiefgangs und die „Alandre“ wegen Beschädigung ihrer Maschine zurückgeschickt hatte.

Der Admiral überrasschte ein Telegramm, wodurch ihm befohlen wurde, die offenen Städte an den preussischen Küsten zu beschießen. Er glaubte, dasselbe könne keinen amtlichen Ursprung haben und richtete deshalb eine Anfrage nach Paris, empfing aber am 26. August ein Schreiben des Marineministers, worin sich derselbe beklagte, daß seine Befehle nicht ausgeführt würden. In den nächsten Tagen verhinderten heftige Windstöße jedes Unternehmen, und als der Admiral am 5. September bei Vangeland ankerte, erfuhr er die Katastrophe von Sedan und die ersten Ereignisse in Paris.

Daraufhin vereinigte er alle seine Schiffe am Eingange in den Großen Belt und hier traf ihn am 9. September der Befehl, die Blockade fortzusetzen und dem Feinde nach Möglichkeit zu schaden. Er ließ den Viceadmiral Dieudonné zur Blockierung von Kiel, Neustadt und Lübeck zurück und ging mit den übrigen Schiffen zum Angriff auf Colberg ab. Als er bei Arkona ankerte, erhoben sich abermals Stürme, welche die „Thétis“ und den „Rochambeau“ beschädigten. Zugleich erfuhr er, daß das Geschwader Fourichon's die Nordsee verlassen habe und auch ihm befohlen wurde, nach Cherbourg zurückzukehren. Am 25. September befand sich der Admiral vor der Bahde, und da hier Alles ruhig blieb, lief er am 29. in Cherbourg ein.

Den Befehl über die Nordsee-Flotte hatte Viceadmiral de Guehdon erhalten mit dem Auftrage, abwechselnd mit dem Bouët'schen Geschwader die preussische Nordseeküste blockirt zu halten. Bouët erkrankte und wurde durch den Gegenadmiral Penhoët ersetzt, der seine gefährlichen Kreuzungen bis zum 19. November fortsetzte, an welchem Tage die „Surveillante“, welche ihr Steuerruder verloren hatte, von der „Revanche“ geschleppt, Cherbourg erreichte.

In dem Erzählten bestand die Thätigkeit der französischen Flotte, die außerdem einen großen Theil ihrer Seelute zur Verwendung im Landkriege abgegeben hatte.

Daß die Corvette „Elisabeth“ am 13. October aus dem Jähdebusen entflüpfen konnte und, von drei französischen Schiffen verfolgt, unbeschädigt den Hafen von Glückstadt erreichte, haben die französischen Berichte weislich verschwiegen.

Die Corvetten „Medusa“ und „Gertha“ befanden sich in den ostasiatischen Gewässern und fabelhafte Gerüchte verbreiteten sich über einen Kampf der ersteren mit der französischen Corvette „Duplex“. Beide deutsche Schiffe sind jedoch unangefochten geblieben, und eben so hat die Nachricht über ein Seegefecht an der brasilianischen Küste keine Bestätigung erhalten.

Dagegen hat das Kanonenboot „Meteor“ am 9. November nördlich vom Hafen der Havanna einen ersten Kampf mit dem französischen Aviso „Bouvet“ bestanden. Dem amtlichen Berichte des deutschen Commandanten, Capitänlieutenant E. Knorr, entnehmen wir darüber Folgendes:

Am genannten Tage hatte um 1¼ Uhr Nachmittags der „Bouvet“ den Hafen von Havanna verlassen und alsbald dampfte auch der für diesen Fall vorbereitete „Meteor“ zu seiner Verfolgung hinaus. Um 1½ Uhr kam der Franzose in Sicht, doch wurde nicht eher Feuer auf ihn abgegeben, als bis das Kanonenboot ihm auf 1200 Schritt nahe gekommen war, obgleich der Aviso schon 8 Schüsse abgegeben hatte. Um 2½ Uhr fiel der

## Bilder-Chronik.

bei Vaboe. Man erreicht dieses Dorf von Kiel aus mittelst Dampfschiffes in 1½ Stunde; gegenüber am andern Ufer der Bucht erhebt sich die kleine Festung Friedriehs-ort. Die auf unserem Holzschnitt abgebildete Schanze ist eine sogenannte verdeckte. Sämmtliche Wallaufwülse bergen sich nämlich hinter Buschwerk, so daß sie von der Höhe aus nicht wahrgenommen werden können. Ihre Bedienungsmannschaft besteht aus Marinesoldaten. Bei der Annäherung feindlicher Fahrzeuge herrscht in solchen Schanzen rege Thätigkeit. Die Geschütze werden geladen und gerichtet, und mit Spannung sieht Jeder dem Nahen des Feindes entgegen. Zum größten Bedauern unserer Marinesoldaten vermieden es aber die Franzosen stets, bis auf Schußweite heranzukommen. Sie befanden sich wahrscheinlich die Mündung der Bucht mit Fernrohren, hielten wohlbedächtigt eine sichere Entfernung inne und nahmen dann ihren Kurs weiter, so daß keines ihrer Schiffe länger als eine Stunde in Sicht war.

**Deutsche Seewehr.** — Einen sehr vortheilhaften Eindruck machte allgemein eine k. preussische Cabinetsordre vom 24. Juli 1870, in welcher die Bildung einer freiwilligen Seewehe angeordnet wurde. Ein öffentlicher Aufruf sollte ergeben an alle deutschen Seelute und Schiffszegner, sich dem Vaterlande mit ihren Kräften zur Verfügung zu stellen. Die auf solche Weise angeworbenen Officiere und Mannschaften hatten für die Dauer des Krieges in die Bundesmarine zu treten, deren

## Bilder-Chronik.

Uniform und Grababzeichen anzulegen, deren Competenzen zu empfangen und waren auf die Kriegsarbeiten zu veredigen. Dieser Appell an die Volkskraft fand freudigen Anklang, da unsere tüchtige, aber an Zahl geringe Bundesmarine eine Verstärkung durch so bewährte Elemente, wie die Bewohner der deutschen Seelästen sie bieten, recht wohl brauchen konnte. Unsere Seewehr, die treue „Wacht am Meere“, hat zwar nur selten Gelegenheit gefunden, sich auch ihrerseits mit den Franzosen im Kampfe zu messen, da keine bedeutenden Seegefechte sich ereignet haben, ihr Posten war aber nichtsdestoweniger ein sehr schwieriger, ihr Dienst ein höchst anstrengender; auch ihr Gehalt für die treu geübte Pflichterfüllung in Sturm und Wetter, bei Tag und Nacht der Dank der Nation. Ein paar kriegsmäßig ausgerüstete Mannschaften der Seewehr in ihrer recht fleißigen Uniformirung stellt unser Bild dar.

**Das Gefecht bei Havanna zwischen dem deutschen Kanonenboote „Meteor“ und dem französischen Aviso „Bouvet“ am 9. November.** — Die Ehre eines ersten Seegefechts auf überseeischem Gebiete ist dem deutschen Kanonenboote „Meteor“ zu Theil geworden. Dasselbe war, von Key West kommend, im Hafen der Havanna mit dem französischen Aviso „Bouvet“ zusammengetroffen, und Capitän-Lieutenant E. Knorr, der Commandant des „Meteor“, brante darauf, das französische Kriegsschiff zum Zweikampf zu bringen. Am 8. No-

## Bilder-Chronik.

vember hatte der „Bouvet“ den Hafen verlassen, „Meteor“ durfte ihm nach den spanischen Neutralitätsgelehen erst später folgen. Am 9. November 1 Uhr Nachmittags dampfte das deutsche Kanonenboot in See und nicht lange darauf kam der Aviso in Norden in Sicht. In einer Entfernung von etwa 10 Seemeilen von der Küste fand das Gefecht statt. „Bouvet“ eröffnete das Feuer schon auf 3000 Fuß, jedoch ganz unwersam. Ein lautes Hurrah an Bord des „Meteor“ antwortete auf diese ersten Schüsse. Das deutsche Schiff seinerseits begann erst bei einer Annäherung auf 1200 Schritt zu feuern. Der französische Aviso, der zuerst ruhig gelegen, steuerte plötzlich mit aller Dampfkraft auf das Kanonenboot zu, in der offenkundigen Absicht, demselben in die Seite zu laufen und es wenn möglich in den Grund zu bohren. Man hatte auf dem „Meteor“ gerade nur Zeit, das Ruder so zu wenden, daß die Schiffe an einander vorbeiglitten. Der ganze Zusammenstoß dauerte nur 2–3 Minuten, da beide Fahrzeuge mit bedeutender Schnelligkeit liefen. „Bouvet“ nahm dem „Meteor“ die sämtlichen Boote vom Backbord weg, rohrte die Groß- und Besanndwanen am Backbord ab und brach mit seinen Raaen die beiden hinteren Masten des deutschen Kanonenbootes, die nach kurzem Schwanken nach Steuerbord hinüberfielen, ohne Jemanden zu verletzen. Auf beiden Seiten wurde in der Zeit ein heftiges Kleingewehrfeuer unterhalten, in Folge dessen deutscherseits der Steuermann Carbanier und ein Matrose fielen, ein anderer Matrose schwer verwundet wurde. Traum-



erste Schuß des „Meteor“. Die anfänglich leichte nordöstliche Brise nahm um diese Zeit, wo das Schiff 10 Seemeilen von der Küste entfernt war, so zu, daß sie im Vereine mit der nordöstlichen Dämmung das Kanonenboot mitunter und besonders nach Verlust der Takelage, schwer schlingern machte und dadurch die Bedienung der Geschütze erschwerte. Das Kanonenboot stand südlich vom Feinde und steuerte, immer Feuer gebend, in nordöstlicher Richtung auf ihn zu. Als die Entfernung nur noch 400 bis 500 Schritt betrug, ging der „Vowet“ mit voller Dampfkraft auf das Kanonenboot zu in der Absicht, ihm in die Seite zu laufen und es in den Grund zu bohren. Commandant Knorr drehte ihm aber den Bug entgegen und gab den Befehl: „Alar zum Entern!“

Durch diese Gegenbewegung wurde der Aviso zur schnellen Veränderung der eigenen Rudertage gezwungen. Der „Meteor“ erhielt gar keinen Stoß, sondern die Kiekklinie des „Vowet“ traf die des „Meteor“ in einem Winkel von etwa 5 Grad, so daß der Franzose sofort bei der ersten gegenseitigen Berührung der Takelagen abgedrängt wurde, und die beiden Schiffe nun mit entgegengesetztem Course an einander vorbeizogen.

Beide bedienten einander, als sie sich nahe waren, mit Gewehrfeuer, wobei auf dem „Meteor“ der Steuermann und ein Matrose getödtet wurden und ein Matrose eine schwere Wunde erhielt.

Die Artilleriewirkung hatte während dieser Zeit mit eigenem Mißgeschick zu kämpfen. Dem Burgeschütz riß beim Abfeuern die Abzugsklinie, als der feindliche Bug seine Mündung passirte, und der einen Moment später abgefeuerte Schuß traf nur noch die an der Noth des Befanabannes hängende Rettungsboje des „Vowet“. Die zwei übrigen Geschütze waren — fertig zum Feuern — leider ausgerannt und dadurch konnte der Vorsteven des feindlichen Schiffes, hart an der Schiffseite des „Meteor“ längsfahrend, in den von dieser und den Geschützrohren gebildeten Winkel eindringen und, die Mündungen vor sich herschiebend, die Rohre nebst Lafetten und Schlitten heben und drehen.

War auch die Absicht, den „Meteor“ in den Grund zu bohren, vereitelt worden, so hatte das feindliche Manöver dennoch den unangenehmen Erfolg, daß das größere feindliche Schiff und seine stärkeren Theile mit seinem Backbord-Krahnbalken dem „Meteor“ sämtliche Backbord-Wanten und mit seinen Wanten die am Backbord des Kanonenbootes hängenden Boote (Sig und Kutter) abriss und zertrümmerte, eben so die Backbordseite der Commandobrücke. Endlich brach auch die französische Fockraa diejenige des „Meteor“ entzwei, knickte den Großmast über Deck ein, der wiederum beim Achterüberbiegen den Befanast 8 Fuß über Deck abbrach. Der letztere fiel gleich über die Steuerbord-Achtersseite, zertrümmerte mit seinem unteren Ende die Steuerbordseite der Commandobrücke, wie das Gekänder, und hing schwebend darüber.

Das Kanonenboot hatte die See etwas von Steuerbord ein, schlingerte, und der gebrochene Großmast, der nur noch nach Steuerbord und nach vorn unterstützt war, schwankte hin und her und drohte nach Backbord und über die Geschütze zu fallen. Commandant Knorr war sich bewußt, daß in diesem kritischen Augenblicke, der glücklicher- und unverständlicherweise von dem Gegner unbenuzt gelassen wurde, Alles von dem Erfolge seines Geschützfeuers abhing.

Wir Landratten verstehen doch Nichts von den Manövern, die Commandant Knorr ausführte, damit der Großmast über Steuerbord fiel und die Geschütze wieder zum Feuern gebracht wurden, daher wir Knorr's Darstellung übergehen. Sobald die Geschütze zum Feuern kamen, schlug eine 24-pfündige Granate in den Backbordkessel des feindlichen Schiffes, was die sogleich herausströmende Dampfmasse wahrnehmen ließ. Es stellten sich jedoch neue Hindernisse ein. Um 3 1/2 Uhr wurden das Steuerperp und die Schraube als unklar gemeldet, auch drohte die Noth der Großraa in das Schraubengatt zu kommen. Ehe Alles so weit als möglich ausgebeßert war, verging eine halbe Stunde, welche der „Vowet“ benutzte, dem Hafen der Havana zuzusteuern. Als der „Meteor“ um 4 1/2 Uhr im Stande war, mit voller Dampfkraft zu folgen, hatte der „Vowet“ bereits neutrales Gewässer erreicht und die zur Aufrechthaltung der Neutralität bestimmte spanische Dampfcorvette „Hernan Cortez“ unterlagte dem „Meteor“ die Fortsetzung des Kampfes. Commandant Knorr lief nun auch in den Hafen ein, um seine Todten zu begraben und seinen Verwundeten an Land zu bringen.

Wir sollten meinen, für die Ehre der deutschen Flagge sei, einem größeren und höherbordigen Schiffe gegenüber, am 9. November wahrlich alles Mögliche geschehen.

Dem kühnen Capitän Weikmann, der mit der „Nymph“ in der Nacht zum 22. August einen Ausfall aus Neufahrwasser, dem Hafen von Danzig, gegen das französische Blockadegeschwader unternahm, begegnet wir noch einmal als Commandanten der Corvette „Augusta“ an der Grönde, wo er am 4. Januar Morgens die französische Brigg „Saint Marc“ von St. Malo mit



## Bilder-Chronik.

artig schnell ging die ganze Begegnung vorüber, und für die nächsten Momente war die Lage für „Meteor“ äusserst kritisch. Die ganze Takelage lag und hing am Steuerbord im Wasser; eine Maatsipe befand sich im Loch, wo sich die Schraube dreht, so daß ein augenblickliches Stoppen der Maschine nöthig war; das Schiff drehte aus diesem Grunde nur langsam. Auf 300 Fuß Entfernung von dem Kanonenboot lag der Franzose, benutzte seinen Vortheil merkwürdiger Weise jedoch nicht. Jetzt endlich drehte sich der „Meteor“, die Geschütze gaben Feuer. Ein Schuß aus dem 24-Pfünder traf in den Kesselraum des Aviso, die Granate crepirte im Kessel und in dichten Wolken strömte der Dampf aus. Da brach heller Jubel auf dem deutschen Schiffe los! Der Gegner war so gut wie kampfunfähig, er hatte keine Dampfkraft mehr. Er setzte sofort Segel, ohne nur einen Schuß zu thun und flüchtete, verfolgt von den Granaten des Deutschen, ins neutrale Gebiet. Als die Takelage des „Meteor“ endlich klar gemacht war und das Kanonenboot sich zur Verfolgung des Gegners anschicken konnte, war derselbe schon in Sicherheit. So kehrte nun auch „Meteor“ in den Hafen zurück. In der Havana selbst war die Aufregung groß und ein beträchtlicher Theil der Bevölkerung lagte nicht mit Sympathiebezeugungen für die tapferen deutschen Seelente; voll Freude und Stolz aber waren die dort lebenden Deutschen. Das Begräbnis der beiden Opfer des Kampfes gefielerte sich sehr feierlich.

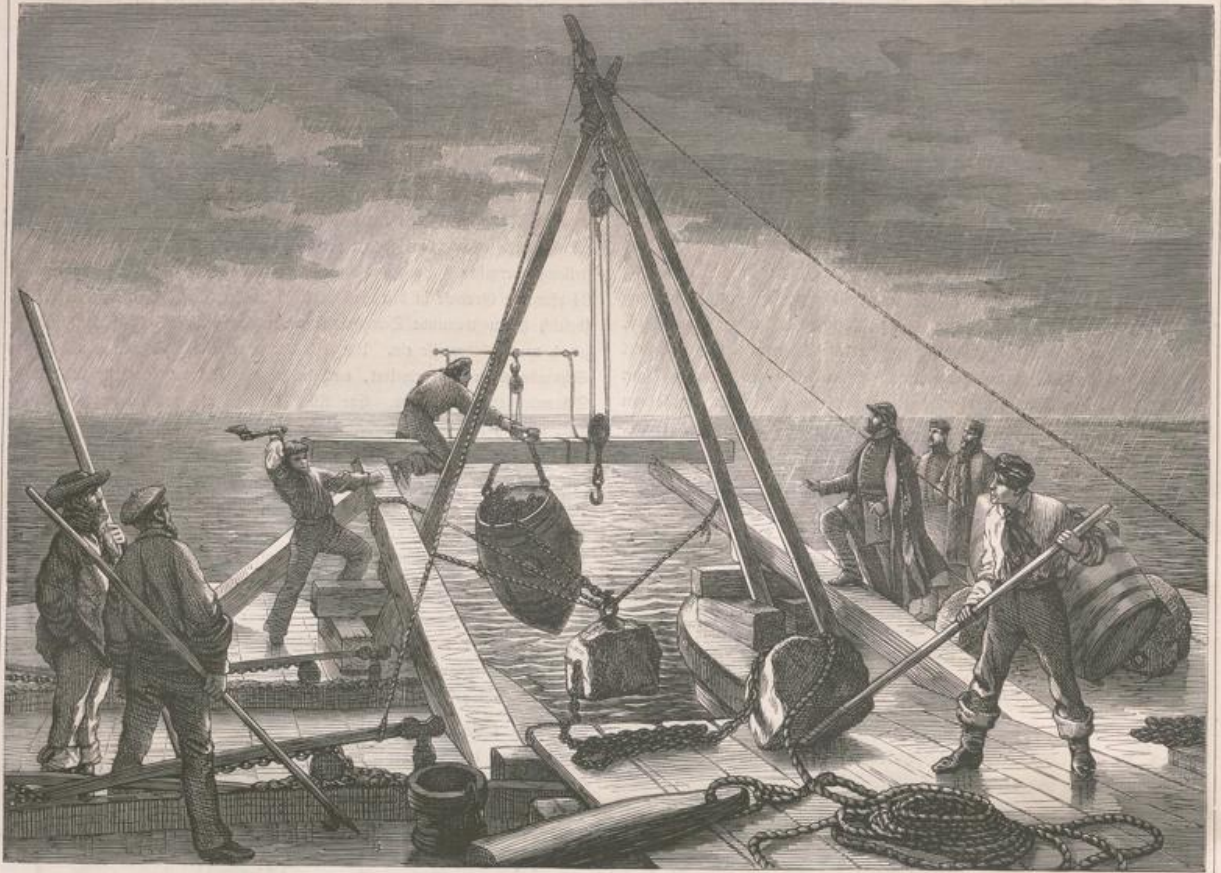
## Bilder-Chronik.

**Torpedolegung bei Pisan.** — Auch das gefährlichste Mittel, feindlichen Schiffen den Eingang in deutsche Häfen zu verstopfen, das Legen von Torpedos, wurde nicht versäumt. Im Verlauf der Blockade lieferte die Torpedocompagnie in Kiel für alle Hafeneinfahrten unserer Küsten das nöthige Material an Torpedos. Zu Pisan glaubte man dies jedoch nicht abwarten zu können; man konstruirte daher selbst Torpedos aus großen Weinfässern, welche neben einer Ladung von 4 Centner Pulver noch genügend leeren Raum enthielten, um sich im Wasser schwimmend zu erhalten. Neufertig wurden die Fässer mit den nöthigen Beschlägen zum Anbringen der Ankerketten und Bindungen versehen. Das Legen der Torpedos ist aus dem Grunde eine sehr gefährliche Arbeit, weil gleichzeitig mit dem Torpedo die zugehörige Verankerung versenkt werden muß und eine ganz besondere Vorsicht nöthig ist, um jede Berührung zwischen dem Torpedo und der Ankerkette zu verhindern. Zur Verankerung werden nicht eiserne Anker, sondern schwere Steine genährt, denn eiserne Anker wählen sich nur bei sehr schrägem Zug der Ankerkette in den Grund, und zwar um so fetter, je länger die Ankerkette, je schräger also der Zug ist. Ein so großer Spielraum ist aber bei der Verankerung der Torpedos nicht statthaft, da dieselben in möglichst geringen Zwischenräumen gelegt werden müssen und bei einem großen Schwenkungskreis leicht an einander stoßen und explodieren könnten. Damit die Ankersteine den Torpedo selbst bei der größten Strömung festhalten, müssen sie zum Binden das vier-

## Bilder-Chronik.

fache Gewicht des Torpedos haben. Um später den Torpedo wieder aufnehmen zu können, muß durch eine wenig auffällige Boje die Stelle, an welcher er liegt, bezeichnet werden; diese Boje muß zugleich genügenden Abstand vom Torpedo haben, um nicht durch Strömung mit ihm in Berührung zu gelangen. Es ist daher für die Boje ein zweiter Ankerstein erforderlich, welcher mit dem Ankerstein des Torpedos durch eine Kette verbunden, zugleich aber soweit von diesem entfernt versenkt wird, daß ein Anstoß der Boje an diesen unmöglich wird. Unser Bild stellt den Augenblick dar, in welchem von zwei durch ein gemeinsames Verdeck verbundenen früheren Baggerprähmen aus ein Torpedo versenkt wird. Durch Anstöße werden die Tawe gefaspt, welche den Torpedo nebst seinem Ankerstein schwebend erhalten, wobei die Ankerkette straff angezogen ist. Die Anstöße werden in der Weise geführt, daß in dem Moment, in welchem der fallende Torpedo die Oberfläche des Wassers berührt, das den Ankerstein haltende Tau durch einen Hieb durchschnitten wird, eine Arbeit, welche mit der größten Genauigkeit ausgeführt werden muß. Sodann wird der Ankerstein der Boje und schließlich diese selbst nachgewälzt. Da hierbei das Fahrzeug im Schlepptau eines Dampfbootes in voller Fahrt sich befindet, entfernt es sich rasch von der Stelle, an welcher der Torpedo versenkt ist, um einen Anstoß an denselben zu vermeiden.





Torpedolöschung bei Pillau.

einer Ladung Mehl und Brod, von Dünkirchen nach Bordeaux, für die 3. Militärdivision bestimmt, kaperte und sie mit Seccadett Reimann und fünf Matrosen nach der Jahde schickte; dann bei der zweiten Tonne der Gironde die französische Bark „Pierre Adolphe“ von Bordeaux, mit einer Ladung Weizen von Havre nach Bordeaux an den „Officier des subsistences militaires“ bestimmt, wegnahm und sie mit Seccadett Düring und fünf Matrosen nach der Jahde, bez. der Dssee, schickte. (Sie ist leider an der norwegischen Küste gestrandet.) Hierauf wurde der französische eiserne Regierungs-Transportdampfer „Max“, von Rochefort mit Fleisch, Kleidern und anderem Proviant für die Armee nach Rochefort bestimmt, etwa 6 Meilen N. W. z. W. von Point de la Coudre genommen und das Schiff in Brand gesteckt. Als Gefangene behielt er den Vootsen, den Capitän und drei Mann und setzte 26 Mann ans Land.

Da ein längeres Verweilen an der Gironde nicht rathsam war, so begab sich Capitän Weithmann mit der „Augusta“ in den spanischen Hafen Vigo, wo er von drei französischen Schiffen beobachtet wurde und bis zum Friedensschluß blieb.

Die Franzosen waren während über diesen verwegenen Streich, Raube aber konnten sie nicht nehmen und die „Augusta“ ist am 28. März glücklich in Kiel angekommen.

Die Officiere und Mannschaften der deutschen Seemacht haben in diesem Kriege einen Geist entfaltet, der zu den schönsten Erwartungen berechtigt, wenn unsere Flotte allmählig die materiellen Kräfte erlangt, um sich mit einem starken Gegner messen zu können. Die Namen Weithmann, Waldersee und Knorr sind in die Jahrbücher der deutschen Seekriegsgeschichte würdig eingetragen. Letzterer, welcher den Rang eines Capitänlieutenants bekleidete, ist wegen seines beharrlichen Muthes und der bewiesenen Umsicht unter den schwierigsten Verhältnissen bei dem Kampfe an der Küste der Havanna vom Kaiser zum wirklichen Corvettencapitän befördert worden.

Viceadmiral Jachmann, welcher während des Krieges den Oberbefehl über die deutsche Seemacht in der Nordsee führte, hat ihr in folgendem Tagesbefehle vom 17. März das ehrenvolle Zeugniß ausgestellt:

„Nachdem Se. Majestät mich von dem Befehle über die Seestreitkräfte in der Nordsee entbunden und ich meine Flagge niedergeholt habe, spreche ich den Herren Officieren, Aerzten, Beamten, Deckofficieren, Cadetten und Mannschaften meine volle Anerkennung aus wegen der trefflichen Haltung, der guten Disciplin und der stets gleichen Ausdauer, welche dieselben in einer Zeit bewährt haben, die unsere patriotischen Herzen auf das Tiefste ergriffen hat, und in welcher die Ungunst der Verhältnisse es nicht gestattete, mit unseren heldenmüthigen Brüdern der Armeen durch die That Zeugniß unserer Hingebung für König und Vaterland abzulegen. — Der treffliche Geist aber, der sich in dieser auch für die Flotte schweren Zeit bewährt hat, bürgt mir für die Zukunft derselben, und ich nehme die Ueberzeugung mit, daß die Flotte in künftigen Zeiten, wenn sie ihrer Aufgabe gewachsen sein wird, zum Ruhme des Vaterlandes beitragen werde.“

Der Befehl über die in Wilhelmshafen anwesenden Kriegsschiffe wurde dem ältesten der dortigen Officiere, Capitän zur See Gent, übertragen.

Nun, an unseren Küsten hat der Feind keinen Schaden anrichten können, und die Verluste, welche die deutsche Rhederei durch Wegnahme vieler Schiffe und durch Behinderung oder Erschwerung des Verkehrs erlitten hat, sollen ihr ja aus der französischen Kriegssteuer ersetzt werden.

So gewann denn auch der Seekrieg für Deutschland ein Ende mit Ehren!

[Sechszehntes Kapitel: Orléans — Tours.