

Marine - Rundschau.

Vierter Jahrgang.

Januar bis Dezember 1893.



Mit Abbildungen, Karten und Skizzen.

Berlin 1893.

Ernst Siegfried Mittler und Sohn

Königliche Hofbuchhandlung
Rochstraße 68-70.



S. M. S. „Amazone“.

Von Virkl. Admiralitätsrath Koch.

Im Invalidenpark zu Berlin im Vordergrunde des dort neu erbauten Gotteshauses erinnert ein Obelisk, den „Ihren geliebten Kindern die trauernden Eltern“ errichtet, an den Untergang des ersten Übungsschiffes der kleinen preussischen Marine und alljährlich im November legt der Verein früherer Marinematrosen an seinem Fuße einen Kranz nieder, dessen Schleife die Farbe der Wogen trägt, den verschollenen Kameraden zu ehrendem Gedächtniß.

S. M. S. „Amazone“ hat, solange ihr Kiel die See durchfurchte, keine Ruhmesthaten verzeichnen dürfen, und die Erinnerung an ihren in geheimnißvolles Dunkel gehüllten Verlust wird immer eine tief schmerzliche bleiben; dennoch darf ein ihr gewidmetes Blatt in den Annalen der deutschen Marine nicht fehlen. Von ihrem Mast wehte zum ersten Male wieder seit den Zeiten des großen Kurfürsten Preußens Flagge in fernen Meeren, für die „Amazone“ wurde ein Offizierkorps geschaffen, das den ersten Anfang des deutschen Seeoffizierkorps bildet, und an ihrem Bord befand sich die erste ständige Kernmannschaft eingeschifft, auf welche die heutigen Marinetheile ihren Ursprung zurückführen müssen.

Aber auch in anderer Hinsicht verdient S. M. S. „Amazone“ Beachtung. kaum kann greller der gewaltige Unterschied zwischen dem nur fünfzig Jahre zurückliegenden „Einst“ ihrer Erbauung und dem „Jetzt“ unserer Tage beleuchtet werden als durch einen Einblick in die Verhandlungen und Erwägungen, die ihrem Bau und ihrer Ausrüstung zur Seite gingen; sie muthen den Leser angesichts der gewaltigen Leistungen der heutigen Schiffsbaukunst und der Organisation unserer Werften und Marinebehörden an wie ein Stück Mittelalter.

Zwischen dem Bau der „Amazone“ und den Bestrebungen des Majors Longé besteht kein Zusammenhang; seinen Verdiensten geschieht kein Abbruch, wenn die „Amazone“ das erste preussische Kriegsschiff genannt wird, da sein Schoner nach einer einzigen Übungsfahrt zu dauernder Unthätigkeit verurtheilt blieb, während S. M. S. „Amazone“ in ununterbrochener Reihenfolge in heimischen und fremden Meeren Preußens Flagge zeigen durfte.

Bei dem Bau der „Amazone“ waltete, wie bekannt, die Absicht, ein Kriegsschiff zu bauen, zunächst nicht ob, wengleich die Rücksichtnahme auf ihre Verwendung als solches in den Verhandlungen fortgesetzt in sehr eigenthümlicher Weise zu Tage tritt.

Die von der „Amazone“ handelnden Akten beginnen mit einer Mittheilung an den Minister des Innern vom 25. Januar 1830, daß Seine Majestät der König befohlen habe, die von dem russischen Kapitanlieutenant Matuschkin im Hafen von Stettin zurückgelassene Yacht „Lisetta“ für 1500 Thaler anzukaufen; das Schiff solle für die dortige Navigationschule als Uebungsschiff dienen.

Auf den Bericht, daß für die Navigationschule in Stettin ein Bedarf nach einem solchen Schiffe nicht vorliege, wohl aber bei derjenigen in Danzig, wird hierauf am 1. August 1830 die Stationirung der „Lisetta“, für deren Ankauf die Mittel aus dem Fonds der „extraordinären Flaggengelder“ flüssig gemacht waren, in Danzig verfügt, dort aber stellt sich heraus, daß das Schiff für den beabsichtigten Zweck nicht verwendet werden konnte, weil es zu kurz war und zu schlecht segelte, und so wird im November desselben Jahres befohlen, die „Lisetta“ unter der Hand wieder zu verkaufen, nachdem auch der Kriegsminister von ihrer Verwendung ihres zu großen Tiefganges wegen Abstand genommen hatte.

Erst im Jahre 1834 kommt dann wieder die Rede darauf, daß es nöthig sein werde, ein eigenes Seeschiff für die Regierung zu erwerben, indem es sich bei den damals vorgenommenen Küstenvermessungen als sehr hinderlich erwies, ein nicht für diesen Zweck eingerichtetes Handelsfahrzeug chartern zu müssen. Dieses Schiff, so berichtete der Navigationsdirektor v. Bille, werde vor Allem auch für die Uebungsreisen der Navigationschüler von großem Nutzen sein und könne gegebenenfalls auch „zu Militärtransporten und nautischen Militärübungen“ Verwendung finden.

Dieser Vorschlag fand zwar an maßgebender Stelle wohlwollende Beachtung, doch wurde seine Ausführung zurückgestellt, weil man abwarten wollte, ob nicht die damals tagende Kommission zur Berathung der Frage einer Küstenvertheidigung zur Anschaffung von Kriegsschiffen führen würde, welche dann auch diesem Zweck dienen könnten.

Inzwischen machte sich im Kreise der Lehrer der Navigationschulen, die auch in Memel, Pillau und Stralsund bestanden, eine lebhaftere Opposition gegen die von Bille geplanten Uebungsreisen geltend, welche man als eine unnütze Belastung der Schüler bezeichnete, und da der Gesundheitszustand des v. Bille nicht mehr gestattete, ihn mit neuen und weitaussehenden Projekten zu betrauen, so blieb die von ihm ausgegangene Anregung auf sich beruhen.

Erst im Jahre 1839 nimmt sodann, ohne daß ein Zusammenhang mit dem früher Verhandelten erkennbar ist, der Geheime Oberregierungsrath im Finanzministerium Beuth, ein Mann mit einem ebenso warmen Interesse für die Sache wie einer schwer zu entziffernden Handschrift, den Gegenstand wieder auf.

Seine Aufmerksamkeit war nämlich auf den Schiffsbaumeister Elberghagen hingelenkt worden, welcher in Dänemark, Holland, Frankreich und England „sehr gründliche Studien gemacht und eine reiche Ausbeute sowohl hinsichtlich der Kriegswie der Handelsmarine gewonnen hatte“.

Er beauftragte daher den Elberghagen, ihm einen Riß für ein Uebungsschiff von 70 Mann Besatzung nach dem Muster der in Rochefort erbauten französischen Korvette „La Diligente“ vorzulegen, dessen Takelage die bei Kriegsschiffen üblichen Dimensionen erhalten und „nach dem Muster eines guten Kriegsschiffes angeordnet werden sollte“.

Nach mehrfachen Verhandlungen mit Elberghagen, in welchen dieser namentlich den Kostenpunkt als eine schwer klarzustellende Frage bezeichnet hatte, „da man höchst selten Spezifikationen in diesem Genre macht“, wird sodann am 10. August 1840 über den Gegenstand an Seine Majestät den König berichtet.

Beuth meldet bei dieser Gelegenheit, daß es für die Navigationschulen ein unumgängliches Bedürfnis sei, ein Uebungsschiff zu erwerben; die Schule allein und die abgelegte Prüfung, heißt es in dem Bericht, „beweiset sehr wenig für die Seemannstüchtigkeit — seamanship —, diese kann nur auf dem Wasser erlangt werden“.

Es werden daher für das Jahr 1841 zunächst 30000 Thaler erbeten, um die nöthigen Vorbereitungen für den Bau zu treffen. Durch Kabinets-Ordre vom 16. September 1840 wurde die beantragte Summe zur Verfügung gestellt, aber schon im Dezember folgte eine zweite Ordre, wonach diese Ausgabe „wegen der Zeitverhältnisse bis auf Weiteres zurückgesetzt werden“ mußte.

Auf einen erneuten Immediatbericht erging indessen im April 1841 die nachstehende weitere Ordre an den Finanzminister: „Infolge Ihres Berichts vom 8. d. M. autorisire Ich Sie, den Bau einer Uebungskorvette für die künftigen Seeschiffsführer alsbald beginnen zu lassen und die dazu erforderlichen Kosten mit 30000 Thalern auf den im diesjährigen Extraordinarien-Etat zu Meiner Disposition vorbehaltenen Reservefonds anzuweisen.“

Runmehr erhielt Elberghagen, indem er gleichzeitig als Lehrer in der Schiffsbaukunst bei der Navigations- und Schiffsbauerschule in Stettin angestellt wurde, den Auftrag, sich mit der Veranschlagung und Ausführung des Baues eingehend zu beschäftigen. Zum ersten Male verlautet hier, daß man sich unter einer Uebungskorvette ein armirtes Fahrzeug vorstellte, denn der Auftrag enthält den Passus: „Die Zahl von zehn Kanonen für diese Korvette mögen Sie als Maximum annehmen, wenn Sie diese Anzahl dem Bau angemessen finden.“

Auch über den Namen des Schiffes wurde alsbald Bestimmung getroffen, indem Elberghagen mitgetheilt wird, daß der zum Galion bestimmte Kopf der Amazone von Riß (vor dem alten Museum in Berlin) im Königlichen Gewerbe-Institut zu Berlin gegossen werden sollte. Ueber alle den Bau betreffenden Fragen sollte außerdem ein spezielles Einvernehmen mit dem damaligen Navigationsdirektor Lous in Danzig stattfinden und Elberghagen zu diesem Behufe dorthin reisen. Um endlich sicher zu gehen und jedenfalls mit dem Bau etwas möglichst Gutes und Vollkommenes zu erzielen, wurde noch die Königliche Seehandlung um die Riße und Kostenanschläge ihres besten „Weltumseglers“ ersucht, doch vermochte dieselbe diesem Ersuchen nicht zu entsprechen, da sich in ihrem Besitz keine derartigen Bauanschläge befanden.

Interessant ist es, da wir es heute „so herrlich weit gebracht“, den Bericht zu lesen, in welchem Elberghagen nach seiner Rückkehr von Danzig seine Wünsche und Ansichten über den Bau niederlegte.

Zunächst stellte sich der Beschaffung des nöthigen Bauholzes eine unerwartete Schwierigkeit entgegen, indem die Stettiner Holzhändler den Marinestaaten Dänemark, Schweden und Norwegen kontraktlich verpflichtet waren, denselben unter den bei ihnen lagernden Bauhölzern die erste Wahl zu lassen. Schwerlich würden, so meldet Elberghagen, die in Stettin stets anwesenden Offiziere jener Staaten eine Umgehung dieses Vertrages dulden, wenn man auch den Kaufleuten die höchsten Preise böte.

Um die nöthigen Baumodelle zu fertigen, werde man einen größeren Boden haben müssen, doch habe sich der Artillerieoffizier vom Platz erboten, einen solchen zur Verfügung zu stellen, wenn das Kriegsministerium die Erlaubniß ertheile.

Einen Bauplatz habe er an geeigneter Stelle gefunden, doch sei es erforderlich, in der Nähe desselben eine kleine Stube zu miethen, die als Komptoir und zum Zeichnen benutzt werden könne; für eine Miethen von 50 Thaleru für das Jahr stehe eine solche zur Verfügung. Ferner müsse er bitten, noch einen zuverlässigen Meister für die Bauausführung annehmen zu dürfen, denn wenn er auch gern erbötig sei, die Zimmerleute in allen Stücken zu unterweisen, so könne er doch nicht überall gleichzeitig sein, und da die Arbeit in vieler Beziehung neu und ungewohnt sei, würde, während er den einen Theil der Arbeiter anstellte, der andere müßig gehen.

Gleichzeitig bemerkt Elberghagen, daß dieser Schiffbau für die Schüler der Navigationschule erwünschte Gelegenheit zu praktischer Unterweisung bieten würde, und bittet, dieselben hierzu heranziehen zu dürfen.

Auch der Navigationsdirektor Lous erstattete über seine Verhandlungen mit Elberghagen einen Bericht, in welchem er hauptsächlich beantragte, den Bau nicht in Stettin, sondern in Danzig vornehmen zu lassen, wo er denselben in allen Details überwachen und namentlich die Zutafelung leiten könne, über welche nur der künftige Führer, aber nicht der Erbauer des Schiffes Bestimmung zu treffen in der Lage sei.

Der Geheimrath Beuth schenkte diesen ersten Zeichen der Eifersucht zwischen dem Schiffbaumeister und dem praktischen Seemann keine Beachtung, sondern traf die nöthigen Anordnungen wegen des Beginnes des Baues, zu denen auch Erkundigungen bei der englischen Regierung wegen der für das Schiff zu verwendenden Armirung gehörten.

Zm September 1841 legte Elberghagen die Zeichnungen und einen Kostenschlag zu dem neuen Schiffe vor. Dieselben fanden den größten Beifall der königlichen Oberbaudirektion, welche namentlich die scharfen Formen des Schiffes lobte und ihm gute Seeigenschaften in Aussicht stellte.*)

*) Ganz hat die „Amazone“ diese Hoffnungen nicht erfüllt, da sie einen zu geringen Tiefgang und demzufolge eine zu starke Abtrift hatte; auch war ihre Takelage unverhältnißmäßig hoch. Für die allerdings thatsächlich zutreffende Bemerkung Tesdorps — Geschichte der Kaiserlich Deutschen Kriegsmarine, Seite 52 —, daß die „Amazone“ mit einer Einrichtung zur Fortbewegung durch Ruder versehen gewesen sei, findet sich in den Bauakten nirgends ein Anhalt; diese Ruder waren nach mir gewordener mündlicher Auskunft unter der Verschanzung aufgefunden und sollten im Gebrauchsfalle durch die Kanonensorten gesteckt werden. Unzutreffend ist übrigens Tesdorps Angabe über die Bauzeit der „Amazone“, denn daß dieselbe schon 1835 projektirt worden sei, ist nach Obigem nicht richtig.

Man galt es noch, die eine Schwierigkeit zu überwinden, daß es in Deutschland damals an geschickten Werkleuten mangelte, und daß viele zum Schiffbau erforderliche Werkzeuge nur in England zu haben waren. Aber auch dieses Hinderniß wurde durch das verständnißvolle Entgegenkommen Beuths beseitigt, indem er Elberghagen im Januar 1842 nach England schickte, um dort die nöthigen Engagementsverhandlungen mit Schiffszimmerleuten und die Beschaffung der Werkzeuge vorzunehmen. Trotz der verhältnißmäßig sehr hohen Reisekosten des Baumeisters und der bedeutenden Löhne, welche den Engländern zugesichert werden mußten, war man mit dem Ergebnis der Reise wohl zufrieden, indem man erwartete, daß die Fremden nicht nur ihrerseits Vorzügliches leisten, sondern auch den einheimischen Arbeitern Gelegenheit zur Erweiterung ihrer Kenntnisse bieten würden. Nachdem Elberghagen zurückgekehrt, wurde im Mai 1842 der Kiel des neuen Schiffes gestreckt und der Bau ihm so vollständig überlassen, daß, abgesehen von der Beschaffung des Holzes, das Ministerium sogar auf die Genehmigung der von ihm zu schließenden Baukontrakte verzichtete.

Schon bald nach Beginn des Baues erging eine für die ferneren Schicksale desselben bedeutsame Allerhöchste Entscheidung. Es war von Elberghagen die Beschaffung einer Flagge für seine Werft erbeten worden. Auf den Bericht des Ministers, daß es zwar außer Zweifel zu liegen scheine, daß das neue Schiff nicht die Handelsflagge, sondern die preussische Kriegsflagge zu führen bestimmt sei, „da dies auch bei den Uebungsreisen desselben und bei dem Einlaufen in fremde Häfen seinen Nutzen hat“, entschied am 31. Mai 1842 der König:

„Es ist unbedenklich, daß die in Stettin jetzt im Bau begriffene, als Uebungsschiff für die Navigationschüler bestimmte Brigg die preussische Kriegsflagge führe.“

Wenn das Schiff hier eine Brigg genannt wird, so rührt dies von einer in dem Schriftwechsel wiederholt sich kennzeichnenden Unklarheit über derartige Begriffe her. Nach dem Vorschlage des Navigationsdirektors Lous hatte die „Amazone“ als Bark getakelt werden sollen, auf Wunsch seines Nachfolgers wurde der dritte Mast ebenfalls für eine volle Takelung hergerichtet.

Während des Baues wurden auch erst wegen der Armirung des Schiffes endgültige Entscheidungen getroffen, doch walteten hierbei weniger Erwägungen über die Bestimmung des Schiffes als Rücksichten auf die Stabilität und die Nachahmung des im Ausland Ueblichen ob. Außer dem neuernannten Navigationsdirektor Baron v. Dirding-Holmsfeld, welcher als Marineoffizier aus dänischen Diensten beurlaubt war, wurden demzufolge militärische Autoritäten über die Bewaffnungsfrage nicht gehört, und so geschah es, daß die für das Schiff bestimmten zwölf Stück 18pfündige Kanonen in Schweden in Bestellung gegeben und die preussische Militärbehörde nur wegen der Erprobung der Rohre um ihre Beihülfe ersucht wurde.

Dieses Ersuchen und die fernere Bitte um die Abgabe eichener Bohlen zur Anfertigung von Raperten aus den Beständen der Artillerieverwaltung gab im Mai 1843 dem Kriegsminister zum ersten Male Veranlassung zu der Anfrage, was es mit dem neuen, anscheinend als kleines Kriegsschiff ausgerüsteten Fahrzeuge für eine Bewandniß habe; doch entnahm die Militärverwaltung aus Beuths Mittheilungen über die Vorgeschichte und den Zweck der „Amazone“ keinen Anlaß, sich auf die Ein-

richtung derselben einen Einfluß zu sichern. Nur das Ansuchen, dem Navigationsdirektor als Kommandanten eines Schiffes, welches Preußens Kriegsflagge führen sollte, auch einen militärischen Rang auszuwirken, lehnte der Kriegsminister unter Hinweis darauf ab, daß v. Dirking-Holmfeld dänischer Offizier sei und deshalb nicht gleichzeitig eine Charge in der preussischen Armee bekleiden könne.

Während inzwischen der Bau der „Amazone“ rüstig vorwärts ging, und das Ministerium mit einer Menge von Detailsfragen, namentlich in Betreff der an Bug und Heck anzubringenden Verzierungen beschäftigte, begann der Navigationsdirektor darauf aufmerksam zu machen, daß es mit dem Besitz des Schiffes allein nicht gethan sei. Vor Allem werde es nöthig sein, dem Schiffe in Danzig ein gesichertes Winterlager zu errichten, ferner einen Schuppen zum Schutz des Schiffsgeräthes und ein kleines Wohnhaus für denjenigen, „der auf den Reisen das Detail der Takelage, der Artillerie, des Proviantes und der Komptabilität unter sich haben wird, und im Winter für Kleidung und Umbindung des Tauwerks, für Reparaturen der Segel, Boote und überhaupt für Erhaltung des Inventars und Bewachung des Schiffes zu sorgen hat.“

Auch dieser Plan, der infolge der Rayon- und Hafenverhältnisse in Danzig auf mancherlei Bedenken stieß, fand bei dem Geheimrath Beuth vollstes Verständniß, und es wurde alsbald der Projektbearbeitung und speziellen Veranschlagung näher getreten; er scheiterte zunächst an den erheblichen Kosten, die zu dem Werthe des Schiffes außer Verhältniß standen, und wurde erst später in kleinerem Maßstabe zur Ausführung gebracht. Diesen ersten Anfängen der Werft zu Danzig an dieser Stelle nachzuforschen, würde jedoch zu weit führen.

Noch wichtiger erschien indessen dem Navigationsdirektor die Lösung des Zwiespalts, wie er ein mit Geschütz bewaffnetes Schiff, von dessen Maste Preußens Kriegsflagge wehte, in fremde Meere führen sollte, ohne daß die Besatzung in irgend einer Weise für die besonderen Aufgaben eines Kriegsschiffes vorgebildet war, ja selbst ohne die Möglichkeit, eine kriegsschiffsmäßige Routine an Bord desselben zu schaffen.

„Wenn einmal“, so berichtet er dem Ministerium, „der Wimpel Preußens über meinem Haupte weht, dann möchte ich auch einigermaßen das erfüllen können, was man von einem Kriegsschiffe erwartet, weil die Kriegsflagge nun einmal die Nation repräsentirt, sie wehe auf einem kleinen oder großen Schiffe.“

„Von einem Kriegsschiffe fordert man“, fährt er fort, „daß Alles nach Verhältniß der Kräfte, worüber es gebieten kann, schnell, uniform und womöglich graziös geschehe, und in fernen Ländern beurtheilt das Publikum nicht selten eine Nation nach dem Benehmen ihrer Kriegsschiffe.“

Man hatte sich die Reisen des Übungsschiffes so vorgestellt, daß alljährlich die Navigationschüler unter der Führung ihrer Lehrer auf demselben für einige Monate zu Kreuzfahrten in der Ost- und Nordsee eingeschifft werden sollten, um durch diese Reisen, während sie alle Arbeiten auf dem Schiffe verrichteten, in der Seemannschaft, hauptsächlich aber in der Steuermannskunst praktische Kenntnisse auf bewegtem Schiff zu erlangen.

Dirking wies nach, daß, wenn allenfalls die Navigationslehrer das Schiff führen und den Dienst der Schiffsoffiziere auf demselben thun könnten, der Zweck

desselben doch ohne ein ständiges Personal nicht erreicht werden könne. Außer einem Offizier, der den Navigationsdirektor in allen Stücken zu vertreten geeignet sei, brauche er vor Allem eine Anzahl praktisch vorgebildeter Unteroffiziere.

„Die paar Kanonen“, so führt er aus, „sind nicht die Hauptsache, sondern Offiziere und Unteroffiziere an Bord zu haben, die kommandiren können und die Mannschaft so in Athem halten, daß sie nie die Arbeiten als eine Plage fühlt und gewissermaßen nie zur Besinnung darüber kommt, wie trivial und voller Entbehrungen das Seeleben gewöhnlich ist.“

Wenn man nun vielleicht einige Unteroffiziere zunächst in Dänemark werde heuern können, so sei es doch erforderlich, darauf Bedacht zu nehmen, sich einen Stamm solcher heranzubilden. Ebenso nöthig aber sei es, sich durch die Ausbildung eigener Offiziersaspiranten vom Ausland unabhängig zu machen: „vorzüglich, wenn man später ein zweites Kriegsschiff bauen, oder ein paar Kriegsdampfschiffe anschaffen wollte.“

Der Staat brauche sich deshalb „für das eine kleine Schiff unter Kriegsflagge noch nicht mit fest angestellten Marineoffizieren zu belästigen“. Die Zöglinge würden als Navigationslehrer, und als Lootsenkommandeure Verwendung finden und namentlich auch von der Handelsmarine gern übernommen werden, da sie, von Grund aus in der Praxis vorgebildet, gelernt haben würden zu kommandiren und Mannschaft zu halten.

Zweckmäßig würde es außerdem sein, sich nicht auf die kurzen Kreuztouren in der Heimath zu beschränken, sondern auch in das Ausland zu segeln, weil die Auslandsreisen den Gesichtskreis der preussischen Schiffer erweitern, und das Erscheinen der preussischen Flagge dem Handel neue Wege eröffnen und denselben durch die Aussicht auf bewaffneten Schutz sichern und stärken werde.

Abgesehen hiervon wollte Dirding militärische Formen von dem Schiffe möglichst fern halten. Nur der Navigationsdirektor und der „Nächstkommandirende“ sollten eine Uniform tragen und zwar schlug er vor, für dieselben die dänische Uniform beizubehalten und nur ihren rothen Kragen in einen weißen „mit brodirtem Anker“ umzuwandeln; ebenso sollten die Midshipmen Uniform bekommen, weil man im Auslande gewöhnt sei, daß Kriegsschiffsboote von uniformirten Personen kommandirt würden: „weißer Kragen mit Anker, eine militäre Mütze und das auf Kriegsschiffen gewöhnliche Seitengewehr“ würden zu der blauen Matrosenjackette genügen. Die übrige Besatzung möge sich nach Gefallen kleiden und nur die Navigationslehrer angewiesen werden, ihre gewöhnliche blaue Civillleidung mit gelben Ankerknöpfen zu versehen und eine militärische Mütze zu tragen, damit man sie als Schiffsoffiziere unterscheiden könne.

Wenngleich diese Anforderungen weit über dasjenige hinausgingen, was man sich im Finanzministerium bei der Anschaffung der „Amazone“ gedacht hatte, und man den Berichten Dirdings entgegen hielt: „daß die „Amazone“ nur als Uebungsschiff für Kauffahrer sowie zur Ausbildung tüchtiger Lehrer der Navigationschulen bestimmt ist, und andere Zwecke zu verfolgen nicht beabsichtigt wird“, so konnte man sich dem Gewicht seiner Gründe doch keineswegs verschließen.

Die „Amazone“ war inzwischen, nachdem Se. Majestät der König dieselbe noch auf der Helling eingehend besichtigt und seine Zufriedenheit mit dem Bau geäußert hatte, am 24. Juni 1843 in Gegenwart zahlreicher Offiziere und Beamten vom Stapel gelaufen, wobei als Zeichen der Zeit erwähnt werden mag, daß das Ministerium den Antrag des Erbauers, den Stapellauf mit einer kleinen Festlichkeit zu verbinden, der Kosten wegen abgelehnt hatte:

„Die in England gebräuchliche Taufe (in Blei findet sich am Rande erläutert, was man darunter verstand) kann unterbleiben, da sie bei uns nicht üblich ist, doch bleibt es Ihnen überlassen, Behörden und Standespersonen einzuladen, ob sie dem Ablauf beizuhocken wollen.“ —

Das Schiff bedurfte nunmehr der Takelung und inneren Ausrüstung und Dirking erhielt die Erlaubniß, zwei dänische Marineunteroffiziere anzunehmen, welche zunächst bei diesen Einrichtungsarbeiten helfen und später auf dem Schiffe Verwendung finden sollten; ebenso wurde ihm die Genehmigung ertheilt, unter den Navigationschülern einige geeignete Leute zur Unterstützung der Navigationslehrer im Detaildienst als Offiziere auszuwählen, und außerdem die Reisen zur Heranbildung von Offiziersaspiranten und von Unteroffizieren zu benutzen. Bei dieser Gelegenheit wird zum ersten Male „der junge Jachmann“ erwähnt, dem es später beschieden war, die preußische Marine bei Jasmund zu ihrer Feuertaufe gegen den Feind zu führen. Er wurde hier, da er zur Ausbildung als Midshipman zu alt erschien, für die erste Kategorie von Offizierdienstthuern in Aussicht genommen.

Ferner ward Dirking beauftragt, die Mehrkosten der von ihm gewünschten kriegsschiffsmäßigen Ausrüstung des Schiffes und der Auslandsreisen zu veranschlagen, und dieser Anschlag wurde zu einem nochmaligen Immediatbericht benutzt, in welchem unter Gegenüberstellung der beiden erheblich verschiedenen Anschläge die Allerhöchste Entscheidung darüber erbeten wurde, ob das Schiff der ursprünglichen Absicht gemäß nur unter der Handelsflagge oder mit der erweiterten Zweckbestimmung als Kriegsschiff fahren sollte.

Mittels Allerhöchster Kabinets-Ordre vom 22. September 1843 gab der König der Fahrt unter Kriegsflagge den Vorzug und genehmigte:

„Daß zur Ausbildung inländischer geeigneter Seeschiffer als Eleven für den Marineoffizierdienst ein dänischer, der deutschen Sprache mächtiger Marineoffizier, dessen Beurteilung bei seiner Regierung nachzusehen ist, während der beiden ersten Fahrten auf dem Schiffe beschäftigt werde.“

Ein solcher Offizier fand sich in der Person des dänischen Marine-Premierlieutenants Fröhlich, bei dessen Beurteilung zur Sprache kommt, daß die dänische Marine damals gewissermaßen, wie in früheren Jahrhunderten die Schweizer, dem Meislaufen huldigte; wenigstens mahnte Dirking zur Eile, da Fröhlich sonst mit einigen anderen dänischen Offizieren französische Dienste zu nehmen beabsichtigte.

Unterdessen ging auch die Ausrüstung und innere Einrichtung der „Amazone“, die infolge der erweiterten Zweckbestimmung des Schiffes mehrfacher Aenderungen bedurfte, unter mancherlei Fraktionen zwischen dem Schiffsbaumeister und dem Navigationsdirektor ihrer Vollendung entgegen.

Leider wirkte dieses wenig gute Einvernehmen auf den Fortgang der Arbeiten nicht gerade förderlich und hatte schließlich zur Folge, daß, als das Schiff endlich zum ersten Male unter Segel ging, noch eine ganze Reihe von Handwerkern die Fahrt von Stettin nach Swinemünde mitmachen mußten, und daß Vieles den Wünschen des Kommandanten keineswegs entsprach.

Ehe indessen diese erste Reise begonnen wurde, galt es noch mancherlei Hindernisse aus dem Wege zu räumen; zwar fanden sich unter den Navigationslehrern die erforderlichen Schiffsoffiziere und in der Person des Schiffskapitäns Will ein Verwalter, der als solcher der Senior der Marinezahlmeister wurde; ja, es gelang sogar, einen militärischen Instruktur zu gewinnen, indem die Königin Elisabeth einen früheren Offizier der griechischen Marine von deutscher Abkunft zur Einstellung auf dem Schiffe empfahl, dagegen wollte sich die Mannschaft, für die die „Amazone“ in erster Linie bestimmt war, nicht aufreiben lassen.

Man hatte in der Organisation der Navigationschulen die Reisen nicht obligatorisch gemacht, und für die rein theoretischen Vortheile derselben hatten die Elemente, aus denen sich die Seeschiffer damaliger Zeit hauptsächlich zusammensetzten, wenig Verständnis. So sehr daher Dirking diese Zustände beklagte und so sehr er hoffte, durch die Uebungsreisen auch das Interesse der besseren Gesellschaftsklassen für die seemännische Laufbahn wachzurufen, so konnte er doch nicht hindern, daß die Schüler nach Ablegung ihrer Prüfung es meistens vorzogen, eine Heuer zu nehmen, statt während der Uebungsreise Matrosendienste zu thun. Man entschloß sich aus diesem Grunde zu einem Zugeständniß, durch welches die Reisen der „Amazone“ ebenfalls für die spätere Entwicklung einer Kriegsmarine bedeutungsvoll geworden sind.

Eine Kabinets-Ordre vom 1. Oktober 1843, an deren Erwirkung auch der Kriegsminister sich zum ersten Male im Interesse des Schiffes betheiligte, befahl:

„Daß diejenigen als Steuerleute erster Klasse geprüften Matrosen, welche in der letzteren Eigenschaft an einer Uebungsreise theilgenommen haben, und mit einem guten Zeugniß von dem Uebungsschiffe entlassen sind, von der Erfüllung ihrer Militärpflicht im stehenden Heere, diese mag eine einjährige oder dreijährige sein, entbunden sein sollen.“

Aber auch durch diese Ordre gelang es nicht, einer genügenden Anzahl von jungen Leuten die Theilnahme an der Reise verlockend zu machen, und man mußte dieselbe dahin erweitern, daß die Steuermannsprüfung nicht mehr Bedingung für die Theilnahme an der Reise sein, und diese dennoch als Ableistung der Militärpflicht gelten sollte, wenn die Ablegung der Prüfung nachträglich dazutrat.

Auf diese Weise erreichte man endlich, daß sich eine genügende Anzahl von Reisetheilnehmern zusammensand und am 19. Mai 1844 ging die Korvette zum ersten Male unter Segel, nachdem vorher Prinz Adalbert von Preußen dieselbe besichtigt und „mehrere Manöver, Brassien und Toppen der Maaen, Fallen und Reesen der Segel“, hatte ausführen lassen. Nach dem Urtheil der Zeitgenossen lag das 105 Fuß lange und 28 Fuß breite Fahrzeug sehr schön auf dem Wasser, nach den vorhandenen Bildern muß aber die Takelage für den niedrigen Rumpf doch allzu hoch und steil

gewesen sein und auch der sehr weit vorspringende Bug wirkt auf unser an andere Formen gewöhntes Auge befremdlich.

Die Reise, für deren glücklichen Fortgang man die diplomatischen Vertretungen im Auslande vorsorglich in Anspruch genommen hatte, ging durch die bislaische See in das Mittelmeer. In Toulon traf das Schiff, das in allen Häfen freundliche Aufnahme gefunden hatte, mit einem Geschwader französischer Kriegsschiffe zusammen, die hier zum ersten Male Preußens Flagge wehen sahen. In Palermo besichtigte Prinz Carl von Preußen mit seiner Gemahlin das Schiff und nahm an Bord das Diner ein, endlich wurde am 12. August Konstantinopel erreicht und von hier aus über Malta die Rückreise angetreten. Leider trat während derselben ein Ereigniß ein, das nach der Rückkehr in die Heimath höchst unerfreuliche Folgen hatte.

In Gibraltar ergab eine Besichtigung des Fockmastes, daß derselbe aus fehlerhaftem Holze hergestellt und vollkommen unbrauchbar geworden war, ferner waren zu Dirckings Befremden, der ein solches Vorkommniß als ganz unerhört bezeichnete, die mangelhaft eingesetzten Metallhülsen der Klüsen zerbrochen, und auch sonst traten die Folgen der überhasteten Ausrüstung vielfach zu Tage.

Die Berichte hierüber ließen bedauerlicherweise den ganzen Groll zwischen dem Erbauer und dem Führer des Schiffes zum Ausbruch kommen; erbitterte Anklagen und langwierige Untersuchungen waren die Folge und Dircking, auf dessen Seite nach Allem die geringere Schuld lag, wurde durch diese Vorgänge so verstimmt, daß er seinen Abschied aus preußischen Diensten erbat.

Trotzdem hatte man mit der Uebungsreise das erreicht, was Dircking sich davon versprochen hatte, denn von allen Seiten liefen nunmehr Meldungen für den Dienst auf dem Schiffe gerade aus den guten Gesellschaftskreisen ein. Auch ein Mann, dessen Name später noch viel genannt werden sollte, der Kapitän Brommy, der damals noch in griechischen Diensten stand, bewarb sich um den Eintritt in die neu begründete Marine und das Kommando des Schiffes.

Man mußte ihn bescheiden, daß die Gründung einer Kriegsmarine für jetzt nicht beabsichtigt sei, und versuchte vielmehr Dircking zu bewegen, wenigstens noch für eine Reise in preußischen Diensten zu bleiben und das Schiff noch einmal zu einer Kreuztour in den Atlantischen Ozean und dann in das Mittelmeer zu führen; nach der Rückkehr von dieser Fahrt wollte man dann die von ihm fortgesetzt verlangte feste Anstellung von Offizieren vornehmen und einen ständigen Mannschaftsstamm für das Schiff anwerben.

Die Ausführung dieses Planes, dem man nach der Rückkehr der „Amazone“ von ihrer zweiten Reise näher trat, forderte die Lösung höchst eigenartiger, organisatorischer Fragen. Das Schiff gehörte bis dahin zum Ressort des Finanzministers und sollte demselben, um seinen Zweck zu erfüllen, auch verbleiben. Die Offiziere dagegen mußten, sollten sie anders als solche wirklich gelten und eine Offiziersuniform tragen, einem Militärbefehlshaber unterstellt und dem Etat des Heeres einverleibt werden. Ihrer für das Schiff erforderlichen Zahl bedurfte man nur während der Uebungsreisen; während der Liegezeit konnte ein Theil derselben vielleicht mit dem

Dienst bei der neu zu schaffenden Kernmannschaft beschäftigt werden, für eine etwaige größere Anzahl war inzwischen keinerlei Verwendung vorhanden.

Führer des Schiffes sollte nach wie vor der Navigationsdirektor bleiben, dessen Stelle neu zu besetzen war, nachdem Dirding seine Absicht, aus preussischen Diensten zu scheiden, wirklich ausgeführt hatte. Der Ausweg, über den die beteiligten Minister — der Kriegsminister nur für so lange, als nur dies ein Schiff vorhanden sein würde — sich einigten, muthet uns heute sehr sonderbar an. Für die Stelle des Navigationsdirektors sollte wiederum ein ausländischer Seeoffizier gewonnen werden; er fand sich in der Person des niederländischen Kapitänlieutenants Jan Schröder, der später Preußens Marine mit begründen half. Neben ihm wollte man zwei Offiziere fest anstellen, als der eine von ihnen wird Jachmann genannt; der dritte Offizier sollte dagegen nach wie vor aus der Zahl der Navigationslehrer entnommen werden. Auch dieser Offizier sollte, solange er eingeschifft wäre, die Uniform der Marineoffiziere tragen, die durch Ordre vom 4. Januar 1844 festgestellt worden war,*) zur Unterscheidung von den übrigen aber ohne Portepee.

Auch die wirklichen Offiziere sollten ferner nur während der Liegezeit dem Kriegsminister unterstellt, für die Reisen aber zum Ressort des Finanzministers kommandirt werden, der in Bezug auf die Verwendung der „Amazone“ und die von ihr zu unternehmenden Fahrten völlig freie Hand behielt. Für den Kriegsfall dagegen — so ward nunmehr vereinbart — sollte die „Amazone“ mit ihrer ganzen Besatzung dem Kriegsminister zu uneingeschränkter Verfügung überlassen werden.

Für die Stamm- oder Kernmannschaft lagen die Dinge weniger schwierig, nachdem durch die oben erwähnten Kabinetts-Ordres die Reisen des Schiffes der Ableistung der Militärdienstpflicht gleichgestellt worden waren. Diese Mannschaft sollte zu dem Schiffe in feste Verbindung gebracht werden und durch den Schiffsdienst dieselben Versorgungsansprüche erwerben wie die Unteroffiziere der Armee. Das Personal der Kernmannschaft konnte freilich nach wie vor nur durch freiwilligen Eintritt und den Abschluß von Feuerverträgen gewonnen werden, auch sollte dasselbe nicht den Militärgesetzen unterworfen werden, sondern den Bestimmungen, die hinsichtlich der Aufrechterhaltung der Mannszucht auf Seeschiffen bestanden.

Der König genehmigte unter dem 19. Juni 1846 zunächst Schröders probeweise Anstellung auf drei Jahre; es wurde ihm für seine Stellung als Direktor der Rang eines Rathes vierter Klasse und nach seiner endgültigen Uebernahme ein militärischer Rang zugesichert, der demjenigen eines Schiffskapitäns in der niederländischen Marine entsprechen sollte. Ueber die weiteren Vorschläge, die vorläufige

*) Das Original dieser Allerhöchsten Kabinetts-Ordre hat Verfasser nicht ermitteln können. Nach dem Inhalt der Akten bestand die Uniform, anscheinend nach Dirdings Vorschlägen, aus einem blauen Rock mit weißem Stehkragen, goldenen Epaulettes, Hut mit Korden von Silber und Schwarz und Schärpe. Außerdem trugen die Offiziere anfangs ohne höhere Genehmigung eine Interimsuniform aus blauem Rock mit blauem Stehkragen und Epauletten, sowie eine Mütze mit goldenem Bräme. Diese Uniform ist zum ersten Male auf der zweiten Uebungsreise der „Amazone“ und zwar mit Allerhöchster Genehmigung auch von Jachmann und dem dritten Schiffsoffizier, zur Unterscheidung „jedoch ohne Portepee“ (A. R. D. vom 25. Mai 1845) getragen worden.

Gutheißung fanden, und die fernere Gestaltung der Verhältnisse der „Amazone“ wurden kommissarische Berathungen eingeleitet, zu denen außer Vertretern des Kriegs- und des Finanzministers auch Schröder zugezogen ward.

Man beschloß hier zunächst, das Umding eines Offiziers ohne Portepee zu beseitigen und dafür die Stelle eines Sekondlieutenants der Landwehrmarine — nicht der Seewehr, da eine solche nicht bestände — zu schaffen, deren Inhaber verpflichtet sein sollte, zu den Übungsfahrten jederzeit in den Dienst des Schiffes einzutreten. Die beiden anderen Stellen sollten je eine Premier- und eine Sekondlieutenantsstelle werden, denen aber der Rang und das Einkommen eines Hauptmanns bezw. eines Premierlieutenants der Armee beigelegt wurde. Um den Offizieren die Möglichkeit eines Anrückens zu gewähren, sollte die Premierlieutenantsstelle zunächst nicht besetzt und dafür zwei Sekondlieutenants oder nach der heutigen Bezeichnung zwei Lieutenants zur See angestellt werden.

Ebenso wurde über die Stärke der Kernmannschaft Beschluß gefaßt, sie sollte aus 6 Unteroffizieren, 3 Handwerkern, „dem Bootsmannsmaat“, 21 Matrosen und dem Schiffskoch mit seinem Maaten oder im Ganzen aus 33 Personen bestehen.

Unter den sechs Unteroffizieren sollten vier, der Bootsmann, der Kanonier, der Unterbootsmann und der Unterkanonier, nicht mehr gegen eine Monatsheuer, sondern auf eine fünfjährige Probedienstleistung und später auf Lebenszeit mit Pensionsberechtigung angestellt werden, in dieser Einrichtung dürfte daher die Wurzel des heutigen Deckoffizierkorps zu erblicken sein.

Die übrige Mannschaft sollte auf zwei Jahre mit dem Vorbehalt der Kündigung angenommen und so lange zum Militärdienst nicht herangezogen werden; je ein Schiffsdienstjahr sollte für dieselbe als Militärdienstjahr gelten.

Endlich wurde der Etat des Schiffes noch durch einen Schiffsarzt und einen Verwalter vervollständigt. Dagegen wurde von der früher erwogenen Anstellung von Midshipmen abgesehen, da diesen, wenn die Offiziersstellen besetzt wären, fast gar keine Aussicht auf Beförderung eröffnet werden könnte. Auch über die Uniform wurde verhandelt. Wir erfahren, daß man bisher für die Navigationschüler eine einheitliche Kleidung durch die Gewährung eines Einkleidungsgeldes erreicht hatte, und daß dieselben, um sich von den Matrosen fremder Marinen nicht zu sehr zu unterscheiden, an ihren Hüften ein Schild getragen hatten, an welchem der Name „Amazone“ ausgeprägt war. Die durch Ordre vom 30. Januar 1818 für den Schoner „Stralsund“ festgestellte Uniform ward als ungeeignet erkannt, denn ein Matrose könne nicht mit zugknöpfter Jacke und steifer Halsbinde in der Takelage umherklettern. Die Leute sollten daher für den Dienst Blusen und Hosen von blauem Zwillich und nur für Paradezwecke eine am Halse offene Tuchjacke und zwar diese nach Analogie der Offiziersbekleidung mit einem stehenden weißen Kragen erhalten. Zum Schutz des Halses wurde ein seidenes Halstuch, als Kopfbedeckung ein Hut mit einem Namensbande vorgeschlagen. In gleicher Weise sollten auch die Unteroffiziere bekleidet werden, nur die vier ersten Unteroffiziere sollten Waffentröcke wie die Mannschaften der Armee erhalten. Ferner wurden für den Arzt und den Verwalter besondere Uniformen festgesetzt; der Arzt sollte, wenn er Militärarzt wäre, seine Armeuniform weiter tragen.

Durch Kabinetts-Ordre vom 27. Mai 1847 fanden diese Vorschläge in vollem Umfange die Allerhöchste Genehmigung und mit derselben Ordre wurde das Marine-offizierkorps begründet.

„Auf Ihren Antrag vom 26. April d. J.“ — so lautet dieselbe — „ernenne Ich den Eduard Carl Emanuel Zachmann, den Arthur Schirmacher und den Robert Benjamin Herrmann zu Sekondlieutenants der Marine mit dem Range von Premierlieutenants in der Armee und veranlasse Sie, den Kriegsminister, die entsprechenden Patente auszufertigen.“

Herrmann war derjenige, dem die Stelle des Landwehrlieutenants übertragen wurde; er blieb außerdem Navigationslehrer und trat in den aktiven Dienst erst über, als die „Amazone“ dem Ressort des Finanzministers endgültig entzogen wurde. Als ihr Kommandant ist er später mit der Korvette zu Grunde gegangen.

Durch diese Verhandlungen und Erwägungen war die „Amazone“ bisher ihrer ursprünglichen Bestimmung nicht entzogen worden. Sie hatte im Jahre 1846 von ihrer Uebungsreise in das Mittelmeer die Leiche des in Italien verbliebenen Prinzen Heinrich von Preußen in die Heimath zurückgebracht; die Leiche war während der stürmischen Fahrt in der Kajüte des Kommandanten unter einer Flagge aufgebahrt; bei Cuxhaven wurde sie gelandet, und den Offizieren wurden Erinnerungsmedaillen Allerhöchst verliehen, während die Mannschaft ein Geldgeschenk erhielt. Bei der Reise im Jahre 1847 befand sich zum ersten Male die neuorganisirte Kernmannschaft an Bord. Die Fahrt wurde diesmal nach New York gerichtet und blieb namentlich infolge einer Kollision an der amerikanischen Küste nicht ohne Zwischenfälle. In dieser Zeit entstanden auch die ersten Dienst- und Verwaltungsvorschriften für das Schiff.

Im Jahre 1848 traten die Zeitereignisse einer erneuten Uebungsreise hindernd entgegen. Zunächst erwies es sich als unthunlich, eine ausreichende Zahl von Navigationschülern für die Reise zu gewinnen. Im April 1848 veranlaßten die durch die Kriegserklärung gegen Dänemark hervorgerufenen Besorgnisse der Bürger von Danzig vor einer feindlichen Blockade den Gouverneur dieser Stadt zu der Bitte an das Kriegsministerium, die „Amazone“ zu Kreuztoure in der Ostsee zu verwenden, und inzwischen stellte Schröder das Schiff dem Gouverneur auf alle Fälle zum Schutze des Hafens von Neufahrwasser zur Verfügung, nachdem der Lieutenant Herrmann einberufen und die Besatzung durch 20 Artilleristen und 10 Infanteristen verstärkt worden war.

Gleichwohl mußte Schröder sein Gutachten dahin abgeben, daß die „Amazone“ als Kriegsschiff zwar verwendbar, aber doch nur wenig geeignet sei. Selbst mit einer gut einexerzirten Besatzung werde sie einem feindlichen Angriffe kaum gewachsen sein, und für sich allein sei das Schiff nicht einmal als Uebungsschiff recht verwendbar, wenigstens werde sein Auslaufen im jetzigen Zeitpunkt Dänemark jedenfalls zur Entsendung eines Kriegsschiffes veranlassen, dem die „Amazone“ leichte Beute sein würde.

Nichtsdestoweniger fand die „Amazone“ unter Zachmanns Kommando noch im Herbst des Jahres 1848 Verwendung, um den inzwischen erbauten preußischen Kanonenbooten bei ihren Uebungen im Jasmunder Bodden zur Seite zu stehen, und der Kriegs- und der Finanzminister sahen sich im Februar 1849 zu einem gemein-

samen Bericht an den König veranlaßt, in welchem sie die Genehmigung erbat, die „Amazone“ sowohl, wie die Kanonenboote der deutschen Flotte, über deren Bildung damals in Frankfurt am Main verhandelt wurde, zur Verfügung zu stellen.

Der König lehnte die Genehmigung des Antrages ab, da Preußen keineswegs darauf verzichten wollte, über seine matrifularmäßigen Beiträge zur deutschen Flotte hinaus eigene Kriegsschiffe zu halten, und nunmehr einigten sich die beiden Minister auf Grund der Kabinetts-Ordre vom 19. Juni 1846 dahin, daß die „Amazone“, da sie thatsächlich längst nur noch dem Kriegsminister zur Verfügung stand, mit ihrer ganzen Besatzung endgültig in dessen ausschließlichen Befehlsbereich und damit auf den Etat der Militärverwaltung übergehen sollte.

Zu den Listen der „Amazone“-Besatzung findet sich eine ganze Reihe von Namen, die mit der Geschichte unserer Marine dauernd verknüpft sind; nur Reetzke, der mit dem „Frauenlob“ unterging, Przewijnski, der Kommandant von Wilhelms- haven im Jahre 1870 und 1871, und Maclean, der als Kommandant des „Prinz Adalbert“ den Prinzen Heinrich von Preußen um die Erde führte, seien hier genannt.

Die Uebergabe des Schiffes vollzog sich ohne Sang und Klang, sie beschränkte sich auf eine rechnungsmäßige Auseinandersetzung und die Revision der bisherigen Verwaltung, der später noch die Uebernahme der kleinen Werft in Danzig folgte.

Mit der „Amazone“ und den Kanonenbooten war Preußens Marine thatsächlich begründet, sie waren, wie der Kriegsminister sich ausdrückt:

„als preußische maritime Streitmittel zu betrachten, welche unter preußischer Flagge und Preußens Befehl nach Umständen zu gebrauchen sein werden.“

Mit dem Uebergange der „Amazone“ in den bald sich bereichernden Bestand der preußischen Kriegsmarine ist auch ihre Sondergeschichte beendet. Ihre ferneren Schicksale zu berühren, findet sich vielleicht später in anderem Zusammenhange Gelegenheit. Die vorstehenden Blätter aber dürften durch den Einblick, den sie in die Zeitverhältnisse vor fünfzig Jahren gewähren, vielleicht nicht nur für die Angehörigen der Marine von Interesse sein.