

XIII.

Der Krieg zur See.

Die Ueberlegenheit der deutschen Kriegsmacht über die französische, sowohl was Zahl als Ausrüstung betraf, war gleich nach den ersten Gefechten und Schlachten zur feststehenden Thatsache geworden. Für die Kriegführung zur See dagegen hatten die Franzosen den unlängbaren Vortheil voraus, daß sie eine Flotte besaßen, mit welcher die erst in ihren Anfängen begriffene deutsche Seemacht sich nicht messen konnte.

Die französische Kriegsmarine verfügte, ohne ihre 100 Segelschiffe, über mehr als 300 Dampffahrzeuge, von den großen Casemattschiffen an, welche bis zu 52 Kanonen an Bord hatten, bis zu den kleinen zerlegbaren Flußkanonenbooten, die mit je einem Geschütz armirt waren, und zählte im Ganzen 698 Feuereschünde. Dieser imposanten Seemacht gegenüber hatte die norddeutsche Bundesflotte nur 38 Dampffahrzeuge mit 320 Kanonen und 7 Segelschiffe mit 160 Kanonen aufzuweisen.

Indessen war es schon bei Ausbruch des Krieges sehr zweifelhaft, ob sich den Franzosen Gelegenheit darbieten werde, von der Ueberlegenheit ihrer Seemacht gegen Deutschland überhaupt Gebrauch zu machen. Um die erforderliche Anzahl von Truppen zur Landung nach den deutschen Küsten zu befördern, hätte es einer weit größeren Transportflotte bedurft, als Frankreich besaß, und zudem hätte dieselbe, um die deutschen Häfen zu erreichen, einen Weg von 130 bis 180 geographischen Meilen zurücklegen müssen. Hierzu kommt noch, daß die

Nordsee eines der gefährlichsten Meere ist, dessen Küsten mit ihren Untiefen und Gegenströmungen eine Annäherung als ein großes Wagstück erscheinen lassen. Landungen wären nur in den Häfen von Bremen, Hamburg und Tönningen möglich gewesen, diese aber liegen tief in den Mündungen vielfach gewundener, von Untiefen und Sandbänken strotzender Flüsse, so daß tiefgehende Schiffe nur mit Hülfe erfahrener Lootsen und unter strenger Beachtung der Seezeichen in die Häfen gelangen können. Begreiflicher Weise aber hätte sich kein deutscher Lootse den Franzosen zur Verfügung gestellt, und alle Seezeichen waren entfernt worden. Außerdem wurden jene engen Wasserstraßen durch furchtbare Küstenbatterien beherrscht und an allen geeigneten Stellen lauerten versenkte Torpedos und sonstige Hindernisse. Das Netz der Küstenbahnen gestattete, daß binnen weniger Tage, ja Stunden, an jeden bedrohten Punkt eine Truppenmacht geworfen werden konnte, welche die Landung entweder gänzlich verhindert oder die Truppen, die eine solche dennoch wagten, vernichtet haben würde.

Das waren die Verhältnisse in der Nordsee; in der Ostsee stellten sie sich für den Feind noch viel ungünstiger. Die Entfernung der Ostseehäfen war doppelt so groß, als die in der Nordsee, die zu passirenden Meerestheile bargen noch schlimmere Gefahren, die Küsten waren noch unzugänglicher und obendrein von trefflich ausgerüsteten Festungen vertheidigt.

Dies Alles war den Franzosen keineswegs verborgen, sie wußten recht gut, daß sie weder eine Landung wagen, noch sich den deutschen Seestädten so weit nähern konnten, um sie zu bombardiren. Ihre einzige Hoffnung war auf ein Bündniß mit Dänemark gerichtet, um ihre Landungstruppen in dänischen Häfen auszushippen und dann im Verein mit der dänischen Armee operiren zu lassen. Dieses Bündniß aber scheiterte, wie wir bereits früher gesehen haben, an der Haltung Rußlands, und zudem benahmen die wuchtigen Schläge, welche gleich mit Beginn des Krieges auf die französische Armee herabregneten, jeder Nation den Muth, die so tief in's Pech gerathene Sache Frankreichs zur ihrigen zu machen.

Am 19. Juli war in Berlin die französische Kriegserklärung übergeben worden und den Tag darauf erfolgte die Ernennung des Ge-

nerals Vogel von Falckenstein zum Generalgouverneur der Provinzen Ost- und Westpreußen, Pommern, Hannover und Schleswig-Holstein, mit dem Hauptquartier in Hannover. Unter Vogel v. Falckensteins oberster Leitung waren alle die obengenannten Bertheidigungsmaßregeln getroffen worden und eine ansehnliche Truppenmacht, meist aus Landwehr bestehend, war seines Befehls gewärtig, um etwaigen französischen Landungsversuchen energisch entgegenzutreten.

Am 29. Juli zeigte sich vor Helsingör, an der Nordspitze der dänischen Insel Seeland, das erste französische Geschwader, um sich theilweise bei Kopenhagen vor Anker zu legen. Ein zweites feindliches Geschwader passirte am 2. August Frederikshaven am Kattegat, segelte an der Westküste von Seeland hin, steuerte am 5. südwärts Korsör durch den großen Belt und kam andern Tags vor Bülf im Kieler Meerbusen in Sicht, um am 7. in der Richtung auf die holsteinische Insel Fehmern zu segeln.

Ein anderes Geschwader kam am 9. August in der Nähe von Dover vorüber und kreuzte am 12. bei der den Engländern gehörenden Insel Helgoland. Dieses Geschwader bestand aus dem Admiralschiffe „Magnanime“ und elf andern Fahrzeugen und wurde vom Vice-Admiral Fourichon befehligt, welcher am 13. den Gouverneur von Helgoland, sowie den englischen Consul in Cuxhaven benachrichtigen ließ, daß vom 15. August an die deutsche Nordseeküste von Baltrum, einer kleinen westlich von Norderney gelegenen Insel, südwärts in Blokadestand erklärt werde.

Dem Vice-Admiral Fourichon war mit seinem Flottentheil die Aufgabe zugefallen, die Mündungen der Elbe, Weser und Jahde zu überwachen. Am Tage hatten die französischen Seehelden Muße, mit ihren Fernröhren nach Helgoland auszulugen und sich das Treiben der Badegäste anzusehen, in der Nacht kreuzten sie auf deutsche Rauffahrer, die ihnen in der Dunkelheit etwa in den Weg liefen, und bereicherten ihre Kenntnisse in der Geographie durch häufiges Anrennen auf unterseeische Sandbänke, um jede dieser Entdeckungen gewissenhaft in ihren Karten zu verzeichnen. Im Ganzen war das Kreuzen an dieser unwirthlichen Küste ein schlechtes Vergnügen. Es gab hier weder einen Zufluchtsort vor den beständig hier wehenden heftigen Stürmen, noch

eine Station, um Proviant fassen zu können, und so mußten die Erneuerungen von Kohlen und Lebensmitteln auf hoher See vorgenommen werden.

Vice-Admiral Fourichon war bereits seit 4 Wochen von Frankreich abwesend und konnte von den inzwischen eingetretenen Kriegereignissen kaum Kenntniß haben. Um ihn von den Niederlagen der französischen Armee zu unterrichten und ihn zugleich wissen zu lassen, daß Deutschland in der Lage sei, in den besetzten französischen Landestheilen für die Wegnahme deutscher Rauffahrer entsprechende Repressalien zu ergreifen, begab sich auf Befehl des Generals Vogel von Falckenstein am 18. August der Contre-Admiral Prinz von Hessen auf dem Dampfer „Schwalbe“ zu der bei Helgoland ankernden Flotte. Die Franzosen wollten, wie sich ja dies bei der großen Nation von selbst verstand, mit dem Parlamentär in ihrer Muttersprache unterhandeln, der deutsche Prinz aber hatte plötzlich sein Französisch vergessen und verstand höchstens Englisch, mit dessen Hülfe man sich denn auch verständigte. Auch General v. Falckenstein hatte sich zu seiner schriftlichen Mittheilung der deutschen Sprache bedient und so mußte dieselbe erst ins Englische übersezt werden.

Fourichon beantwortete von Bord seines Admiralschiffes aus das Schreiben Falckensteins in ablehnender Weise, indem er auf die von seiner Regierung erhaltenen Instructionen verwies, und ließ mit der Uebergabe der Antwort an den Prinzen diesen gleichzeitig bedeuten, daß er sich mit seinem Aviso-Dampfer sofort zurückziehen habe, weil er fürchtete, derselbe könne seinen Aufenthalt mitten unter dem französischen Geschwader leicht benutzen, sich über dessen Ankerung zu orientiren, oder am Ende gar die Kanonen der Fregatten zu zählen. —

Nach wie vor setzten die Franzosen ihr fast gänzlich erfolgloses Kreuzen fort. Das Wetter wurde immer schlechter, die Stürme stellten sich immer zahlreicher und heftiger ein und die Kohlen- und Proviantfahrzeuge konnten nur unter den größten Gefahren und sehr unregelmäßig an die Flotte heran gelangen. Viele derselben gingen zu Grunde. Mit der vorrückenden Jahreszeit wurde die Lage der stolzen Fregatten äußerst unbehaglich, und endlich hatten sie, trotz der Fürsorge des „neutralen“ Englands, sogar keine Kohlen mehr, um die hungrigen

Riesenbäume ihrer Dampfessel zu heizen. Dazu kam, daß von Frankreich alle Nachrichten ausblieben; es waren also die triftigsten Gründe vorhanden, nach Cherbourg zurückzukehren.

Am 5. und 6. September unternahmen die norddeutschen Panzerschiffe „König Wilhelm“ und „Kronprinz“ von Wilhelmshafen aus Recognoscirungen; ebenso gingen die Corvette „Elisabeth“, der Dampfwiso „Aldler“, die Kanonenboote „Camäleon“ und „Tiger“, sowie die Dampfyacht „Holsatia“ unter Contre-Admiral Heldt zwischen Fehmern und dem großen Belt auf Kundschaft aus, — und nirgends mehr stieß man auf das feindliche Geschwader, welches außer der Unterbrechung des Handels und der Raperung mehrerer friedlicher Kauffahrer, sonst Niemandem etwas zu Leide gethan hatte. Bereits Ende August war die unter dem Oberbefehl des Großherzogs von Mecklenburg-Schwerin stehende 18. Division, welche bis dahin zum Küstenschutz mit verwendet worden war, nach dem Kriegsschauplatz in Frankreich abgegangen, weil in der Heimath nichts für sie zu thun war; jetzt konnten auch, mit Genehmigung des Generalgouverneurs, die gelöschten Hafenseuer wieder angezündet, die Tonnen, Seezeichen und Lootsenschiffe wieder ausgelegt und die zur Sperrung der Häfen versenkten Schiffe gehoben werden. Die überseeischen Bremer und Hamburger Dampfer nahmen ihre Fahrten wieder auf, die Capitäne der Kauffahrteischiffe sahen sich nach Fracht um und liefen unbekümmert aus den Häfen aus, und die kleinen Fischernachen stachen gutes Muths wieder in See, um in gewohnter Weise auf Dorsch- und Flunderfang auszugehen. —

Vice-Admiral Fourichon war mittlerweile wohlbehalten in Cherbourg angekommen und erfuhr hier den Sturz des Kaiserreichs, sowie seine Berufung zum Marineminister. An seiner Stelle erhielt Contre-Admiral Dieudonné den Oberbefehl über das Nordseeeschwader, um mit 13 Schiffen abermals zurückzukehren und die Kieler Bucht wieder unsicher zu machen, ohne daß jedoch von einer wirklichen Blokade die Rede gewesen wäre.

Sehen wir uns nun nach den Heldenthaten der französischen Ostseeflotte um, welche der Vice-Admiral Bouët-Willamez befehligte und in der Nähe von Seeland kreuzte, wo die stolzen Panzerfregatten zu ihrem großen Verdruß fast Tag für Tag ein kleines deutsches Schiff

in Sicht bekamen, welches auf Reconnoissance ausging. Dieses kleine neugierige Fahrzeug war die königliche Schraubendampfyacht „Grille“, ein außerordentlich schnellsegelndes Schiff, das in Folge seiner leichten Bauart mit dem flinksten Aviso um die Wette fahren konnte und jeder Verfolgung zu entgehen vermochte. Auch den Kugeln, die ihm die Franzosen von ihren Panzerfahrzeugen aus wiederholt zusandten, mußte es geschickt auszuweichen. Bei Hiddense, westlich von der Insel Rügen, kam es endlich am 17. August zwischen einer französischen Flotten-Division und der „Grille“, sowie den Kanonenböten „Drache“, „Blitz“ und „Salamander“ zu einem Gefecht. Aber trotz der feindlichen Uebermacht an Fahrzeugen und Bewaffnung erlitten die deutschen Schiffe nicht den geringsten Verlust an Mannschaften oder Material, und die Franzosen lagen nach beendetem Gefecht noch an derselben Stelle, wo sie vorher gelegen hatten, waren also nicht einmal im Stande gewesen, der kleinen deutschen Flotille Terrain abzugewinnen. — Nachdem am 18. und 19. August auch die Blockadeerklärung gegen die Ostseehäfen von französischen Schiffen in Kiel, Lübeck und Swinemünde abgegeben worden war, folgte dem oben erwähnten Zusammenstoß am 21. August ein weiteres, kleineres Gefecht, dessen Schauplatz jedoch ca. 50 deutsche Meilen weiter östlich war. Vor Neufahrwasser bei Danzig erschienen an besagtem Tage Mittags von Norden her drei feindliche Panzerschiffe mit einem Aviso, hielten sich aber in respectvoller Entfernung von den Hafensbatterien und segelten im Laufe des Nachmittags wieder nordwärts, um bei Gela in der Puziger Bief, etwa 12 bis 15 Seemeilen nördlich von Neufahrwasser, vor Anker zu gehen.

Nun stationirte aber im Hafen von Neufahrwasser Seiner Majestät Corvette „Nympe“, welche schon seit Wochen nach feindlichen Schiffen ausgespäht hatte, und es jetzt sehr übel vermerkte, daß die Franzosen, denen die Anwesenheit der „Nympe“ doch unmöglich entgangen sein konnte, sich nicht um sie bekümmert hatten. Am Bord der „Nympe“ wurde daher der Beschluß gefaßt, dem Feinde ein Lebenszeichen zu geben und ihn um seine Nachtruhe zu bringen. Gegen Mitternacht lichtete unsre abenteuerlustige Corvette die Anker und dampfte flott in der Richtung auf Gela zu. Im Schiff war sorgfältig jede Luke verstopft, damit von innen kein verrätherischer Lichtstrahl nach außen

dringen konnte, und nirgends war eine Laterne herausgehungen. Im Rücken der Corvette und über ihr bedeckten dunkle Wolken den Horizont, um so heller war der Himmel nach Norden zu, wo die feindlichen Schiffe gegen 1 Uhr in Sicht kamen, vom vollen Mondschein beleuchtet. In tiefster Ruhe lagen sie in langer Linie dicht bei einander. Die „Nymphe“ näherte sich den ahnungslosen Schläfern bis auf 2000 Schritt und feuerte dann plötzlich ihre volle Breitseite auf dieselben ab. Erst nach gutgezählten fünf Minuten antwortete der Feind mit 5 bis 6 Schüssen, welche jedoch blind ins Blaue, oder vielmehr ins Schwarze abgeseuert wurden. Die „Nymphe“ gab hierauf ihre zweite Breitseite zum Besten und dampfte dann wieder nach Neufahrwasser zurück. Aus den Schloten der französischen Seeungethüme stiegen dicke Dampfwolken auf und mehrere Schiffe machten sich zur Verfolgung der „Nymphe“ auf den Weg, ihr dann und wann einen warmen Gruß nachsendend. Aber Dank dem großen Vorsprung, den Seiner Majestät Corvette hatte, platschten die feindlichen Geschosse hinter ihr ins Wasser, und so lief sie früh 4 Uhr unverfehrt wieder im Hafen ein. — Die Franzosen aber, denen diese Affaire mehrere Tode und Verwundete gekostet hatte, fanden es für gut, dieser Gegend den Rücken zu wenden und gingen am 23. bei Rixhöft vor Anker, von wo sie übrigens schon Tags darauf auch wieder verdufteten.

Vice-Admiral Bouet-Willamez konnte dem Drängen seiner Mannschaft, die nach einer Heldenthat dürsteten, nicht widerstehen und segelte mit seinem Geschwader auf Colberg, der einzigen Küstenfestung, welche in Folge ihrer unmittelbaren Lage an der See einem Bombardement zugänglich erschien. Als jedoch der Vice-Admiral dem Plage näher kam und die Entdeckung machte, daß Colberg nur eine Art „Seebad“ sei und daß sich die Hafendämme und die „Terrassen des Casino“ mit Frauen, Kindern, Greisen und kranken Badegästen füllten, fühlte er ein menschlich Rühren und stand von dem beabsichtigten Bombardement ab, um nicht Tod und Verderben unter wehrlose Menschen zu schleudern. So sagt er nämlich selbst in seinem Berichte, der später in französischen Blättern erschien. Der eigentliche Grund aber, weshalb das Bombardement unterblieb, war ganz wo anders zu suchen, wie sogar aus dem besagten Berichte selbst hervorgeht. Das einzige

Schiff seines Geschwaders, welches vermöge seines geringeren Tiefgangs an Colberg hätte herankommen und in Folge seiner weittragenden Geschütze etwas gegen dieses „Seebad“ hätte ausrichten können, war der Monitor „Rochambeau“, den Frankreich um mehrere Millionen von den Vereinigten Staaten angekauft hatte. Dieses Schiff aber war gerade nicht zur Stelle, und so zog Willaumez unverrichteter Sache wieder ab und kehrte, unterwegs beständig von Stürmen heimgesucht, nach seinem Ankerplatze bei der dänischen Insel Langeland im großen Belt zurück, wo ihn am 5. September die Nachricht von der Katastrophe von Sedan und den Vorgängen in Paris erreichte. Er sandte daher an alle seine Capitäne den Befehl, sich mit ihm am Eingange in den großen Belt zu vereinigen, um dort die Instructionen der neuen französischen Regierung zu erwarten. Dieselben trafen am 9. September auch wirklich ein und da sie dahin lauteten, daß die Blokade fortgesetzt und überhaupt alles Mögliche aufgeboten werden sollte, die deutschen Küsten zu schädigen, so kam dem Vice-Admiral sogleich wieder der Gedanke an Colberg. Er ließ sich, wie jener schon erwähnte, höchst naive Bericht behauptet, von der Ermägung leiten, daß bei der vorgerückten Saison die „kranken Gurgäste“ inzwischen gewiß das „Seebad“ verlassen haben mußten, — die Wahrheit aber war, daß ihm jetzt der furchtbare „Rochambeau“ zur Verfügung stand. Vorläufig verhinderte ein fünftägiger Sturm die Schiffe am Auslaufen, als sich aber am 13. September das Wetter besserte, brach die Flotte auf und ging vor Arkona, an der Nordspitze der Insel Rügen, vor Anker, um sich dort für das beabsichtigte Bombardement von Colberg kampfbereit zu machen. Aber der Mensch denkt — und Gott lenkt, und auch hier war, wie in dem ganzen Kriege, der lenkende Gott auf Seiten der Deutschen. In der Nacht brach plötzlich ein solcher Nordoststurm los, daß das Geschwader mehrere Schiffe verlor und der furchtbare „Rochambeau“ wie eine Nußschale umhergeworfen wurde. Es fehlte gar nicht viel, so wäre er mit Mann und Maus zu Grunde gegangen. Er wurde von dem Geschwader isolirt und stieß erst bei der Rioje-Bucht wieder dazu. Zu dem Bombardement von Colberg war dem Vice-Admiral Willaumez nun die Lust vergangen, und als er vollends erfuhr, daß das Norseegechwader nach Cherbourg zurückgekehrt sei, so brach er über Hals und Kopf

nach dem großen Belt auf, weil er fürchtete, von der norddeutschen Flotte abgeschnitten zu werden. In Langeland wartete seiner bereits der Befehl, ebenfalls nach Cherbourg zurückzukehren, und so steuerte denn die französische Ostseeflotte nordwärts und ihre Abreise erregte in Kopenhagen große Traurigkeit. — Einen Tag lang trieb sich Willaumez noch vor der Jahdemündung herum, am 29. September aber lief er mit seinem Geschwader wieder bei Muttern in Cherbourg ein.

Daß die deutschen Häfen nun ganz ungeschoren bleiben sollten, konnte man aber doch nicht verwinden, und so beschloß man, trotz der vorgerückten Jahreszeit, zwei Geschwader in der Nordsee abwechselnd kreuzen zu lassen. Die Aufnahme von Kohlen und Proviant auf hoher See war ein Ding der Unmöglichkeit, es blieb daher nichts anderes übrig, als den nächstgelegenen französischen Hafen Dünkirchen zur Basis der Operationen zu machen. So fuhren denn von Anfang October an 7 bis 17 Schiffe zwischen Dünkirchen und Helgoland hin und her, und es mußte in den bedroheten deutschen Nordseehäfen allerdings die abermalige Einziehung der Seezeichen, sowie die Verlöschung der Feuer bei Cuxhaven vorgenommen werden, von einer ernstern Bedrohung aber war nichts wahrzunehmen, vielmehr hatten die Franzosen mit den größten Gefahren zu kämpfen. Das erfuhr namentlich eine ihrer Fregatten, die „Surveillante“, welche ihr Steuerruder einbüßte und, nachdem sie 48 Stunden lang auf der Nordsee verloren gewesen war, von einem andern französischen Schiffe nach Cherbourg geschleppt werden mußte.

Das waren die Thaten der großen französischen Flotte, welche bei Beginn des Krieges so stolz ausgesegelt war, um Tod und Verderben an die deutschen Küsten zu werfen. Vice-Admiral Bouët-Willaumez bezeichnet selbst in einem Schreiben an den französischen Minister am schlagendsten das Geschick der französischen Flotte, indem er sagt: „daß deren Rolle sich als eben so undankbar herausgestellt habe, als sie beim Beginn der Feindseligkeiten glänzend erschienen sei.“

Die Geschichte dieses harmlosen Seekrieges sollte mit einem Nachspiel schließen, welches sich, fern von den deutschen Gewässern, jenseits des Oceans abspann und für den französischen Waffenruhm kaum glück-

licher ausfiel. In der Nähe des Hafens von Havanna traf am 8. November das preußische Kanonenboot „Meteor“ auf das französische Kanonenboot Bouvet. Während das Letztere auf 3000 Fuß Entfernung ein gänzlich wirkungsloses Feuer eröffnete, kam der „Meteor“ furchtlos bis auf 1000 Fuß heran. Dem „Bouvet“ mochte dabei etwas unheimlich zu Muth werden und auf seine überlegene Größe und Schnelligkeit bauend, steuerte er auf den „Meteor“ zu, um ihn in den Grund zu rennen, nahm demselben aber nur mehrere Boote und die beiden hintern Masten fort. Das Kleingewehrfeuer, welches währenddem auf das preußische Kanonenboot unterhalten wurde, kostete dem letzteren zwei Tödtte. Der Franzose war inzwischen wieder auf 300 Schritt entfernt und schickte sich eben an, einen neuen Stoß auf den „Meteor“ auszuführen, als ein Meisterschuß aus einem preußischen 24-Pfünder den Dampfkessel des „Bouvet“ so glücklich traf, daß dieser sofort explodirte und das Schiff gänzlich kampfunfähig machte. Es mußte schnell Segel aufsetzen, um sich aus dem Schußbereich des „Meteor“ auf neutrales Gebiet zu flüchten und entging der Wegnahme nur dadurch, daß das preußische Schiff, dessen Steuerruder sich mit dem Tafelwerk der über Bord gefallenen Masten verwickelt hatte, ihm nicht schnell genug folgen konnte. Die beiden auf dem „Meteor“ Gefallenen wurden auf dem Kirchhofe von Havanna unter militärischen Ehren und unter Betheiligung der ganzen deutschen Einwohnerschaft feierlich bestattet. Es waren, außer jenen Unglücklichen, welche beim Legen der Torpedos das Leben eingebüßt hatten, deutscherseits die einzigen Opfer des Krieges zur See.
