

www.e-rara.ch

Darstellung der Marine

Thellung von Courtelary, Victor Emmanuel

Zürich und Leipzig, 1808

ETH-Bibliothek Zürich

Shelf Mark: Rar 7610

Persistent Link: <https://doi.org/10.3931/e-rara-29706>

Siebentes Hauptstück. Der Seedienst.

www.e-rara.ch

Die Plattform e-rara.ch macht die in Schweizer Bibliotheken vorhandenen Drucke online verfügbar. Das Spektrum reicht von Büchern über Karten bis zu illustrierten Materialien – von den Anfängen des Buchdrucks bis ins 20. Jahrhundert.

e-rara.ch provides online access to rare books available in Swiss libraries. The holdings extend from books and maps to illustrated material – from the beginnings of printing to the 20th century.

e-rara.ch met en ligne des reproductions numériques d'imprimés conservés dans les bibliothèques de Suisse. L'éventail va des livres aux documents iconographiques en passant par les cartes – des débuts de l'imprimerie jusqu'au 20e siècle.

e-rara.ch mette a disposizione in rete le edizioni antiche conservate nelle biblioteche svizzere. La collezione comprende libri, carte geografiche e materiale illustrato che risalgono agli inizi della tipografia fino ad arrivare al XX secolo.

Nutzungsbedingungen Dieses Digitalisat kann kostenfrei heruntergeladen werden. Die Lizenzierungsart und die Nutzungsbedingungen sind individuell zu jedem Dokument in den Titelinformationen angegeben. Für weitere Informationen siehe auch [Link]

Terms of Use This digital copy can be downloaded free of charge. The type of licensing and the terms of use are indicated in the title information for each document individually. For further information please refer to the terms of use on [Link]

Conditions d'utilisation Ce document numérique peut être téléchargé gratuitement. Son statut juridique et ses conditions d'utilisation sont précisés dans sa notice détaillée. Pour de plus amples informations, voir [Link]

Condizioni di utilizzo Questo documento può essere scaricato gratuitamente. Il tipo di licenza e le condizioni di utilizzo sono indicate nella notizia bibliografica del singolo documento. Per ulteriori informazioni vedi anche [Link]

Siebentes Hauptstük.

Der Seediens.

Cet art majestueux qui dompte les tempêtes
A de tous les talens inspiré les travaux.
Voyez par ses leçons nos rapides vaisseaux,
Peuplés par nos marins, guidés par leur courage,
De l'immense Océan essayer le passage.

La Navigation. Poëme.

Erster Abschnitt.

Die Uebernahme des Schiffs.

Der Seediens überhaupt zerfällt von selbst in den Dienst auf der Rheede und in denjenigen auf offener See. Ferner in den Dienst im Innern des Schiffs, und in denjenigen, der außer demselben gethan werden muß.

Der innere Dienst begreift, ohne in die Auseinandersetzung der besondern Pflichten, die jeder Stelle auferlegt sind, einzutreten, die Schiffsarbeiten, als: die Behandlung der Segel, des Tauwerks, der Anker und Ankertaue, des Geschüzes, des Kleingewehrs und anderer Waffen, es sey zur Uebung oder zum wirklichen Gebrauch; die Einnahme, Anordnung und Entladung aller Bedürfnisse; die Reinlichkeit, Unterhaltung und Ausbesserung des Schiffs, insofern letztere von der Schiffsmannschaft abhängt.

Der äußere Dienst bezieht sich auf alles, was nicht unmittelbar mit dem Schiffe in Berührung steht, und größtentheils unter der Leitung und Aufsicht des Offiziers, der das Piket hat, in Ausübung gebracht wird; z. B. die Verrichtungen auf dem Admiralschiffe oder auf andern Schiffen der Flotte; das Visitiren der Handels- und andern Fahrzeuge; die Geschäfte, welche am Lande zu besorgen sind u. dergl. Von den mehrsten dieser innern und äußern Dienstverrichtungen werden einige weiter unten vorkommen.

Sobald das Schiff vom Stapel gelaufen und so weit zugefahrt ist, daß es auf die Rheede gebracht werden kann, wird ein Offizier, ein Schiffer, ein Steuermann, ein Bootsmann oder Schieman, ein Konstabel und ein Schiffszimmermann nebst einigen ihrer Maaten und Gassen, ein Schreiber und Wundarzt, mehrere befahrene Matrosen, und was von der dazu gehörigen Mannschaft bereits angeworben und versammelt ist, an Bord gebracht, um das Schiff, das mit den unentbehrlichsten Bedürfnissen versehen ist, auf die Rheede zu bringen.

Das erste, was der Offizier thut, ist, daß er in Begleitung des Schiffers, des Zimmermanns und des Schreibers, das Schiff von Außen und Innen, die Länge, Breite, Tiefe und Höhe desselben, die Länge und Dike des Rundholzes, die vornehmsten Theile des Schiffs und die Stauung desselben genau untersucht, ob alles in gutem Stande ist. Das Geschütz visitirt er mit den Konstabeln, ob es gut und mit allem, was dazu gehört, vollständig versehen sey. Die Feuerspritze muß, wenn sie nicht schon da ist, noch vor Abfahrt des Schiffs an Bord gebracht werden.

Von allen diesen Gegenständen läßt er durch den Schreiber ein genaues Verzeichniß anfertigen, worin sowohl das Mangelhafte als die vorgenommenen Verbesserungen bemerkt werden. Der Schiffer, der Konstabel, der Zimmermann, und jeder andere, der etwas in Verwahrung und unter seine Aufsicht erhalten hat, giebt ihm davon ein genaues Verzeichniß, und ferner alle Wochen eine Meldung von demjenigen, so verbraucht worden ist. Davon sendet er posttäglich und bey jeder Gelegenheit dem Schiffskapitän vollständige Nachricht.

Der Offizier und der Steuermann — und wenn Kadetten an Bord sind, auch diese, — fangen sogleich bey ihrer Ankunft ihr Tagebuch mit der Anzeige derselben auf dem Schiffe, von dessen Namen, Größe, Lage und Zustand an, und fahren fort, die Vervollständigung der Instandsetzung aufzuzeichnen.

Alle vorerwähnte Gegenstände, welche schon an Bord sind, werden sogleich, und die, welche später eintreffen, nach und nach an Ort und Stelle gebracht. Die gegenwärtige Mannschaft wird vorläufig in zwey Quartiere und in Vaken vertheilt, und an beiden Borden die Stellen der letztern eingetheilt, und so wie die Kanonen von hinten nach vorn mit Nummern bezeichnet.

Wenn diese und ähnliche vorläufigen Anstalten getroffen sind, welches in wenigen Tagen beendigt seyn muß, so wird das Schiff von der Stelle, wo es aufgetakelt worden ist, durch einen an Bord gehobten Lootsmann auf die Abrede gebracht, wo es sogleich den Anker fallen läßt und verreyet.

Nach wenigen Tagen kommen nun die übrigen Offiziere, Dekoffiziere, Matrosen und Soldaten nach und nach an Bord. Deynabe täglich langen Schiffe mit Lebensmitteln, Munizion und andern Bedürfnissen an, welche sogleich entladen werden.

Einige Tage vor dem, welcher zur Musterung bestimmt ist, kommt auch der Schiffskapitän an Bord. Die Offiziere empfangen ihn theils bey der Falltreppe, theils auf dem Halbdeck. Am folgenden Tage hält er eine Vormusterung, damit er seine Schiffsmannschaft kennen lerne, und sie auf die Musterung vorbereite, um solche in bester Ordnung zu passiren. Die noch unbesetzten Dekoffiziersstellen werden vom Kapitän auf den Vorschlag des Schiffers und Bootsmanns ergänzt, welche auch bey der Eintheilung der Matrosen, die sie allerdings am besten kennen, befragt werden.

Schon am Vorabend und am frühen Morgen des zur Musterung bestimmten Tages wird alles dazu veranstaltet. Die Offiziere und die Mariniers sind in voller Uniform; die Dekoffiziere und Matrosen in ihren besten Kleidern und Jacken. Die Kanonen werden geladen, um die Admiralitätsjacht zu salutiren. An den Toppenants aller Raaen sind in der Höhe von vier Fuß über den letztern dünne Lauen gespannt, welche mit den Raaen parallel laufen und zum Paradiereen bestimmt sind; dies geschieht auf folgende Weise. Die Matrosen stehen aufrecht auf den Raaen, und halten sich mit ausgebreiteten Armen Hand an Hand an jenen ausgespannten Lauen, so daß es von ferne, wo diese beynabe unbemerktbar sind, den Anschein hat, als ob sie freystehend sich die Hände böten. Das Schiff ist vorzüglich rein gemacht und mit neuen Flaggen und Wimpel geschmückt, denn es ist ein Festtag, an

welchem die Mannschaft gemeiniglich einen monatlichen Sold erhält. Die gewöhnlichen Arbeiten sind ausgesetzt.

Sobald die Yacht auf die Rheeде kommt, wird alle Mannschaft auf dem Oberdeck versammelt, um auf den ersten Ruf bereit zu seyn. Wenn jene sich auf eine angemessene Entfernung genähert hat, wird sie mit einer bestimmten Anzahl von Kanonenschüssen begrüßt, und auf den erwarteten Ruf: Alles auf! steigen die Matrosen die Wände hinauf, und stellen sich in oben erwähnter Ordnung auf die Raaen. Die übrige Mannschaft stellt sich in die Wände Front auswärts. Die Marinierparade steht auf dem Halbdeck mit ihrem Offizier an der Spitze. Ein Ploton steht auf der Lausplanke, an der Seite, wo die Yacht an Bord kommt. Der Schiffskapitän steht am Eingang des Halbdecks; neben und hinter ihm die Offiziere, Kadetten, der Doktor und Sekretär. Der wachhabende Offizier steht an der Falltreppe, und neben derselben außer dem Schiffsborde 6 Matrosen. Auf einen Wink des Kapitäns giebt der Schiffer das Zeichen zu dem von der ganzen Schiffsmannschaft drey-mahl wiederholten Begrüßungsrufe *Hussa h!!!* So werden die Kommissarien der Admiralität empfangen, durch den wachhabenden Offizier aufs Halbdeck, und von hier durch den Kapitän und das Offiziercorps in die Kajüte begleitet, wo nach eingenommenen Erfrischungen die ganze Schiffsbesatzung Mann für Mann gemustert wird.

Wenn die Kommissarien wieder von Bord gehen, wird wieder paradiert, und die Yacht mit Kanonenschüssen begrüßt, welche von derselben, wie bey ihrer Ankunft, erwidert werden.

Zeit nun an werden die Uebungen in allen Schiffsarbeiten, mit den Kanonen und mit dem Kleingewehr täglich getrieben. Da der wachhabende Offizier am Besten weiß, ob nothwendige Schiffsarbeiten zu verrichten sind oder nicht, folglich ob zu dieser oder jener Uebung Zeit ist, so hängt es ohne höhere Erlaubniß von ihm ab, die eine oder andere durch die Mannschaft vornehmen zu lassen. Es ist eine vorzügliche und schätzbare Eigenschaft eines Seeoffiziers, Schiffers und Bootsmanns, die Mannschaft fortdauernd beschäftigen zu wissen, um sie in beständiger Thätigkeit zu erhalten.

Zweiter Abschnitt.

Die Uebungen.

Da der größte Theil der neuangeworbenen Schiffsmannschaft anfangs ganz ungeübt und mit allen Theilen des Schiffs unbekannt ist, so müssen die Leute nach und nach in allem, was das Rundholz, das Tau- und Takelwerk, die Segel, die Anker- und Ankertaue, das Geschütz und andere Waffen betrifft, genau unterrichtet, und damit sie in deren Behandlung Fertigkeit und Gewandtheit erlangen, täglich geübt werden. Aber nicht nur bey den Uebungen, sondern auch bey den wirklich vorkommenden Schiffsarbeiten müssen die Unkundigen zugelassen werden, damit sie desto eher und desto mehr Dienste zu leisten im Stande seyen.

Man fängt damit an, jedem befahrenen Matrosen einen oder einige Unbefahrene bezugesehlen, die er anzulernen hat. Sie sind beständig um ihn, speisen mit ihm an demselben

Vak, geben ihm bey allen Arbeiten an die Hand, sehen ihm seine Handgriffe ab, und lernen, selbst spielend, eine Menge nützlicher Dinge; zum Beyspiel die mancherley Knoten, Stiche und Schläge, wovon es an die hundert verschiedene Arten giebt, von welchen jeder seine eigene Benennung hat. *)

Zuerst lehrt man den Lehrlingen die Namen der verschiedenen innern und äußern Theile des Schiffs, dann die der Masten, Stängen, Raaen, Segel, und des stehenden und laufenden Tauwerks. Man läßt sie jeden benannten Gegenstand anfassen, weist ihnen den Zweck und die Wirkung derselben, indem man sie solche losmachen, behandeln und wieder festbinden läßt, wo und wie es seyn soll; man befragt sie darüber und wiederholt den Unterricht, bis ihnen die Sache geläufig ist, und sie sich nicht mehr irren. Ferner läßt man sie täglich die Wände besteigen; zuerst bis an die Marspüttinge, dann in die Marsen, nachher auf die Bramsalinge, dann auf die Raaen, Marseraaen und Bramraaen, indem man immer zuerst unten anfängt, und in der Folge höher steigt, und um sie anzuspornen, werden diejenigen, welche es den andern zuvorthun gelobt, ausgezeichnet und befördert, auch wohl beschenkt. Eine oder mehrere der vorrätigen Raaen werden mit den Nosen auf das Halbdekel, und auf den Vak, oder quer über den Rühl auf beide Schiffs-

*) Diese Anzahl wird hinlänglich seyn, um die Weitläufigkeit bemerkbar zu machen, in welche man verfallen müßte, wenn man in alle Details eintreten wollte. Rödning's Wörterbuch der Marine enthält die Zeichnungen, Benennungen und Erklärungen eines beträchtlichen Theils dieser Knoten und Schläge.

borde gelegt; diese müssen die Unbefahrenen besteigen, indem sie auf die Raaparden treten, wo sie denn angewiesen werden, wie sie die Segel mit den Raabanden anschlagen oder los schlagen, fest- oder losmachen, und mit den Reefbändern reffen müssen. Wenn sie nun im Steigen und in diesen Handgriffen einige Fertigkeit erlangt haben, so läßt man sie diese Arbeiten oben verrichten. Man verfährt dabey mit vieler Geduld und Nachsicht, vorzüglich bey dem Beklettern der Masten. Auf solche Art werden sie allmählig brauchbare Matrosen. Die Offiziere und Dekoffiziere müssen sie oft über dies oder jenes befragen, um zu vernehmen, ob sie sich bilden und geschickter werden, und ob die Matrosen, denen sie anvertraut sind, sich dieses recht angelegen seyn lassen und ihre Pflicht erfüllen.

Was die Uebungen mit dem Geschütz und Kleingewehr betrifft, so würde es wohl sehr überflüssig seyn, in eine umständliche Darstellung einzutreten, da die Behandlung des einen und des andern nur sehr wenig von derjenigen abweicht, welche bey den Landarmeen eingeführt ist. Es wird also hinlänglich seyn, sich auf diese Abweichungen einzuschränken, welche hauptsächlich von der verschiedenen Einrichtung der Lafette, diese aber von der besondern Beschaffenheit des Lokals herrührt.

Die Anzahl der eigentlichen Konstabeln oder Artilleristen auf den Kriegsschiffen ist bey weitem nicht hinlänglich, um das Geschütz in Thätigkeit zu setzen, auch sind sie nicht dazu bestimmt. Ihr Auftrag beschränkt sich darauf, das Geschütz und alle seine Theile und die dazu gehörigen Geräthe in guten Stand und Ordnung zu setzen und zu erhalten, die

Pulverkammer mit vorzüglichem Fleiß und Vorsicht, wie auch alles, was ihrer Aufsicht und Bewahrung anvertraut ist, wohl zu besorgen; Feuerwerk zu verfertigen, Kartuschen für's Geschütz und Patronen für's Kleingewehr zu füllen, und die Matrosen in der Behandlung der Kanonen zu unterrichten und zu üben. Außerdem haben sie bey verschiedenen Schiffsarbeiten, zum Beyspiel beym Ankerlichten und dergleichen noch ihre besondern Obliegenheiten, die aber nicht hieher gehören.

Zuerst werden den Matrosen, welche auf den Kriegsschiffen größtentheils das Geschütz zu bedienen haben, die Namen der verschiedenen Theile der Kanone, des Raperts und der nöthigen Geräthe, vorzüglich aber der Zweck und die Wirkung des daran befindlichen Lauwerks bekannt, weil sehr darauf zu achten ist, daß sie es so zu behandeln wissen, daß es sich niemahls verwickle und verwirre, indem daraus Unglück entstehen könnte, da größtentheils die Behandlung und folglich die Wirkung der Kanone davon abhängt.

Um diesen ersten Unterricht zu ertheilen, nimmt man gewöhnlich eine Batsmannschaft zusammen, und auch nachher bey der Eintheilung zum Geschütz oder Verfertigung der Geschützrolle sucht man so viel möglich — wie bey jeder anderer Eintheilung, — solche bey einander zu behalten. Wenn sie nun die Kanone, den Rapert mit seinem Lauwerk, und die verschiedenen Geräthe zum Laden und Abfeuern, sowohl nach ihrem Nahmen, als wozu sie dienen, genau kennen, so wird an jede Seite der Kanone die Hälfte der zur Bedienung erforderlichen Mannschaft auf folgende Art hingestellt, und sie in den nöthigen Handgriffen unterrichtet und geübt. Der Kommandeur, mit Pulverhorn und Raumnadel versehen, steht

hinter der Kanone und richtet; — 1 Mann mit Wischer und Ansezer rechts der Mündung; — 1 Mann links derselben, um die Ladung und Pfropf einzuschieben; — 1 Mann, der die Kartusche reicht; — 1 Mann mit der Lunte, der abfeuert; — 2 Mann mit Hebeln neben dem Zündloche, auf jeder Seite einen, um die Kanone rechts und links zu bewegen oder zu erhöhen. Die übrigen, mehr oder weniger nach dem Kaliber des Stücs, sind gleichmäßig bey den Talien vertheilt. Während geladen wird, fassen die nebenstehenden Leute die Seitentalien an, und ziehen auf's Kommando die Kanone an Vord, zu welchem Ende einer die Einbohlalie losmacht und zuschießt. Im Gegentheil, wenn abgefeuert worden ist, und das Stük zum Laden eingezogen werden soll, so gehen die nebenstehenden Leute an die Einbohlalie, außer einem, der den Wischer faßt, einer, der die Kartusche aufnimmt, und an jeder Seite einen, der die Seitentalie losmacht und zuschießt, wozu immer die nächststehenden gebraucht werden, damit niemals die einen vor oder hinter den andern wegzugehen genöthigt sind, auch wechseln die Leute bey den verschiedenen Verrichtungen und Handgriffen ab, um sie alle, vorzüglich das Richten, erlernen zu können. Nach Maafgabe der erlangten Fertigkeit wird erst ohne, dann mit Pulver, und nachher mit Kugeln — zur Übung — geladen, und letztere gegen eine auf dem Wasser schwimmende Tonne abgeschossen.

Ferner werden die Leute geübt, von einem Vord an's andere überzugehen, denn eigentlich wird nur die eine Seite mit Mannschaft versehen, welche dann auch das gegenüberstehende Stük von gleicher Nummer zu bedienen hat;

wenn daher das Schiff wendet, so müssen die Leute sich zu diesem verfügen, jedoch nicht eher, als bis jenes geladen und dicht an Bord gezogen ist; 2 Mann bleiben dabey, um die Talien festzubinden, damit das Stük fest und unbeweglich bleibe. Sollte aber das Schiff an beiden Seiten angegriffen seyn, so werden an der einen nur die geraden, und an der andern nur die ungeraden Nummern in Thätigkeit gesetzt, oder wenn der Angriff auf der andern Seite heftiger wäre als auf der andern, so wird auf jener von drei Stüken zwey, auf dieser eines in Thätigkeit erhalten, doch immer dabey wohl acht gegeben, daß die Stillstehenden geladen und wohl befestigt seyen; auch giebt dies Gelegenheit, um mit den Kanonen zu wechseln, damit die einen sich abkühlen können; um dem Erhizen vorzukommen, werden die Wischer nach jedem zweyten Schuß naß gemacht, und überdas die Schwabber ebenfalls in die Wasserfusen getaucht, und um die Kanone geschlagen.

Die an Bord befindlichen Truppen sind nicht nur zum Dienst an Bord, sondern auch bestimmt, Landungen auszuführen, oder sonst im Nothfalle auf dem Lande zu agiren; die Übung in der Elementar- und Evoluzionstaktik sind ihnen daher unentbehrlich. Da dasjenige, was sie am Lande auszuführen haben, völlig mit demjenigen übereinkommt, was den Landtruppen obliegt, so schränke ich mich blos auf ihre Übungen ein, welche an Bord zweckdienlich sind.

Die Mariniers werden auf dem Halbdek an Steuerbordsseite, wo ihr beständiger Sammelplatz ist, in 2 Gliedern gestellt, in 4 Plotons getheilt, und im Plotonfeuer,

Gliederfeuer und Rottenfeuer, auch wohl im Heffeuer geübt; ferner lehrt man sie rechts und links um, und links um fecht machen, auch vor- und rückwärts schwenken, weil der Platz es nicht stets gestattet, nur vorwärts zu schwenken. Jene Feuer können wirklich im Gefechte angebracht werden, hängen jedoch so sehr von den Umständen ab, daß es wohl schwer seyn würde, zu bestimmen, welches das wirksamste sey. Ihre Stellung im Gefechte wird bey der Darstellung desselben folgen, jedoch ist noch zu bemerken, daß die Soldaten auch zum Ziehn am untern Tauwerk verwendet werden, daher werden sie angelehrt, wie und wo sie ihre Gewehre abzusetzen haben, damit weder das Tauwerk, noch die Kanonen, noch irgend etwas anderes dadurch verwirrt oder gehindert werde. Sollen die Truppen an beiden Borden agiren, so gehen das dritte und vierte Platon an Backbord über; sind sie auch in andern Theilen des Schiffs nothwendig, so werden die Platons benannt, welche auf die Kampjanse, auf die Lausplanke oder auf den Back marschiren sollen, wobey noch zu bemerken ist, daß wenn sie nach vorn marschiren, die Platons dieses auf der Seite, wo sie stehen, auszuführen haben. Das Kommando: Jeder auf seine Seite! bedeutet nämlich, daß die beiden ersten Platons an Steuerbord, die beiden andern aber an Backbord stehen sollen.

Außerdem sind die Mariniers auch bey den Divisionen des Geschüzes vertheilt, damit, wenn bey den Batterien zu viele Leute fehlen, die Todten oder Verwundeten durch Soldaten ersetzt, und die Batterien gehörig in Thätigkeit erhalten werden können, ein Beweis, daß das Kleingewehrfeuer

eine nur untergeordnete Rolle spielt, obgleich der Admiral Lord Nelson durch eine Gewehrkugel den Heldentod fand. Dieser Umstand wird indeß destomehr dazu beitragen, dem Gewehrfeuer Achtung zu verschaffen, da, laut englischen Berichten, dasselbe sehr mörderisch gewesen seyn soll, indem mehrere Schiffskapitäns und andere Offiziere durch dasselbe getödtet oder verwundet worden sind. Ueberhaupt ist es ein großer Fehler, der unter gewissen neuern militärischen Schriftstellern vorzüglich herrscht, über den Werth einer Waffe, einer Truppenart, einer Stellung oder Bewegung geradezu abzusprechen, da es doch eigentlich auf die Umstände und auf die zweckmäßige Anwendung derselben ankommt. So zerstörend auch die Wirksamkeit des Kanonenfeuers gegen das Schiffsgebäude, gegen das Rundholz, die Segel, das Tau- und Tafelwerk seyn mag, so verliert es doch dieselbe größtentheils, wenn die Schiffe sich so nahe sind, daß man mit dem Kleingewehr und mit Pistolen in die Stükpforten schießen, und die bedienende Mannschaft bey den Kanonen niedermachen kann; deswegen werden solche auch geschlossen, vorzüglich wenn man entern will, weil die außer Bord hervorragenden Kanonen daran hinderlich seyn würden; folglich hört schon die Wirkung der Hauptbatterien ganz auf, und nur die des Oberdecks, des Halbdecks und des Baks sind noch in Thätigkeit. Wenn aber aus den Marsen ein tüchtiges Kleingewehrfeuer von oben herab auf das unbedeckte Schiffsvolk wirksam ist, so müssen auch die obern Batterien viel von ihrer Lebhaftigkeit nachlassen.

Zu diesem Feuer aus den Marsen werden nicht Soldaten, sondern die sogenannten Marsgasten und Schluppenruderer abgerichtet, und in der Behandlung des Kleingewehrs eben

so gut als jene geübt, weil sie ohnedies auch bey Bewaffnung der Schluppen und bey Landungen gebraucht werden, um durch sie die Mariniers zu unterstützen und zu verstärken. Da nun letztere nicht eigentlich zum Hinaufsteigen angehalten und also nicht darin geübt werden, deswegen auch die auf den Marsen weit heftigere Bewegung nicht wohl aushalten können, so zieht man ihnen hiezu die Matrosen mit Recht vor, zumahl die Marsen so enge sind, daß nicht für viele Leute Raum und es folglich besser ist, solche dahin zu stellen, die sowohl zu feuern als das Beschädigte herzustellen im Stande sind.

Dritter Abschnitt.

Der Dienst auf der Reede.

Der Schiffskapitän, der zweyte Kapitän und der erste Lieutenant können als die Stabsoffiziere des Schiffs angesehen werden, welche die Oberaufsicht und Leitung des Ganzen haben, folglich sind sie nicht mit einzelnen Zweigen des Dienstes beauftragt und von der Wache befreit. *)

Die Seelieutenants hingegen lösen einander in den Wachen und Pikets ab, so daß immer ein Offizier von einem der beiden Quartiere auf den vom andern folgt. Der Lieutenant, der die Wache hat, ist mit dem Dienst im Innern des Schiffs beauftragt, hingegen derjenige, der das Piket hat, muß den äußern Dienst wahrnehmen, und löset den wachhabenden nach der Beendigung seines Dienstes ab, so wie er selbst vorher von demjenigen im Piket abgelöset wird, der ihm auch in der Wache folgt.

*) Auf den französischen Kriegsschiffen werden alle Oberoffiziere zum Etat-major gerechnet.

Auf den Schiffen ist die Eintheilung der Zeit sehr von derjenigen zu Lande üblichen verschieden; ehe wir also weiter in der Darstellung des Diensts fortfahren, ist es nöthig und zweckdienlich, solche zu erklären. Die Zeit wird nicht in Stunden, sondern in Wachen eingetheilt, von denen jede aus acht Gläsen besteht; zwey Gläsen machen eine gewöhnliche Stunde aus, folglich währt eine Wache 4 Stunden. Es befinden sich im Nachthäuschen jederzeit 2 Sanduhren oder Sandgläser, von welchen das eine 4 Stunden, das andere aber nur eine halbe Stunde läuft. Sobald letzteres in jeder Wache das erstemahl ausgelaufen ist, ruft der wachhabende Steuermann laut: ein Glas! welches durch einen Matrosen mit einem Schlag an der Gloke bemerkt wird. Wenn das Halbstundenglas zum zweytenmahl zu Ende ist, so ruft er: zwey Gläsen! und sofort läßt er alle halbe Stunden — welche daher Gläsen genannt werden, — immer mit einem Glockenschlag mehr von 1 bis 8 die Zeit anzeigen. Wenn dieses kleinere Glas das achte Mahl ausgelaufen ist, so muß auch das Vierstundenglas zu Ende und somit die Wache beendigt seyn.

Die Wache fängt Abends um 8 Uhr an, währt bis Mitternacht und heist daher die erste Wache. Von 12 bis 4 Uhr wird die Hundewache, und von 4 bis 8 Uhr Morgens die Tagwache genannt. Die Vormittagswache dauert von da bis um Mittag, wo dann die Nachmittagswache anfängt, und bis 4 Uhr dauert. Die letzte Wache von 4 bis Abends 8 Uhr hat den sonderbaren Nahmen Plattfuß, vermuthlich daher, weil ohnedas um diese Zeit gewöhnlich alles wach und zur Arbeit bereit ist; auch hängt diese Wache mit

der Nachmittagswache zusammen, indem die Mannschaft um 4 Uhr nicht abgelöst, und zum Theil dadurch verhütet wird, daß die einen nicht immer die gleichen Wachen haben, sondern in den Zeiten abwechseln.

Die Wachen sind nicht zu allen Zeiten gleich stark, sondern dies hängt von der Rheede, wo das Schiff vor Anker liegt, von der Witterung und von mehr andern Umständen, zum Beispiel davon ab, ob man schwere Arbeit gehabt oder noch vor hat. Demnach ist bald ein ganzes, bald ein halbes Quartier auf der Wache, bald nur ein Drittel oder Viertel desselben.

Die Wache besteht aus einem Lieutenant, 2 oder 3 Kadetten, 1 Steuermann, 1 Bootsmann oder Schieman, 1 Konstabel und einem ihrer Maaten, 1 Quartiermeister und einer Anzahl Matrosen; ferner aus einem Erschanten, 1 Korporal und einer Anzahl Mariniers, welche jederzeit von dem gleichen Quartier sind. Von den Wachen sind mehrere Dekoffiziere ausgenommen, als die beiden Schiffer, der Doktor und Sekretär und ihre Gehülfen, der Schiffsgeistliche, der Bottelier, ferner die Handwerker, besonders die Köche, welche Letztern schon in der Nacht anfangen, die Speisen zu kochen, damit man frühe speisen könne, woben sie einander ablösen. Wenn aber: Alles auf!! oder: Ueberall!! gerufen wird, so darf niemand von dem ihm in diesem Fall angewiesenen Posten wegbleiben.

Auf der Rheede wächet die Wache der Offiziere und Kadetten volle 24 Stunden, woben jedoch zu bemerken ist, daß sie bey gutem, gefahrlosem Wetter nicht genöthigt sind, die Nacht zu durchwachen, sondern da alles so nahe an der Hand ist, hat der Steuermann, welcher in Abwesenheit des Offi-

ziers die Wache befehligt, den Auftrag, ihn und die Kadetten im Nothfalle sogleich rufen zu lassen; wenn aber Stängen und Raan gestrichen sind — welches bey stürmischer Witterung zu geschehen pflegt, — so muß der wachhabende Lieutenant und die Kadetten auf dem Halbdek bleiben, wenigstens so lange, bis der Sturm vorüber ist.

Die Wache aller übrigen Seeleute dauert hingegen, sowohl auf der Rheede als in offener See, nur 4 Stunden, — welche wohl daher der Quart genannt wird; — während derselben darf niemand von der Wache in's Zwischendeck hinabgehen, sondern sie müssen alle auf dem Oberdek im Kühl bleiben; bey rauher Witterung halten sich die Matrosen gewöhnlich unter dem Vak, und die Mariniers unter dem Vordache des Halbdecks auf. Sobald die Glocke acht Glasen geschlagen hat, wird die Wache durch die nachfolgende, schon vorher dazu befehligte Mannschaft abgelöset, wozu sie durch den wachhabenden Quartiermeister — der eben davon seine Benennung hat, — zu rechter Zeit gewekt wird; dies heist in der Seesprache porren.

Von der Matrosenwache werden auf die Fokmarse, auf die Kampanje und auf dem Vak Ausrufer ausgestellt, um auf das Fahrzeug selbst und auf die aus der Ferne herangeselnden Schiffe — in offener See auch auf Land, — und überhaupt auf die entfernten Gegenstände, vorzüglich auf die Signale zu achten, und die Wache davon zu benachrichtigen. Die Mariniers besetzen folgende Posten mit Schildwachen: 1 Mann vor der Kajüte des Kapitäns, und wenn ein Admiral an Bord ist, auch vor der seinigen; 1 Mann bey jeder Pulverkammer; 1 Mann auf jeder Laufplanke; 1 Mann auf der Kampanje, und 1

Mann auf dem Vak. Ihr Auftrag ist, wohl umher zu schauen, nicht zu gestatten, daß sich Jemand der Pulverkammer nähere, an Bord komme, oder von Bord abgehe, ehe dem wachhabenden Offizier davon Meldung gemacht und von ihm darüber verfügt worden ist; sie haben außer den ihnen besonders angewiesenen Posten auch auf die nähern Umgebungen des Schiffs, und auch auf die Signale zu achten, und sogleich zu melden. Wenn die Schluppen ausgesetzt sind, so ist in jeder eine Schildwache, die aus den dazu gehörigen Ruderern der Reihe nach genommen wird, und welche darauf zu achten hat, daß niemand in selbige steige, daß sie nicht an's Schiff anschmettern, sich nicht losmachen und fortreiben, oder sonst etwas Widriges damit vorfalle; auch müssen sie solche gleich unter die Falltreppe bringen, wenn ihre Schluppe zum Fallen gerufen wird. Die übrige Mannschaft der Wache muß jederzeit die während ihrer Dauer vorkommenden Schiffsarbeiten verrichten oder dazu bereit seyn.

Des Abends um 7 oder halb 8 Uhr geht der Offizier, der an diesem Tage das Piket hatte, sogleich die nächste Wache haben wird, nebst dem, der jetzt auf's Piket kommt, auf das Halbdeck und übergiebt Letztem das Piket, indem er ihn von allem Nöthigen genau unterrichtet. Dann übernimmt er die Wache, indem ihm der abgehende Offizier von allem, was das Schiff angeht, und was von den erhaltenen Befehlen schon vollzogen oder noch auszuführen ist, umständliche Nachricht giebt. Hierauf begeben sich alle drey Offiziere zum Schiffskapitän, welcher ihnen die Parole giebt und die Befehle diktiert, die er nöthig findet. Der Offizier vom Piket geht nun zu den übrigen Offizieren, und theilt ihnen die Pa-

role und dasjenige mit, was sie wissen sollen. Auf einigen Schiffen giebt der erste Schiffskapitän die Parole und Befehle dem zweyten, oder dem ersten Lieutenant, welche sie den übrigen Offizieren ertheilen; auf andern begeben sich alle Offiziere vor Ablösung der Wache zum Schiffskapitän, wo sie von ihm selbst die Parole und Befehle empfangen. *)

Wenn dies auf die eine oder andere Weise geschehen ist, so begiebt sich der jetzt wachhabende Offizier auf's Halbdeck, und diktiert dem Steuermann der Wache die erhaltenen Befehle, geht dann in den Kuhl, läßt sich die neue wachhabende Mannschaft vorstellen, und sich ein Verzeichniß der Defoffiziere, Matrosen und Mariniers geben, welche in den nächsten 24 Stunden unter ihm die Wache haben, damit wenn während derselben etwas vernachlässigt und erst später entdeckt wird, man noch wenigstens 8 Tage nachher sehen könne, wer damahl die Wache hatte, denn an Bord darf keine Nachlässigkeit unbefraßt bleiben.

Im Winter um 7 oder 8 Uhr, im Sommer um 9 oder 10 Uhr des Abends, wird vom Admiralschiffe eine Kanone ab-

*) Wenn ein Schiff allein ist, so giebt der Schiffskapitän jeden Tag die Parole; sonst aber giebt der Admiral oder Kommandeur der Flotte alle 8 oder 14 Tage jedem Schiffskapitän eine schriftliche gleichlautende Folae von Nahmen, die sie denn täglich auf ähnliche Art austheilen; die Flotte kann zerstreut werden, und dann wäre es unmöglich, mit allen Schiffen derselben in Verbindung zu bleiben. Wenn während der Trennung die 8 oder 14 Parolen zu Ende gehen, so ist vorher bestimmt, wo die Kapitän wieder anfangen sollen, um immerfort auf allen Schiffen die gleiche Parole zu haben, und sich daran bey nächstlichem Wiederfinden zu erkennen.

gefeuert. Sobald dieser Abend schuß von den umliegenden Gestaden wiederhallt, so wird er durch das Glockengeläute von allen Schiffen beantwortet, und ruhige Stille ersetzt die Geschäftigkeit des Tages. Der Profos singt im Zwischendeck neben dem großen Mast ein altväterisches Abendlied, wodurch er ankündigt, welches der beiden Quartiere die erste Wache habe, daß diese bestellt und es Zeit sey, sich zur Ruhe zu begeben.*) Alle Lichter werden nun ausgelöscht, außer in einigen Laternen, welche in der Nähe der auf den Zwischendecken stehenden Schildwachen aufgehängt werden. Eine halbe Stunde später macht der Lieutenant die Runde auf den Zwischendecken und im ganzen Schiff, und sieht genau nach, ob alle Lichter — ausgenommen in den Laternen, — ausgelöscht, und alle Leute zur Ruhe, die Wachen, Auskuger und Schildwachen aufgestellt sind. Die Letzten rufen die Runde an. Die wachhabenden Gerschanten und Korporale machen auch einigemahl die Runde; die Stunden werden ihnen vom Lieutenant der Marine vorgeschrieben, welcher zwar selbst nie oder selten eine Wache, aber von Zeit zu Zeit eine unerwartete Runde thut. Die Auskuger und Schildwachen, welche bey jedem Glockenschlag durch den Ruf: Alles wohl! ihre Wachsamkeit bezeugen, beleben die nächtliche Stille, oder die Winde fausen im Tau- und Takelwerk, und die Wellen brechen sich

*) Nicht nur die Leute, welche um 12 und 4 Uhr auf die Wache kommen werden, sondern auch die ganze übrige Mannschaft — selbst die Offiziere nicht ausgenommen, — dürfen sich nicht ganz auskleiden, sondern müssen die Beinkleider und Strümpfe nebst dem Kamisol anbehalten, und verfallen sonst in Strafe.

dumpf vorn am Bug des Schiffs. Die Dämmerung liegt noch auf den Gluthen, als schon der Morgenschuß den werdenden Tag ankündigt. Die Tamboure schlagen auf allen Schiffen die Diana; doch bleibt noch alles ruhig, bis im Ost allmählig die Morgenröthe aus dem feuchten Schoose der blanken Thetis heraufsteigt, und die Wasserfläche in ein Flammenmeer umwandelt. Plötzlich erschallt der alles belebende Ruf des wachhabenden Dekoffiziers: — Ueberall! Ueberall!! — und aus allen Lufen steigen die rüstigen Seeleute mit ihren Hängmatten, worin das Bettzeug eingebunden ist, herauf, und tragen sie an diejenige Seite des Schiffs, von dem ihr Quartier benannt ist; da werden sie entweder in die Finkneze gelegt und damit verschantz, oder an Wind und Sonne gelüftet und gereinigt. Dann lassen auch die Dekoffiziere und Vaksmeister in ihrer Gegenwart ihre Vaksangehörigen sich waschen und kämmen.

Gleich ist auch der wachhabende Offizier zugegen, denn auch er muß überall seyn. Die Kadetten sind ihm schon zuvorgekommen, um ihm in allem an die Hand zu gehen, seine Befehle zu überbringen und auszuführen, Meldungen, und überhaupt alles zu thun, was er ihnen, es sey zur Beförderung des Diensts oder zu ihrer Belehrung aufträgt.

Das Schiff wird von außen und innen rein gemacht, die Schluppen und Boote ausgesetzt, und da die aufgehende Sonne einen schönen Tag verspricht, so werden die Stülpforten des Zwischendecks, welche am Abend vorher wie gewöhnlich geschlossen wurden, sogleich geöffnet, theils weil der Einfluß frischer Luft dem innern Schiffsraum überhaupt, besonders aber der Gesundheit der Schiffemannschaft höchst

zuträglich ist, theils auch weil man dadurch beträchtlich an Raum gewinnt, indem die Kanonen, welche zurückgezogen waren und mit der Mündung inwendig am Schiffsbord lagen, jetzt mit derselben außer dem Bord stehen, wodurch das Schiff ein besseres Ansehen — für welches man überall etwas, oft zu viel thut, — erhält.

Der Steuermann und die übrigen Deskoffiziere, welche auf der Wache sind, zeigen dem Lieutenant alles während der Nacht Vorgefallene an, und wenn dieß geschehen ist und keine Hindernisse eintreten, so wird zum Frühstück geläutet: die wachhabenden Kadetten gehen an beiden Seiten des Schiffs auf und ab, damit in Ordnung und ohne Zeitversäumnis gespeiset werde; der Lieutenant begiebt sich ebenfalls zu der speisenden Mannschaft, sowohl um die Aufsicht zu vermehren, als um den Ueberschuß der Speisen und den Kessel zu untersuchen, damit die größte Sparsamkeit und Reinlichkeit beobachtet werde.

Bei'm Aufgang der Sonne, oder um eine dazu bestimmte Zeit werden die Flaggen und Wimpel aufgehist. Die Parade wird auf dem Halbdek an Steuerbordsseite in Ordnung gestellt; der Gerschant, die Korporale und die Mariniers sind in voller Uniform wie die Landtruppen; der erstere giebt dem Lieutenant der Marine 2 schriftliche Raporte von dem Stand der Kompanie. Davon behält dieser einen für sich, und übergiebt den andern dem wachhabenden Offizier, der ihm im Nahmen des Kapitäns die erhaltenen Befehle mittheilt. Diese diktiert er dem Gerschanten, nachdem die Parade abmarschirt ist. Bei Tage bleiben die wachhabenden Mariniers in Uniform bis nach Untergang der Sonne, dann aber blos

in kurzen Matrosenjacken und langen Beinkleidern, und im Winter sind sie selbst auf der Wache im Schanzloper.

Zu gleicher Zeit übergeben der Schiffer, der Oberkonstabel, der Doktor, der Vottelier ihre schriftlichen Etats und Raporte dem wachhabenden Offizier, und der erstere macht ihm auch zugleich mündlich Raport von dem Zustand des Schiffs; denn alle Morgen und Abend müssen die Dekoffiziere die unter ihrer besondern Aufsicht stehenden Theile des Schiffs und seiner Zu- und Ausrüstung genau nachsehen und davon an den Schiffer Raport machen. Der Bootsmann nebst seinen Maaten — den ersten ausgenommen, — und mit den Bootsmann-Gassen haben die Aufsicht über den großen Mast nebst Segeln, Lau- und Tafelwerk; der Schiemann nebst seinen Maaten und Gassen über den Fockmast; die Quartiermeister der Reihe nach über den Kreuzmast und Besan, und jeder insbesondere über seine Schluppe; der erste Bootsmannsmaat mit seinen Gassen über den Bugspriet; die Konstabeln über alles, was zur Artillerie gehört; die Zimmerleute über alles Rundholz; die Segelmacher über alle Segel; der Schmid über alles Eisenwerk und so weiter, dergestalt, daß nichts vernachlässigt werden kann noch darf. Nachdem der wachhabende Lieutenant über alle diese Gegenstände mündliche und schriftliche Meldungen erhalten, macht er davon den beiden Kapitäns und dem ersten Lieutenant ebenfalls Raport.

Es ist vorzüglich die Pflicht des wachhabenden Steuer-manns, auf alles, was das Schiff betrifft, aufmerksam zu seyn; wenn die Ankertaue sich kreuzen oder einen Schlag

machen, so muß er solche wieder klaren.^{*)} Er muß fleißig mit dem Fernrohr umherschauen, vorzüglich gegen das Admiral'schiff, um sogleich die Signale zu bemerken, und solches dem wachhabenden Offizier anzeigen, auch das Kontrasignal aufziehen, wenn das Signal das eigne Schiff angeht. Alles, was vorfällt, und die vom Lieutenant diktierten Befehle schreibt er erst auf die im Nachthäuschen befindliche Schiefertafel, von welcher nachher alles in's Tagebuch abgeschrieben wird. Er läßt, wenn der Lieutenant nicht da ist, dessen Befehle ausführen, wenn Zeit und Umstände eintreten, oder übergiebt den Auftrag dem ihn ablösenden Kollegen. Vornämlich aber liegt ihm ob, die Stundengläser oft und genau zu beobachten, um die Eintheilung und Anzeige der Zeit nicht zu verfehlen.

Da die steigende Fluth die Absendung der Schluppen an's Land vorzüglich begünstigt, so erhält der Bottelier Befehl, die leeren Wasserfässer dem Bootsmann zu übergeben, und dieser, solche in die Barkasse bringen zu lassen, und wenn es geschehen ist, so wird gerufen: Barkasgrunderer fällt! worauf diese sogleich sich zur Abfahrt in denselben bereit halten. Zwar sollte der Lieutenant vom Pilet mitgehen, weil das seines Amts ist, allein da es gut ist, daß die Kadetten in allem geübt werden, so wird einer von denen, welche die Wache nicht haben, mitgesandt, um bey'm Wasserholen die Aufsicht zu führen, und ihm zugleich empfohlen, die Sache so sehr als möglich zu beschleunigen, um mit Anfang der Ebbe fertig zu seyn, und durch diese bey der Zurückkunft auch begünstigt zu werden.

^{*)} Siehe Seite 139 von der Verteilung.

Da es den vorigen Tag geregnet hat, so läßt der Lieutenant Ueberall! rufen, um Segel loszumachen und sie trofnen zu lassen, welches nur sehr langsam geschehen, und schädlich seyn würde, wenn sie fest und zusammengerollt blieben. Die Deskoffiziere und Bakmeister jagen sogleich ihre Leute vom Zwischendeck hinauf, und da die Letzteraußkommenden im Vorbeygehn jederzeit einige Tanhiebe zu erwarten haben, so drängen sich alle eilends aus den Lufen; die Deskoffiziere und Bakmeister folgen ihnen ungesäumt nach; nur 2 Quartiermeister und der Profos bleiben so lang auf dem Zwischendeck, bis alles hinauf ist.

Der Schiffskapitän, die Offiziere von der Wache und vom Piket, und die Kadetten bleiben auf dem Halbdek. Der 2te Kapitän begiebt sich überall hin, wo er glaubt, daß seine Gegenwart nöthig sey. Der erste Lieutenant ist im Kähl an Steuerbord und hat den Bootsmann mit einigen seiner Maaten nebst einem Quartiermeister, dem ersten Segelmacher und 2 Konstabeln und mehreren Matrosen bey sich. Der zweyte Lieutenant — wenn er nicht die Wache oder das Piket hat, — ist ebenfalls im Kähl an Bakbord, und hat unter seinem Befehl den ersten Bootsmannsmaat, einen Quartiermeister, den zweyten Segelmacher und 2 Konstabeln. Die übrigen Lieutenants vertheilen sich bey dem zweyten Kapitän, auf den Laufplancken, auf dem Bak, oder wo es nöthig ist. Der erste Schiffer begiebt sich überall hin, vorzüglich auf den Bak oder in den Kähl, und so wie dieser die Steuerbordsseite in Obacht nimmt, richtet der zweyte Schiffer seine Aufmerksamkeit auf die Bakbordsseite. Die 3 ersten Steuerleute sind bey dem Nachthäuschen und am Steuerrade, der Vierte steht an Steuer-

bord und ein Quartiermeister an Backbord auf dem Halbdeek, beide um die zum Anziehen des Tauwerks daselbst befindlichen Leute zu regieren; die Gehülffen am Steuerruder handhaben die Tauc des Kreuzsegels.

Auf der großen Raa sind an jeder Seite	24 Mann,	zus.	48
Auf der großen Marseraa	. . . 18	—	— 36
Auf der großen Bramraa	. . . 5	—	— 10
Ben'm großen Stänge-Stagefel	"	—	— 2
Ben'm Flieger und Bramstänge-Stagefel	"	—	— 2
Auf der Fokraa, auf jeder Seite	. . . 22	—	— 44
Auf der Vormarseraa	. . . 16	—	— 32
Auf der Vorbramraa	. . . 4	—	— 8
Ben'm Klüser und Vorkänge-Stagefel	"	—	— 4
Auf der Kreuzraa an jeder Seite	. . . 8	—	— 16

Was nicht nach der vorstehenden Rolle vertheilt ist, steht an verschiedenen Orten des Schiffs am untern Tauwerke, um solches anzuhohlen, und damit dieses ruckweise zugleich und mit vermehrter Kraft geschehe, geben die Defoffiziere entweder durch ein Liedchen oder vermittelst eines Pfeifchens tactweise das Zeichen zum Ruf.

Kaum ist man mit dem Losmachen der Segel fertig, so wird gemeldet, daß auf dem Admiralschiffe ein Signal aufgehißt sey, welches das Schiff angehe, und daß das Kontrasignal bereits wehe. Da der wachhabende Offizier dieses Signal, als eins der gewöhnlichsten, kennt, wodurch ein Offizier vom Schiffe zum Admiral verlangt wird, so läßt er solches sogleich durch einen Kadetten dem Lieutenant vom Picket anzeigen, und während dem dieser den Schiffskapitän um seine allfälligen Aufträge ersucht, läßt jener die kleine Schluppe

in Bereitschaft setzen, die dann auch abträgt, sobald der Offizier eingestiegen ist. An Bord des Admiralsschiffs wird er von dem wachhabenden Offizier an der Falltreppe empfangen und zum Admiral begleitet, dem er die Aufträge seines Kapitäns und überhaupt alles mittheilt, was dieser zu wissen verlangt; hierauf schreibt er dessen Befehle in seine Schreibtafel — denn es darf kein Offizier zum Admiral kommen, oder sonst in Dienstgeschäften von Bord gehen, ohne die Briestafel mit weißem Papier und Bleistift bey sich zu haben, — und nachdem er seine Abfertigung erhalten, kehrt er ungesäumt nach seinem Schiffe zurück, wenn er nicht sowohl vom Admiral als von seinem Kapitan Erlaubniß erhalten hat, sich zu verweilen; der Offizier der Wache begleitet ihn wieder bis an die Falltreppe, und so wird er auch auf seinem eigenen Schiffe bey'm Abgehen dahin begleitet und bey der Zurückkunft empfangen.

Späterhin kommt die Barkasse mit Wasser zurück. Während dem unter der Aufsicht des Kadetten die Fässer gefüllt wurden, war der Quartiermeister auf dessen Befehl auf die Post gegangen, um die für das Schiff angelangten Briefe und Gepäcke abzuholen, welche jetzt in der Barkasse an Bord gebracht werden. Die Wassertonnen werden sogleich unter Aufsicht des Bootsmanns in den Raum gebracht. Der Kadet macht dem Offizier von der Wache Rapport von seinen Verrichtungen, und übergiebt ihm die mitgebrachten Briefe, die dieser sogleich dem Kapitan überliefert. Diejenigen und das Gepäck, welche an einige der Schiffsmannschaft gerichtet sind, werden mit gehöriger Vorsicht an dieselben abgegeben.

Unter den Briefen befand sich einer vom Lieferanten, welcher anzeigt, daß Morgen frühe die letzte Sendung von Lebensmitteln eintreffen werde; woraufhin dem Schiffer aufgetragen wird, durch den Bottelier alles veranstalten zu lassen, daß in der Bottleren, in den Brod- und Käsekammern Platz und Bequemlichkeit sey, die Lieferung aufzunehmen.

Zu gleicher Zeit kam auch in der Barkasse ein Schiffer an Bord, mit der Anzeige, daß er eine Fracht Pulver bringe, und wünschte, daß sein in einiger Entfernung geankertes Schiff so bald möglich entladen werden möchte. Demzufolge wird ihm befohlen, nach Verlauf einer Stunde mit dem Schiffe an Bord zu kommen, wohin er mit der Fölle zurückgebracht wird. Dem Schiffer wird aufgetragen, durch die Konstabeln die nöthigen Vorkehrungen zur Einnahme des Pulvers treffen zu lassen. Sofort wird zum Mittaessen geläutet, und sowohl an der Offizierstafel als an den Baken mit etwas Eile gespeiset, damit überall genaue Aufsicht gehalten und das Feuer ausgelöscht werde, um jeder Feuersgefahr vorzubeugen; deswegen wird auch unter strenger Ahndung verboten, Tobak zu rauchen. Nach Verfluß der anberaumten Stunde sind alle diese Vorbereitungen beendigt, das Schiff segelt heran und legt an Bord, dessen Entladung unter der Aufsicht eines Lieutnants durch den Bootsmann oder Schieman unperweilt besorgt wird; 2 Kadetten, von denen einer auf das Pulverschiff heruntersteigt, zeichnen jede Tonne auf, welche aus diesem an Bord gehoben wird; die Konstabeln ordnen dieselben in den Pulverkammern. Die Einnahme der Lebensmittel, welche am folgenden Morgen vor sich gehen wird, geschieht auf ähnliche Weise. Durch diese Lieferun-

gen sind die nöthigen Vorräthe ergänzt und das Schiff ist segelfertig.

Der Steuermann meldet die Ankunft einer Yacht, welche ohne Zweifel den Admiral an Bord hat, da, außer der vom Flaggenstok über den Spiegel herabwallenden Flagge, die Admiralsflagge vom Mast weht. Auf diese Anzeige wird sogleich Ueberall! gerufen, um die Segel fest zu machen, wobei die nämliche Ordnung wie bey'm Losmachen befolgt wird; dann wird auch das Nöthige zum Paradiren auf den Raaien veranstaltet. *) Wenn die Yacht sich nähert, so wird sie von dem Schiffe, dessen Befehlshaber bis jetzt die Rheede kommandirte, mit einer bestimmten Anzahl Kanonenschüsse begrüßt, welche von der Yacht beantwortet werden; wenn diese bey dem Schiffe vorbeý gesegelt ist, so läßt man die Leute wieder herabkommen.

In dem Augenblick, da der Admiral sein Schiff besteigt, wird der vom großen Mast flatternde Wimpel gestrichen, und an dessen Stelle die Admiralsflagge aufgehißt. Bey einigen Nationen wird sie dann nochmals von der Flotte mit Kanonensalven begrüßt; es wird viel Pulver unnützer Weise vergeudet. Die Signale werden jetzt von diesem Schiffe gethan, und folglich die Offiziere und Dekoffiziere — vorzüglich die Steuerleute, — ferner die Auskufcr und Schildwachen erinnert, ihre Aufmerksamkeit dahin, nicht aber nach dem Schiffe des Vizeadmirals, Kontreadmirals, oder Kommandeurs zu wen-

*) Siehe davon die Erklärung Seite 206. Wenn es aber nur ein Vizeadmiral oder ein Kontreadmiral ist, so steigen die Matrosen nur in die Wände.

den, daher auch von letztem der Stander gestrichen und durch einen Wimpel in dem Augenblicke ersetzt, da die Admiralsflagge aufgezo-gen wird.

Da auf Befehl der Admiralität die Flotte in segelfertigen Stand gesetzt, und nur noch die Ankunft des Admirals erwartet wurde, so war von demselben etwas über die Abfahrt der Flotte zu vernehmen. Der Kapitän faßt sogleich den Entschluß, ihm seine Auswartung zu machen. Der Lieutenant läßt die Kapitän's-Ruderer fallen! dieser steigt ein, fährt ab, und kommt in kurzer Zeit wieder zurück. Er wird — wie bey der Abfahrt, — an der Falltreppe und auf dem Halbdek von dem Offiziercorps empfangen, und zeigt ihnen dagegen an, daß die Flotte mit dem ersten günstigen Winde unter Segel gehen werde. Diese Nachricht belebt alles zur größten Thätigkeit, um die letzten Anstalten zur Abreise sowohl für das Schiff überhaupt als für sich insbesondere zu treffen. Wer Zeit und Lust hat, schreibt noch zum Lebewohl an seine Anverwandten und Freunde. Diese Briefe werden zusammen in's Nachhäuschen gelegt, und erst bey'm Absegeln durch die zuletzt an's Land gehende Schluppe oder durch den zurückkehrenden Lootsen dahin auf die Post geschickt, denn oft darf die Abfahrt der Flotte nicht eher bekannt werden, bis sie wirklich erfolgt ist.

Tags vorher starb auf einem Schiffe der Flotte der zweyte Kapitän. Da nun der Wind jeden Augenblick günstig werden kann, und man doch die Leiche nicht in See nehmen will, so giebt der Admiral das Signal, daß jedes Schiff eine Schluppe mit einem Offizier an Bord des benannten Schiffs senden solle, um dem Leichenbegängniß beizuwohnen. Auf allen

Schiffen wird die Flagge in Schau der Länge nach zusammengewunden, und zum Zeichen der Trauer am halben Flaggenstabe aufgehist; die Marinierswache präsentirt dem vorbeifahrenden Leichenzuge das Gewehr. Dies geschieht jedoch nur, wenn der Offizier, wie hier vorausgesetzt ist, an das Land gebracht und daselbst entweder beigesetzt oder begraben wird. In offener See wird er unter Abfeuerung der Kanonen oder des Kleingewehrs, welches sich nach dem Range des Verstorbenen richtet, in die Fluthen gesenkt.

Eine Viertelstunde vor Untergang der Sonne geht ein Tambour auf den Bas und schlägt den Zapfenstreich so lange, bis sie unter dem Gesichtskreise ist; in demselben Augenblick werden auch beide Flaggen und der Wimpel gestrichen, und letzterer durch den Wacher ersetzt, welcher gewöhnlich aus einem alten Wimpel verfertigt wird, aber kaum einen Viertel von dessen Länge hat. Hernach wird zu Nacht gespeiset.

Die Ablösung der Wache und des Pikets geschieht auf die angezeigte Zeit und Weise, und da es am morgenden Tage viel zu thun giebt, so wird die Schiffsmannschaft schon um neun Uhr zu Bette gewiesen, um auszurufen.

Vierter Abschnitt.

Vorbereitung zum Absegeln.

Sobald der Donner des Morgenschusses verhallt ist, obgleich nur erst der Tag anbricht, so belebt schon der wehende Ruf Ueberall! die ganze Schiffsmannschaft. Nachdem sie ihre Hängmatten heraufgebracht und in die Finkneze gelegt,

sich gewaschen und gekämmt und das Schiff gereinigt haben, so wird zum Frühstück geläutet und gegessen.

Wenn abgespeiset ist, werden die Schluppen und Boote ausgesetzt, und dann, so viel man davon entbehren kann, mit allen leeren Wasser- und Biertonnen an's Land geschickt, um sie anzufüllen.

Da es sehr wichtig ist, die Gesundheit der Schiffsmannschaft auf alle mögliche Weise zu befördern, so wird erst Alles auf! gerufen, und dann alle Stülpforten und Lufen der Zwischendecke genau geschlossen, dann die Decken, den Fußboden und die Borde mit Essig besprenkt, und dann mit gehöriger Vorsicht Feuerwerk abgebrannt; wenn einige Konstabeln dies verrichtet haben, so kommen sie ebenfalls herauf, und schließen noch die letzte Luke zu, und erst nach einer halben Stunde werden die Lufen und Stülpforten wieder geöffnet. Nach einiger Zeit wird durch die Luftpumpe oder durch das Windsegel frische Luft in's Zwischendeck gebracht. Auch wird das verdorbene Wasser, welches sich im untersten Schiffsraum befindet, jeden Morgen herausgepumpt, und durch die Krabben frisches Wasser eingelassen.

Alles ist bereits veranstaltet, um die Schiffe mit Lebensmitteln zu entladen, und sobald dieselben an Bord gelegt haben, geschieht solches mit der größten Thätigkeit. Kaum sind die entladenen Fahrzeuge fortgesegelt, als die Schluppen mit Wasser und Bier anlangen und sofort entladen werden. Dann wird zum Mittagessen geläutet, und hernach noch zwei Schluppen an's Land gesandt, wovon die eine die letzten Wasserfontonnen, um noch gefüllt zu werden, an Bord hat, die andere aber mit verschiedenem Gepäke u. dgl. beladen ist, um

sich dessen an Bord des Schiffs zu entledigen. Der in derselben befindliche Lieutenant vom Piket ist überdas mit mehreren Geschäften beauftragt.

Der Segelmacher erhält Befehl, diejenigen Segel, welche noch angeschlagen werden müssen, aus der Segelkammer herauszulangen, welches er auch mit seinen Gehülfsen und mehreren zugegebenen Matrosen sogleich bewerkstelligt, wo sie dann unter Aufsicht des Bootsmanns, des Schiemanns und ihrer Maaten mit dem dazu gehörigen Tau- und Tafelwerk versehen und an die Maaten und Stagen befestigt werden.

Da der Wind eine günstigere Wendung nimmt, so ist zu erwarten, daß die Flotte noch heute unter Segel gehen werde. Wirklich giebt der Admiral Befehl, den Leyanker zu lichten. Alle Schiffe, die dieses Signal angeht, sind durch die Signalwimpel, die ihnen ausschließlich angeeignet sind, bezeichnet, machen Kontrasignal und befolgen dann die erhaltene Ordre; die übrigen Fahrzeuge bleiben aber ruhig vor Anker liegen.

Der erste Lieutenant begiebt sich auf's Zwischendeck, um alles, was das Ankertau, den Kabelring und die untere Spille betrifft und dabey zu arbeiten hat, anzuordnen und in Thätigkeit zu setzen. Der Profos legt den Kabelring um die Spille und auf die Rollen, um und über welche er läuft*), und sorgt dafür, daß er sich nicht verwickelt, sondern klar bleibt. Der erste Schiemannsmaat und seine Baksmannschaft sind unten im Kabelraum, um das Ankertau, nach Maafgabe, daß es eingewunden wird, in Ordnung aufzule-

*) Siehe Seite 24 und 26, No. 29—30 und 39.

gen; der erste Bootsmannsmaat mit seinem Batsvolke schießt dasselbe nach und nach zu; die Konstabeln sind beauftragt, das Ankertau an den Kabelring anzuseilen, und ein Quartiermeister hat die Aufsicht bey dem Umdrehen der Spille.

Der zweyte Kapitän ordnet alles dasjenige an, was die obere Spille betrifft; ein Quartiermeister hat auch hier die Aufsicht bey'm Umdrehen, welches an beiden Spillen durch die unbefahrenen Matrosen und Mariniers geschieht. Der Schiffer und sein Gehülfe sind auf dem Bak, wo sie nebst dem Bootsmann und seinen Gästen Anstalten machen, um den aufgewundenen Anker auf das Schiffsbord zu legen.

Die übrigen Lieutenants halten sich bald bey der einen, bald bey der andern dieser Arbeiten auf, um solche zu betreiben. Wenn der Anker gelichtet und auf seiner Stelle ist, wird alles, was dazu gedient hat, wieder in Ordnung gebracht. Nachdem dies geschehen ist, wird der ganzen Schiffsmannschaft — Mann für Mann, — ein Glas Brantwein eingeschenkt, weil sie schon stark gearbeitet hat, und sich wahrscheinlich noch mehr wird anstrengen müssen; denn Ankerlichten ist eine schwere ermüdende Arbeit.

Da der Wind ganz günstig geworden, jedoch nur schwach ist, so giebt der Admiral der Flotte das Signal, den noch hängenden Anker auf und nieder zu winden; ein anderes Signal befiehlt den im Hafen befindlichen Lootsen, sich an Bord des Admiralschiffs zu begeben, wo ihnen die Schiffe angezeigt werden, die sie auslootsen sollen. Beides geschieht ohne Zeitversäumnis.

Bald darauf kommt der Offizier vom Piket, der am Land seine Geschäfte beendigt hat, zurück, und bringt in der Schluppe

den Bootsen mit, den er im Vorbeyfahren vom Admiral-
schiffe an Bord nahm.

Endlich erfolgt wirklich das Signal: Anker zu lichten
und unter Segel zu gehen. Die Offiziere, Defoffiziere
und übrige Schiffsmannschaft vertheilen sich wie bey'm Ley-
ankerlichten bemerkt ist; sobald aber der Anker den Grund
nicht mehr berührt, folglich das Schiff anfängt zu treiben,
so begiebt sich der zweyte Bootsmannsmaat mit den Mars-
gasten in die große Marſe; der zweyte Schiemannsmaat
mit seinen Marsgasten in die Vormarſe; der erste Quartier-
meister mit zwey Mann in die Kreuzmarſe. Am Steuerrade
ist der wachhabende Steuermann mit zwey Matrosen; ein
anderer Steuermann mit einigen Matrosen sind auf der gro-
ßen Rüste und werfen beständig das Handloth.

Während man mit dem Ankerlichten beschäftigt ist, wird
noch ein Kadet mit der kleinen Schluppe an's Land geschickt;
er erhält Befehl, die Briefe auf die Post zu besorgen, so-
gleich zurückzukommen, und die noch mit den Wasserfässern
am Lande befindliche Schluppe mitzubringen. Der Kadet,
welcher letztere kommandirte, erhält sogleich bey ihrer An-
kunft Arrest, und der Quartiermeister wird in Fesseln gelegt,
weil sie sich zu lange verweilt haben. Die in derselben be-
findlichen Wassertonnen werden unverzüglich an Bord und
in den Raum gebracht.

Sobald die Flotte wirklich unter Segel ist, so salutirt
sie die Abtheilung mit einer bestimmten Anzahl von Kanonen-
schüssen, welche von den zurückbleibenden Kriegsschiffen beant-

wortet werden. *) Nachdem die absegelnde Flotte die Rheeде verlassen hat, läßt der Kapitän, der nun den Oberbefehl über dieselbe führt, den Stander am großen Mast aufhissen. Wenn die Flotte die offenbare See erreicht hat, so werden die Lootsen mit einem Zeugniß entlassen, und fahren in ihrem eigenen mitgebrachten Boote, welches sie, einen nach dem andern, von den Schiffen an Bord nimmt, an's Land zurück.

Der Wind hatte zwar eine günstige Richtung zum Aussegeln aus der Rheeде, war aber dabey sehr schwach; deswegen benutzte der Admiral die Ebbezeit zum Auslaufen der Flotte; um aber die Schiffe besser leiten zu können, setzten die Schiffe die Vormarssegel bey, denn bey dem bloßen Abtreiben hat das Steuerruder beynahe keine Wirksamkeit, indem die Strömung von hinten auf dasselbe drückt, dadurch zertheilt wird, und excentrisch vom Schiffe abfliegt. **) Sobald aber die Flotte die offene See erreicht hat, werden mehr Segel beygesetzt, und jedes Schiff sucht in die Nähe, und wo möglich in das Kielwasser desjenigen Schiffs zu kommen, das zufolge der vom Admiral mitgetheilten Ordre de Bataille in der Linie zunächst vor ihm segeln soll. Da dies jedoch zur Seetaktik gehört, so lassen wir die Flotte ih-

*) Auf der holländischen Flotte geschieht die Begrüßung und ihre Beantwortung durch das Admiralschiff allein. Die Engländer sind gewohnt, von allen Schiffen zu feuern, und die meisten Nationen ahmen denselben nach.

**) Siehe hierüber Seite 82, No. 24, Seite 91, No. 56, und Figur 34 nebst ihrer Erklärung Seite 95 B, von dem Mechanism und der Wirkung des Steuerruders.

ren Lauf fortsetzen, und schränken uns blos auf unser eigenes Schiff ein, auf dem noch vieles anzuordnen und zu betrachten ist. Doch erinnern uns die Signale des Admirals, daß wir in genauer Verbindung mit der Flotte stehen, und unsere Bewegungen nach den übrigen richten müssen.

Wenn der letzte Anker gelichtet und an Backbordsseite auf dem Bug befestigt, auch alles wieder in Ordnung gebracht ist, — was jederzeit sogleich nach dem Gebrauche geschehen muß, — so wird abgespeiset und nachher die Wache bestellt; die übrige Mannschaft begiebt sich zur Ruhe, eben so unbesorgt, als da noch das Schiff auf der Rheede vor zwei Anker, und durch die umliegenden Gestade vor Stürmen gesichert lag.

Fünfter Abschnitt.

Der Dienst auf offener See.

Der Lieutenant, der bis um 8 Uhr das Piket hatte, kommt nun auf die Wache. Allein da diese von jetzt an nur 4 Stunden dauert, die er, wie auch die mit ihm wachhabenden Kadetten, auf dem Halbbel zubringen muß, bis sie um Mitternacht von denen der Reihe nach auf sie folgenden Offizier und Kadetten gleich wie die übrige Mannschaft der Wache abgelöst werden, so geschieht die Uebnahme, zwar mit eben so großer Genauigkeit in der Sache, aber mit weniger Zeremonie als auf der Rheede; denn nur der Offizier, welcher die erste Wache hat, begiebt sich zum Kapitän, um seine Befehle und die Parole zu empfangen; und nur bey Tage, oder wenn etwas außerordentliches vorkommt, wird in der Nacht

Raport gemacht. Alles übrige wird auf nachstehende Weise auf dem Halbdeek abgethan.

Bei der Ablösung müssen die Offiziere, Kadetten und Steuerleute sich alle Umstände mündlich, oder noch besser schriftlich übergeben lassen, auch selbst nachlesen, um sich alles recht eigen zu machen, weil sie für alles, was dabey vernachlässigt werden möchte, verantwortlich sind. Der Offizier und die Steuerleute müssen sowohl die erhaltenen Befehle als alles, was während der Wache vorfällt, genau auf die Schiefertafel schreiben; die vorzüglichsten Umstände sind folgende: Die Richtung und Stärke des Windes, die Gestalt der Luft, die Richtung und Schnelligkeit der Fahrt, die Tiefe und Beschaffenheit des Meergrundes, die astronomischen Beobachtungen und ihre Resultate, die Signale des Admirals oder anderer Schiffe, nebst allem, was auf denselben oder auf dem eigenen Schiffe vorfällt; die Entdeckung von Küsten nebst ihrer Peilung und Benennung; die Entdeckung oder Begegnung anderer Fahrzeuge, ob und was man mit ihnen gesprochen u. dergl. Nur dem Unkundigen können diese Umstände geringfügig vorkommen, sie sind aber höchst wichtig, da sie theils einzeln, theils in Verbindung mit den übrigen dazu dienen, in vorkommenden Fällen das Urtheil über das Betragen des Befehlshabers einer Flotte, oder eines Schiffs zu leiten und zu berichtigen.

Die Steuerleute haben diese, während ihrer Wache eintretenden Umstände wohl zu beachten. Demnach dürfen sie die Höhenmessung der Sonne und der Gestirne, und die Peilung oder Beobachtung des Landes nicht versäumen; das Senkblei müssen sie oft werfen, alle Stunden ein mahl, und bey ver-

mehrter Schnelligkeit des Laufs, vorzüglich in der Nordsee, zweymahl taggen; den Offizier erinnern, wenn etwas berichtet werden muß, z. B. wenn man wenden soll, wenn man Signale, Land oder Schiffe entdeckt, wenn Schurven ankommen, oder wenn sonst etwas vorkommt, das er wissen muß; alles das müssen sie endlich den sie ablosenden Kameraden umständlich und deutlich übergeben.

Auch die übrigen Defoffiziere und Mannschaften müssen sich den Zustand alles dessen, was sie besonders angeht, genau anzeigen lassen, und im Fall die Sachen anders besunden werden, oder nicht alles übergeben worden wäre, müssen sie sogleich dem Defoffizier und dieser dem Lieutenant davon Rapport machen. Die Wache ist auf offener See stärker als auf der Rheede, damit, ohne die übrige Mannschaft zu beunruhigen, genug Leute bey der Hand seyen, die gewöhnlichen Dienste zu verrichten. Diese werden dabey überall wohl vertheilt, damit nicht an einer Stelle zu viel, und an anderen zu wenig Leute seyen. Während der Wache müssen die Verzeichnisse der dazu gehörigen Mannschaft mehrere Male abgelesen, und diejenigen, die nicht gegenwärtig sind, und sich weggeschlichen haben, nach Umständen bestraft werden.

Damit nichts von allem, was innerhalb des Gesichtskreises vorkommt, der Aufmerksamkeit der Wache entgehe, so ist der Offizier befugt, so viele Auskuler, und wohin er will, auszustellen, als er gut findet, und diese sind gehalten, eben so wie die Schildwachen, alle halbe Stunden: alles wohl zu rufen.

Wenn der Offizier die Kunde macht, so muß er darauf sehen, daß die Schlachtlaternen am Schiffsbord oder an dem Deffballen zwischen den Kanonen hängen, und daß überhaupt bey den Batterien alles was hinderlich seyn könnte, weggeräumt und hinab in den untern Schiffsraum gebracht werde; daß alle zum Schlagen nöthigen Geräthe bey der Hand, und die Hängmatten der wachhabenden Schiffsmannschaft zusammengebunden seyen, und daß solche, im Fall ein fremdes Schiff entdeckt würde, sogleich heraufgebracht, damit verschantz und alles zum Gefecht vorbereitet werde. Wenn demnach bey etwas stürmischer Witterung die Kanonen zur Vorsorge mit noch mehrerem als dem gewöhnlichen Tauwerk festgebunden sind, so wird jenes sogleich wieder weggenommen, damit der Gebrauch des Geschüzes durch nichts verzögert werde.

Bei unermwarteten Zufällen ist der wachhabende Offizier, ohne weitere Erlaubniß nöthig zu haben, auch befugt, den Kurs zu verändern, mehr Segel beyzusetzen oder solche zu vermindern, um in der Flotte seinen Stand beyzubehalten, und weder vorzupressen noch zurückzubleiben, und andere erforderliche Manöver auszuführen. Von allem diesem, und wenn des Nachts Arbeiten oder Bewegungen vorkommen, woben die ganze Mannschaft gegenwärtig seyn muß, hat jedoch der Lientuant sogleich an den Kapitän Rapport zu machen.

Diese Meldungen haben keineswegs zur Absicht, daß der Kapitän sich selbst heraufbemühe, um das Nöthige anzuordnen, sondern blos, daß er jederzeit von allem unterrichtet sey. Der Kapitän soll überhaupt so wenig als möglich in die Details der Schiffsführung eintreten, und bey'm Los- und Festmachen, Refen, Vermehren, Vermindern, und sonst Ver-

ändern der Segel, bey'm Wenden und Kursverändern und dergleichen selbst thätig und gegenwärtig seyn, sondern dies den Offizieren überlassen, welche dadurch sowohl an Sachkunde, als im Vertrauen der Schiffsmannschaft gewinnen. Die wahre Kunst zu befehlen besteht nicht darin, alles selbst thun zu wollen, sondern in scheinbarer Unthätigkeit zu überlegen, zu bestimmen, und dann durch andere ausführen zu lassen. Nur bey großen Gelegenheiten, bey'm Ankerwerfen, bey'm Absegeln, bey'm Nachjagen des Feindes, in der Schlacht und im Sturm muß er selbst erscheinen, welches dann um so mehr auf die Schiffsbesatzung wirkt, und sie zur Thätigkeit antreibt, je seltener sie ihn sonst zu Gesicht bekommt, und folglich eine größere Wichtigkeit auf seine Gegenwart und das sie veranlassende Geschäfte legt.

Langsam segelt die Flotte mit einem schwachen Nordwinde nach Südwest. Die Nacht ist mondhell; kleine Wellen spielen glänzend auf der Wasseroberfläche, und plätschern am Bug der Schiffe. Der hellere oder dumpfere Glockenschlag; der schneidende Ton der Pfeifen, wodurch die Dekoffiziere die Kraft der arbeitenden Mannschaft in einen Ruf vereinigen, und dadurch verstärken; der Ruf Alles wohl! der Ausrufer und Schildwachen unterbrechen von Zeit zu Zeit die nächtliche Stille. Nach und nach legt sich der Wind nach Nordwest — welches man bald am Flattern oder Lebendigwerden der Segel bemerkt, — und nach Maassgabe, daß er sich verändert, werden die Halsen des Focksegels an Steuerbord zugezogen und die Schoten und Brassen desselben und die der übrigen Segel an Backbord mehr angehohlet, damit der Wind dieselben beständig vollhalte.

So setzt die Flotte — welche aus 27 Linienschiffen und 6 Fregatten besteht, — in einer langen Linie gereiht ihren Lauf fort; denn da sie erst gegen Abend absegelte, so dehnte sich, bey'm Einbruch der Nacht, das Fahrwasser noch nicht weit genug aus, um die Marschordnung in 3 Kolonnen zu formiren. Nur die weniger tiefliegenden leichten Fregatten und Cutter segeln einige Meilen in einem Halbkreise voraus, um zu entdecken, ob in diesen Gewässern keine feindlichen Schiffe sich befinden, denn die Flotte hat keinen Konvoy bey sich, sondern lediglich den Auftrag, die feindliche aufzusuchen und ihr eine Schlacht zu liefern.

Längst ist nun schon das letzte Nachtfeuer, das auf den vaterländischen Küsten den fern herangeselnden Schiffen in der Dunkelheit zum Begleiter dient, unter dem Horizont verschwunden. Rund um in unbegrenzter Ferne bildet der Ocean eine schwarze Fläche, auf welcher nur hier und da der Widerschein des Mondes oder der Sterne zittert, oder der Schaum in der Furche des Kielwassers funkt. Im Osten dämmert der frühe Morgen herauf; nach und nach röthet sich der weißlichte Schein, als plötzlich der Donner des Morgenschusses die Lüfte durchhallt und alles zu Leben und Thätigkeit ruft, denn es war Befehl gegeben, zu gleicher Zeit überall zu rufen.

Nachdem zuerst, wie gewöhnlich, für die Reinlichkeit der Leute und des Schiffs gesorgt, und alles an seine Stelle geordnet ist, werden die Stülpporten des Zwischendecks geöffnet, welches wegen der Gesundheit des Schiffsvolks und schnellerer Vorbereitung zum Gefecht nicht unterlassen werden darf, wenn es die Bewegung der See nur einigermaßen erlaubt.

Dann wird durch Glockengeläute die Mannschaft zur Morgens-
kost versammelt. Während sich diese zu neuen Arbeiten stärkt
und der Lientnant sich dabey einige Augenblicke verweilt, wird
diesem gemeldet, daß mehrere Signale vom Admiralschiffe
wehen. Mit beflügelten Schritten besteigt er das Halbdeck,
wo schon das Gegensignal aufgezo-gen ist. Auch der Kapitän,
die übrigen Offiziere und Kadetten kommen, theils von Dienst-
eifer getrieben, theils durch Neugier gelockt, dahin, denn nir-
gend ist letztere so lebhaft als da, wo sie selten Befriedigung
findet.

Dem Signalbuche zufolge soll die Flotte die Marsch-
ordnung in drey Kolonnen formiren; sogleich wird
Ueberall! gerufen, um diesen Befehl zu vollziehen. Un-
ser Schiff gehört nach der Ordre de Bataille in die
dritte Kolonne, und folgt seinem Vorsegler nach Vorschrift
der Seetaktik in die angewiesene Stelle nach.

Um die bey dieser Bewegung nöthigen Wendungen zu
machen, werden die Leute, sobald alles herauf ist, nach den
Wendrollen auf ihre Posten gestellt, und ihnen das nach-
benannte Tauwerk in die Hand gegeben, um auf das Kom-
mando sich sogleich in Thätigkeit zu setzen.

Auf dem Halbdeck wird der wachhabende Quartiermes-
ter mit 65 unbefahrenen Matrosen und Soldaten an die Luf-
brassen des großen und Focksegels, und 6 an die Leibras-
sen eben dieser und der Marssegel gestellt; die erstern um
anzuziehen, die letztern um loszumachen und nachzuschießen,
weil man sie sonst an der Lufseite nicht anziehen könnte; ein
Matrose macht zu gleichem Zweck außen am Bord die Scho-
ten los. Die Kadetten, die nicht die Wache oder andere

Aufträge haben, die Gehülffen am Steuerrade und die Schiffsjungen handhaben die verschiedenen Tane des Kreuzsegels, woben einer der jüngern Steuerleute die Aufsicht hat. Der Obersteuermann hat das Auge auf den Kompass und auf die Wendung, die beiden andern drehen das Steuerrad. Auf dem Vak stellt der Schieman bey jeder Schote des Klüfers, des Vorstänge-Stagssegels, und an jede Boyleine des Foks- und des Vormarssegels einen kundigen Matrosen, um loszuwerfen, und an die Boyleinen derselben Segel an der Gegenseite 16 Matrosen, um sie anzuhohlen; bey den Geytauen des Foks an jeder Seite 3 Matrosen.

Die übrigen Dekoffiziere sind im Kahl vertheilt, um dafelbst die verschiedenen Posten mit Leuten zu versehen und den Arbeiten vorzustehen.

An der Leifseite 24 Mann um den großen Hals, und 28 um die großen Boyleinen und Mars-Boyleinen anzuziehen; 1 Mann bey'm großen Schoot und 1 Mann bey der Marsbrasse, um beide loszuwerfen; 16 Mann um den Fokhals anzuhohlen; 1 Mann bey'm Fokschoot und Stagssegelschooten, und 1 Mann bey der Vormarsbrasse, um alle drey loszumachen. An der Luffseite 10 Mann, um den großen Schoot anzuziehen; 1 Mann bey'm großen Hals und 1 Mann bey den großen und Marsboyleinen, um solche loszuwerfen; die Konstabelsmaaten mit 8 Mann, um den Fokschoot und Stagssegelschooten, und 10 Mann um die Vormarsbrassen anzuhohlen, und 1 Mann um den Fokhals zu lösen. Ferner bey den großen Geytauen an jeder Seite 5 Mann; bey'm großen Mast 1 Mann, um nachzuhelfen; bey den Besansgeytauen und

Kreuzstange 2 Stagsiegel 4 Mann, um sie nach Umständen zu behandeln.

Wenn solchergestalt gegen 250 Mann an der einen Seite zum Anhohlen und an der andern zum Loswerfen bereit stehen, so kommandirt der Schiffskapitän durch das Sprachrohr zu Wenden! sobald das Schiff den Wendepunkt erreicht hat. Auf diesen Befehl wird die Ruderpinne, welche mittenschiffs steht, gegen die Luffseite gedrückt, die Halsen, Schoten, Brassen und Vorseilen an der einen Seite in größter Geschwindigkeit angehohlt, und an der Gegenseite losgemacht und zugeschossen, und sobald die Wendung vollendet und das Schiff an seiner Stelle ist, werden alle Laue wieder festgemacht, und die überschießenden Enden in Ordnung gelegt, welches nach jedem Gebrauche niemahls unterlassen werden darf, damit aller Verwirrung vorgebeugt werde. So wird an Bord der Schiffe ihre Wendung bewerkstelligt. Auf welche Art aber die Flotte aus einer Linie die Marschordnung in drey Kolonnen zu Stande gebracht hat, ist in der Tactik nachzusehen.

Da unser Schiff erst vor Kurzem ausgerüstet worden, und zwar hinlänglich mit Pulver versehen ist, wegen Kürze der Zeit aber nur noch wenig gefüllte Kartuschen hat, welche doch unendlich viele Vorzüge über das Laden mit losem Pulver haben, so wird der Befehl gegeben, diese Arbeit täglich mit allem Eifer zu betreiben, um zu der wahrscheinlich nahe bevorstehenden Schlacht eine zureichende Menge fertiger Kartuschen — wenigstens 100 für jedes Stük Geschüz, — zu haben. Zwen Lieutnants gehen der Reihe nach mit 4 bis 6 Konstabeln in beide Pulverkammern. Aus Vorsicht legen sie

zuerst alles, was sie von Metall, vorzüglich von Stahl und Eisen an sich haben, ab, um jede, daraus leicht entstehende Gefahr zu verhüten; dann werden die Lufen, welche in die Pulverkammern führen, geöffnet, nach ihrem Hinabsteigen gleich wieder geschlossen, und zu mehrerer Sicherheit bey jeder 2 Schildwachen gestellt, bis die aufgegebenen Arbeit vollendet ist. Diese Füllung von Kartuschen wird täglich fortgesetzt, um eine hinlängliche Menge derselben zum Gefechte bereit zu halten, und jedesmahl die Anzahl derselben angezeigt; denn das Laden mit losem Pulver geht viel langsamer und ist nirgends so gefährlich als auf Kriegsschiffen, wo, selbst dann wenn man auch mit Kartuschen ladet, der Fußboden beständig naß erhalten wird, damit das allenfalls verschüttete Pulver sich nicht entzündet. Man darf kühn behaupten, daß der größte Theil der Schiffe, welche durch Entzündung der Pulverkammern in die Luft fliegen, weit mehr durch unvorsichtige Vernachlässigung im Innern, als durch die unmittelbare Wirkung des feindlichen Feuers dieses grausenvolle Unglück erfahren haben.

Da der Wind sich verstärkt, so werden die Bramsegel festgemacht, und um dies zu bewerkstelligen, die Bramgassen hinauf! gerufen; das sind nämlich diejenigen Matrosen, welche, der Vertheilung der Schiffsmannschaft zufolge, unter einem Bootsmanns- oder Schiennansmaat, oder einem Quartiermeister auf die Bramraaen gehören.

Bey zunehmender Verstärkung des Windes wird überall! gerufen, um die Marssegel zu reffen, und die Leute werden nach der Rolle folgendergestalt zu dieser Arbeit vertheilt. Am Fuß des großen und des Fockmasts werden bey jedem 2

besabene und aufmerksame Matrosen gestellt, um die Marsgeytau in Ordnung zu halten, und nöthigenfalls zu entwirren. Auf der Vormarsgeraa unter dem Schieman oder dessen Maat, seine Gassen und andere Matrosen, in allem 18 Mann auf jeder Seite. Auf die große Marsgeraa an jeder Seite 20 Mann mit Inbegriff der Bootsmannsmaats - Gassen, unter Aufsicht des Bootsmanns oder dessen Maats. Auf die Kreuzgeraa auf jeder Seite 10 Mann unter einem Quartiermeister, woben dessen Ruderer mitgezählt sind.

In Südosten wird ein Schiff entdeckt, welches, nach Schätzung, seinen Lauf Westnordwest richtet, und folglich hinter der Flotte wegsegeln würde, wenn diese ihren bisherigen Kurs fortsetzte; da aber die Fregatten und Kutter derselben mehrere Stunden voraussegeln, aber schon zu entfernt waren, um dasselbe zu entdecken, als es in den Gesichtskreis der Flotte kam, und es wichtig ist, Erkundigungen vom Feinde einzuziehen, so erhält unser Schiff durch Signale Befehl, darauf Jagd zu machen, während dem die übrige Flotte die Marssegel festmachen und die Untersegel aufgehen läßt, um ihren Lauf zu verzögern, weil der Wind auf diese und die Stag- und Stänge- Stagssegel nun nicht mehr so viel Wirkung hat.

Unser Schiff fällt sogleich ab, und da es jetzt vor dem Winde segelt, das andere aber gegen den Wind laviert, folglich langsam fortrückt, so darf man hoffen, solches bald zu erreichen: allein kaum bemerkt es, daß Jagd darauf gemacht wird, als es plötzlich abfällt, alle Segel, die das Fahrzeug nur tragen kann, beysetzt, und davon eilt. Die Handelsschiffe suchen jederzeit den Kriegsschiffen — vorzüglich den Flotten, — aus-

zuweichen, indem sie durch dieselben visitirt und oft gezwungen werden, ihren vorgeetzten Lauf zu verlassen und zu ihrem großen Schaden bey der Flotte zu bleiben. Da jedoch der Neptun — so heißt unser Schiff, — ein vortrefflicher Segler ist, und aus eben diesem Grunde den Auftrag erhielt, diese Jagd vorzunehmen, so vermehren auch wir alle Segel, und gewinnen ansehnlich auf dasselbe, so daß wir es bald einhohlen werden. Ehe wir noch auf einen Kanonenschuß genähert sind, wird aus einer der auf dem Bak stehenden, vorn hinausgerichteten Kanone — deswegen Jagdstücke genannt, — gefeuert. Dies ist nicht zu frühe, da der blinde Schuß nicht darauf abgesehen ist, um das Fahrzeug zu treffen, sondern eine bloße Warnung, um seine Fahrt anzuhalten und beyzudrehen, nämlich nahe an uns zu kommen. Da aber dieser Ruf ohne Wirkung bleibt, so wird nun alle 5 Minuten eine Kugel in Bogenschüssen, erst neben hin, dann gegen dessen Segelwerk abgefeuert; da es nun merkt, daß es nicht entkommen kann, dreht es endlich bey, und wenn dasselbe in der Nähe ist, wird es mit 1 Offizier, 1 Defoffizier und einigen Matrosen von unserm Schiffe besetzt, visitirt, und genöthigt, demselben zu folgen. Während der Hinfahrt unserer Schuppe, mit welcher der Kapitän des Handelschiffs auf das unfrige gebracht wird, wendet dieses nach Süd süd west, um ohne Zeitverlust die Flotte einzuhohlen, welche indessen ihren Lauf geändert und nach Süd gerichtet, und eben dadurch unsere Vereinigung mit ihr befördert hat.

Wenn eine Flotte den Feind aufsucht oder eine geheime Unternehmung auszuführen hat, so muß sie alle ihr begegnenden Schiffe anhalten, und sie zwingen, mitzusegeln, um

Tabelle IX.

Rapport an Seine Excellenz den commandirenden Admiral
der holländischen Flotte.Am Bord der Fregatte Argus
den 23ten April 1806.

1.	Nro. des angehaltenen Schiffs?	Nro. 14.
2.	Bauart?	Ein Bril.
3.	Nahme des Fahrzeugs? . .	Chetis.
4.	Nahme des Schiffers? . .	Peter vor de Wind.
5.	Woher?	Von Surinam.
6.	Wohin?	Nach Amsterdam.
7.	Wenn abgeseget?	Den 29sten März leztthin.
8.	Ladung?	Kaffe, Baumwolle &c.
9.	Mannschaft?	36 Seeleute und 8 Passagiers.
10.	Geschüz?	10 Drehbassen.
11.	Größe des Schiffs? . . .	300 Tonnen.
12.	Wo gebaut?	Saardam.
13.	Nheders?	Jan Roeloffs und Companie.

Die besondern Fragen sind folgende:

1.	Seyd Ihr der Englischen Flotte begegnet und wenn? .	Den 9ten April.
2.	Wo?	39 Grad NBreite u. 45 W Länge.
3.	Wie stark war sie?	6 Linienschiffe und 2 Fregatten.
4.	Unter wessen Befehl? . . .	Admiral Strachan.
5.	Wie war der Wind?	Nordwest bey Nord.
6.	Wie segelte sie?	Ueber Vastbord mit Steuerbords- bassen zu.
7.	Hat sie euch visitirt? . . .	Ja.
8.	Wißt Ihr sonst was Neues?	Nichts.
		Sign. der Offizier vom Piket.

EXHIBIT

THE UNITED STATES OF AMERICA
IN SENATE
COMMISSIONERS OF THE GENERAL LAND OFFICE
WASHINGTON, D. C.

No. 1	
No. 2	
No. 3	
No. 4	
No. 5	
No. 6	
No. 7	
No. 8	
No. 9	
No. 10	
No. 11	
No. 12	
No. 13	
No. 14	
No. 15	
No. 16	
No. 17	
No. 18	
No. 19	
No. 20	
No. 21	
No. 22	
No. 23	
No. 24	
No. 25	
No. 26	
No. 27	
No. 28	
No. 29	
No. 30	
No. 31	
No. 32	
No. 33	
No. 34	
No. 35	
No. 36	
No. 37	
No. 38	
No. 39	
No. 40	
No. 41	
No. 42	
No. 43	
No. 44	
No. 45	
No. 46	
No. 47	
No. 48	
No. 49	
No. 50	
No. 51	
No. 52	
No. 53	
No. 54	
No. 55	
No. 56	
No. 57	
No. 58	
No. 59	
No. 60	
No. 61	
No. 62	
No. 63	
No. 64	
No. 65	
No. 66	
No. 67	
No. 68	
No. 69	
No. 70	
No. 71	
No. 72	
No. 73	
No. 74	
No. 75	
No. 76	
No. 77	
No. 78	
No. 79	
No. 80	
No. 81	
No. 82	
No. 83	
No. 84	
No. 85	
No. 86	
No. 87	
No. 88	
No. 89	
No. 90	
No. 91	
No. 92	
No. 93	
No. 94	
No. 95	
No. 96	
No. 97	
No. 98	
No. 99	
No. 100	

nicht durch sie an den Feind verrathen zu werden; sie müssen sich in einer Linie an der Luffseite der Flotte unter ihrem Geschütz halten, und damit sie nicht entweichen können, werden einige Fregatten windwärts derselben bey den vordersten und hintersten Schiffen postirt, um sie zu beobachten und in Ordnung zu halten.

Der Schiffer oder Kapitän — wie dieser Titel an Kaufahrer genisbraucht wird, — erhält bey seiner Ankunft gegründete Vorwürfe, daß er nicht auf den ersten Schuß Folge geleistet und beygedreht habe; dann werden ihm die gewöhnlichen Fragen vorgelegt, und seine Antworten durch den Schiffssekretär aufgezeichnet und hernach in's Tagebuch eingeschrieben, auch dem Admiral auf folgende Art — siehe Tabelle IX. — Rapport gemacht.

Die Pässe und andern nothwendigen Papiere, womit jeder Schiffer versehen ist, dienen als Belege zu seinen Antworten, und werden daher genau untersucht und mit diesen verglichen. Hierauf läßt man ihn, wenn wichtige Beweggründe dazu nöthigen, der Flotte folgen, sonst aber, wenn alles richtig befunden worden ist, und der Schiffer sich mit dem Schiffskapitän wegen der Geldbuße*) abgefunden hat, nach erhaltener Warnung seinen Lauf fortsetzen; im gegenwärtigen Fall geschieht das Erste.

*) Die Geldbuße ist die Strafe seiner Weigerung, auf den ersten Schuß bezudrehen, und wird nach der Zahl der Schüsse berechnet. Ich erinnere mich nicht mehr an die Daxe, die nachstehende mag daher wohl ganz irrig seyn, zumahl sie bey allen Nationen verschieden ist, doch zeigt sie wenigstens die Grundsätze ihrer Berechnung an. Für de

Ähnliche Vorfälle ereignen sich beynahe täglich, vorzüglich bey den voraussegelnden Fregatten, welche die Handelsschiffe eher entdecken und leichter einholen, da diese ihnen weniger als der Flotte, die noch außer dem Gesichtskreise ist, auszuweichen suchen.

Die vorgelegten Fragen haben zur Absicht, durch die Zusammenstellung der Antworten von einer Menge von Schiffen aus verschiedenen Nationen und Gegenden, Data zu erhalten, um die Richtung der feindlichen Flotte und die Stelle, wo sie auf der unermesslichen See anzutreffen sey, zu berech-

ersten blinden Schuß wird nichts bezahlt; für den zweiten 10 Gulden, für den dritten 25 Gulden, für den vierten 100 Gulden und sofort im steigenden Verhältniß. Der erlittene Schaden ist für eigene Rechnung. Da diese Geldstrafe jedem Seefahrer bekannt ist, so kommt es auf ihn an, ob er sie durch Beydrehn vermeiden oder Gefahr laufen will, sie bezahlen zu müssen: indem er vermittelst des günstigen Windes und des großen Vorsprungs zu entkommen hoffte, welches oft gelingt. Wenn ein Schiff in den Strom Surinam einläuft, so darf es nicht vor dem Fort Amsterdam ohne Erlaubniß vorbeysegeln. Thut es dies, so wird es durch eine Stüßkugel, die hinten wegschiet, an seine Pflicht erinnert, und muß dafür 15 Gulden bezahlen. Beharrt es auf dem Vorbeysegeln, so erhält es eine zweyte Kugel, die am Vordertheil vorbeyschreicht und 30 Gulden kostet, und bleibt es noch länger hartnäckig, eine dritte über das Verdeck, welche mit 45 Gulden bezahlt werden muß. Ein noch längerer Eigensinn würde verursachen, daß man dasselbe feindselig behandeln und in den Grund bohren würde. Vielleicht sind beide Geldbußen nach gleichen Grundsätzen auf die eine oder andere Art bestimmt,

nen, und aus dem Resultat ihre Absichten zu entdecken, und darnach unsern Lauf zu bestimmen.

Wenn man nun erwägt, daß es auf diese Art selten mislingt, die Wahrheit zu erfahren, so ist es allerdings ein gefährliches Wagemuth für den Kapitän eines neutralen Handelsschiffs, sich durch Vorliebe oder Haß zu falschen Angaben bewegen zu lassen. Befindet er sich noch bey der irregeleiteten Flotte, wenn seine Lügen durch andere Nachrichten oder durch den Erfolg entdeckt werden, so hat er sich's selbst zuzuschreiben, wenn er als Feind — wofür er sich selbst erklärt hat, — behandelt wird; hat man ihn aber fortsegeln lassen, oder ist es ihm gelungen, zu entweichen, so hat er dadurch nur wenig gewonnen, und ist nur jetzt einer wohlverdienten Züchtigung entgangen, denn der Inhalt seiner Papiere wird der ganzen Flotte und durch die Zeitungen allen Seelenten mitgetheilt, und er als ein Betrüger bekannt gemacht; wehe ihm, wenn er je betreten wird. Auch wird der Souverän, dem die durch ihn misleitete Flotte zugehört, ihn bey seiner Regierung verklagen und Genugthuung fodern. Die Schadenfreude und die von der feindlichen Flotte erhaltene — sehr unwahrscheinliche — Belohnung möchten ihm daher wohl wenig Vortheile bringen.

Diese Betrachtungen wurden durch die wiederholten Nachrichten veranlaßt, daß der Admiral Lord Nelson auf seiner Fahrt nach Westindien im Sommer 1805 durch die falschen Berichte der amerikanischen Schiffer irregeführt worden sey, und darum die französische Flotte verfehlt habe. Die Richtigkeit dieser Nachrichten ist — aus obigen Gründen, — sehr zu bezweifeln. Nelson, groß am Tage der Schlacht, war nicht

glücklich im Auffinden des Feindes; es war ihm leichter, sie zu schlagen. Diese Behauptung bestätigte sich auch dadurch, daß ihm schon 1798 die nach Egypten segelnde und von ihm verfolgte französische Flotte entgieng. Vielleicht waren eben die Eigenschaften, die ihn zum Sieger machten, Schuld, daß er den Feind auf offener See verfehlte. Es ist übrigens eine der vorzüglichsten Geschicklichkeiten der brittischen Seeleute, die Fahrt des von ihnen verfolgten Feindes zu berechnen und ihn aufzufinden, wofür sie denn der Sieg und die Wegnahme reichbeladener Fahrzeuge belohnt. Von dieser Abschwweifung kehren wir wieder an Bord unsers Schiffs zurück, das während derselben seine Stellung in der Flotte wieder eingenommen hat.

Die Flotte setzt diesen Lauf fort, bis neuere Nachrichten eine neue Richtung angeben. Da einige Seehäfen befreundeter oder neutraler Mächte nicht sehr entfernt sind, so wird eine vorzüglich gutsegelnde Fregatte dahin entsandt, um von unsern Konsuln und Bekannten Nachrichten vom Feinde einzuziehen; sie hält sich daselbst nur kurze Zeit und unter dem Vorwande auf, ihren Wasservorrath zu ergänzen, woran sie auch wirklich arbeitet, und stößt dann auf einer, nach bestimmter Voraussetzung bezeichneten Höhe, wieder zur Flotte.

Sechster Abschnitt.

Der Sturm.

Eben da der Wind den Lauf der Flotte und die Hoffnung zu begünstigen schien, die Feindliche zu erreichen und zu besiegen, dreht sich derselbe nach West und wird so schwach,

daß endlich eine vollkommene Windstille eintritt. Die Segel und Flaggen hängen schlaff herab; sogar der am hohen Mast sonst vom leisesten Hauche flatternde Wimpel scheint unbeweglich. Das Meer ist ohne die geringste sichtbare Wallung und das Bild der Schiffe spiegelt sich deutlich und klar, doch umgekehrt in der glatten einförmigen Wasserfläche. Man könnte darauf schreiben — pflegen die Seeleute zu sagen, — es ist todtstill. Dieser Anblick kann zwar auf eine kurze Zeit gefallen, erregt aber bald Langeweile und Ueberdruß. Doch geht diese Zeit nicht ganz verloren. Die Offiziere, die keinen Dienst zu versäumen haben, benutzen diese Gelegenheit, um ihre Freunde auf den andern Schiffen zu besuchen. Täglich werden Kartuschen gefüllt, um den Vorrath möglichst zu vermehren, und die Offiziere und Konstabeln lösen sich beständig bey diesem Geschäfte ab. Auch werden alle Theile des Schiffs genau untersucht, um alles, was während der bisherigen Fahrt gelitten hat, auszubessern, und so vollkommen als möglich herzustellen, und dies ist desto nothwendiger, da auf eine solche gänzliche Windstille gewöhnlich ein Sturm folgt.

Am Abend des zweyten Tages erhebt sich wirklich der Wind aus Südwest, und verstärkt sich wirklich so sehr und schnell, daß, ehe man noch Zeit gewinnt, die Bramsegel einzuziehen, eines derselben zerreißt. Die Marssegel werden gereßt und alles Tauwerk gehörig besorgt. So wie der Wind heftiger wird, verlängern die Divisionen und Schiffe den zwischen ihnen befindlichen Abstand von einer auf zwey Kabellängen, um nicht Gefahr zu laufen, aufeinander zu treffen und sich zu zerschmettern; die Laternen auf dem Haf-

borde und in der großen Marie werden ausgefesselt; die Zahl der Auskuter wird vermehrt, und wenn diese ein Schiff bemerken, das sich zu sehr nähert, so wird durch's Sprachrohr zugerufen, oder die Trommel gerührt, oder die Gloke geläutet, um ihm ein warnendes Zeichen zu geben, damit es abwende. Da aber der Wind sich zum Sturm verstärkt, und jenen Schall übertönt, so wird Feuerwerk abgebrannt, und von Zeit zu Zeit ein Kanonenschuß abgefeuert, um das Annähern zu verhüten. Gegen Morgen artet der Sturm zum schrecklichsten Orkan aus; jedes Schiff sucht sich zu entfernen und sich zu helfen so gut es kann. Ehe noch die Resen der Marssegel aufgelöst, und diese festgemacht werden können, zerreißt durch einen heftigen Windstoß die Luibrasse des Vormarssegels; durch die Erschütterung fällt ein Mann von der Raa über Bord in die brausenden Wellen; ein anderer stürzt auf das Deck und bricht den Arm. Mit verstörten Blicken laufen die Leute verwirrt durcheinander und scheinen unschlüssig, wo sie zuerst Hand anlegen sollen. Doch der durch's Sprachrohr hohltonende Ruf der Lieutenants und die Pfeifen der Deckoffiziere beflügeln die Matrosen zur Arbeit. Einige klettern trotz des heftigen Schwankens des Schiffes auf die Raan, und bemühen sich die zerrissenen und mit Geräusche in den Wind flatternden Segel abzunehmen, oder die noch Ganzgebliebenen festzumachen; die Masten beugen sich, knarren, und drohen zu zersplittern. Das Krachen des Schiffgebäudes; das Rollen der sich lösenden Kanonen; das Heulen des Sturms im Lau- und Tafelwerk; das Toben der einstürzenden Fluthen; das verworrene Getümmel der Schiffslente; das Geklirr der Kettenpumpen, und das entsetzliche

Getöse machen die grausenvollste Wirkung. Bald wird das Schiff auf den Gipfel hoher Wellen geschleudert, bald stürzt es zwischen Wogen, die höher als seine Masten sind, in Abgründe, und scheint durch ihr Zusammenschlagen überschwemmt werden zu sollen. Mit fürchterlichem Krachen stürzt der Fockmast über Bord. Die Deffiziere schreyen und pfeifen gegen und durcheinander, und mit Aexten eilen die Matrosen herbei, um die Stagen, die Pardunen und Wandtaue abzuhasen und das übrige verwinkelte Tauwerk zu lösen oder zu zerschneiden, damit der nachschleppende Mast nicht noch die hohe Gefahr vermehre, sondern forttreibe. Daß bey so drohenden Umständen sowohl der Schiffskapitän als die übrigen Offiziere zugegen sind und alle Schiffsmannschaft zur Thätigkeit anspornen, bedarf wohl kaum einer Erwähnung: denn wer wollte der Ruhe oder Bequemlichkeit wohl genießen mögen, wenn das Schiff in so großer und augenscheinlicher Gefahr schwebt?

Es ist eine ausdrücklich auferlegte und beeidigte Pflicht eines Secoffiziers, und überhaupt eines jeden im Dienst des Staats befindlichen Seefahrers: bis auf den letzten Augenblick alle Kräfte zur Rettung des Schiffs anzustrengen, und im Falle solche unmöglich wäre, so ist der höchste im Range, oder der Befehlshaber eines jeden Schiffs, wäre es auch nur ein Boot, auf seinen Eid, seine Verantwortlichkeit und seine Ehre verpflichtet, der Allerletzte am Bord des sinkenden Fahrzeuges zu bleiben.

Der Sturm dauert auch nach Anbruch des Tages noch in seiner ganzen Hestigkeit fort, und macht die Anstalten zur Besegelung des Vordertheils des Schiffs theils unmöglich, theils überflüssig, weil man doch keine Segel besetzen dürfte.

Von der Flotte erblickt man kaum in der größten Ferne einzelne Schiffe, ein Spiel des Sturms vor Top und Takel treiben, und man ist sogar nicht darüber einig, ob sie zu der Flotte gehören oder nicht. Mehrere behaupten ja, und einige wollen gar so scharfsichtig seyn, sie an ihrer Bauart zu erkennen, und kommen doch nicht in der Angabe der Namen überein. Andere, denen die Furcht aus den Augen blift, behaupten sogar, es seyen feindliche Schiffe, und vergrößern dadurch sich selbst die Gefahr, ohne zu bedenken, daß, wenn auch ihre Behauptung gegründet wäre, der Sturm für die feindlichen Fahrzeuge wo nicht mehr, doch eben so gefährvoll und verderblich ist, als für die unsrigen. Allein bey dessen Fortdauer verliert man auch noch diese wenigen Schiffe aus dem Gesicht und treibt verlassen auf den emporzten Fluthen der unbegrenzten wilden See umher. Die Handelsschiffe, welche man genöthigt hatte, mitzusegeln, haben die Gelegenheit — wo jeder für sich selbst genug zu thun hatte, — benutzt, um Reißaus zu nehmen, woben die Richtung des Windes sie nicht wenig begünstigte.

Sobald die angestrengte Arbeit mit dem über Bord gestürzten Mast beendet ist, wird der Schiffsmannschaft Brandwein ausgetheilt, und da es wegen der heftigen Bewegung gefährlich wäre, in den Küchen Feuer zu machen, so wird ihr, statt der gewöhnlichen Kost, Zwiebel, Butter und Käse gereicht, um so viel möglich die ermatteten Kräfte herzustellen.

Wie mancher schwört jetzt in seinem Herzen, nie wieder ein Schiff zu betreten, wenn er, aus der gegenwärtigen Gefahr errettet, das Glük erlebe, vom Seedienste befreit zu werden. Die große Anstrengung, die darauf erfolgte Abmat-

tung, der noch immer tobende und mit Untergang drohende Sturm, die außerordentliche Bewegung des Schiffs, und die sehr dürftige Kost, nebst der in einer solchen Lage eben nicht aufmunternden Aussicht auf eine mörderische Seeschlacht, machen eine vorübergehende kleinmüthige Stimmung sehr verzeihrlich; jedoch der Bankelmuth der Seeleute, der mit der Unbeständigkeit des Elements, auf dem sie leben, in so innigem Verhältniß steht, bürgt dafür, daß jener so wenig heroische Gemüthszustand von kurzer Dauer seyn werde.

Am dritten Tage verliert endlich der Sturm etwas von seiner Hefigkeit, und da man mit Grund hoffen darf, er werde sich allmählig legen, so wird die eine Hälfte der Mannschaft entlassen, um auszuruhen, sich zu erholen und zu neuen Arbeiten zu stärken. So wechseln beide Quartiere von vier zu vier Stunden ab, bis der Sturm vorüber ist. Die Offiziere und Steuermänner versuchen einige Beobachtungen mit den Höhenmefinstrumenten zu machen, allein der schwarzbewölkte Himmel und die noch sehr heftige Bewegung des Schiffs lassen zu keinem Resultate kommen. In der vierten Nacht legt sich endlich der Sturm, und die Gewölke zertheilen sich. Die Morgenröthe blizt an einzelnen Stellen über die dunkeln Flutthen hin. Noch geheet zwar die See hoch, noch weheet ein starker Wind, der aber nach und nach in eine frische Kühle übergeheet. So wie er sich vermindert, wendet er sich nach West und wirkt folglich in einer veränderten Richtung auf die Wogen, welche dadurch bald niedriger werden. So nimmt die Wasserfläche in Kurzem eine freundlichere Gestalt an. Der Sonnenstrahl, der durch das zerrißene Gewölke herabfällt und sich an den Seitenflächen

der Wellen bricht, der sanfte Westwind flößen neues Leben und Frohsinn in das wankelmüthige Herz des Seemanns. Die Ruhe, die ihm nach überspannten Arbeiten, nach überstandener Gefahr entgegenwinkt, die gute Kost, die man ihm reicht, söhnen ihn bald mit der so oft verwünschten und immer wieder ersehnten See aus.

So wie der Sturm sich legt und dann in einen sanften Wind umwandelt, werden nach und nach mehr Segel beygesetzt. Dies hat jedoch bey dem Verlust des Fokmasts seine großen Schwierigkeiten, theils weil die Schiffe nicht jederzeit Vorrathsmasten an Bord haben, theils weil ihre Länge und ihr Gewicht es höchst beschwerlich machen, sie einzusetzen. Da man indeß zum Glück mit Vorrathsmasten versehen, und es am Besten ist, statt einstweiliger Mittel sogleich den ganzen Schaden herzustellen, wodurch man, da Letzteres endlich doch geschehen mußte, einer zweyfachen Arbeit ausweicht, so erhält der Schiffer den Befehl, den vorrathigen Mast herauszuholen zu lassen, und alles zu veranstellen, um ihn einzusetzen. Man nimmt zwey Vorrathsstangen, bindet die Oberenden kreuzweise aneinander, und setzt den Fuß derselben auf dem Bak gegen beide Schiffsborde fest, so daß das Kreuz lothrecht über der Oeffnung steht, in welcher der Mast durch die Oefe auf das Saadholz herabgeht; in dieser Stellung werden sie mit vielem und starkem Lauerwerk und andern Rundholz tüchtig befestigt und an das Kreuz zwey starke Tafel gebunden. Zwey andere Tafel werden am Maste etwas höher als die Hälfte seiner Länge festgemacht, und diese vier Tafel mit Läufern versehen, die Enden um die Vor- und Hinterspille gelegt, und vermittelst dieser so hoch gewunden, daß der Mast

mit seinem Unterende gerade über jener Oeffnung — die Fischeing genannt, — befindlich ist, wo er dann herabgelassen, in der Mastspur befestigt, und ferner mit Marse, Stängen, Raaren, Wänden, Stagen und Segel zugerüstet wird. Zu der Einsezung gehören aber noch eine Menge anderer Windezeuge und Tauwerk, das Gesagte wird aber hinlänglich seyn, um sich einigermaßen einen Begriff von der Beschwerlichkeit dieser Arbeit machen zu können. *

Das Schiff ward durch den Sturm nach Nord getrieben, und sollte jetzt in beynahe entgegengesetzter Richtung steuern, um die Höhe zu erreichen, welche im Fall einer Trennung schon im Voraus zum Wiedervereinigungs-Punkt angewiesen war. Das Schiff segelt also Süd-Südwest bey dem Winde mit Steuerbordschiffen zu. Nach einigen Tagen fängt man an zuerst eines, dann mehrere Schiffe zu entdecken, sie auch bald für solche, die zur Flotte gehören, zu erkennen; endlich findet sich die ganze Flotte wieder vereinigt.

Jedes Schiff macht nun dem Admiral Rapport von allem, was ihm zugestoßen ist, und von dem Schaden, den es erlitten hat. Einige Schiffe waren mehr, andere weniger beschädigt worden. Einige hatten mehrere Fahrzeuge angetroffen, mit ihnen gesprochen, und Nachrichten von der feindlichen Flotte erhalten.

Der Wind bleibt westlich und wehet sanft, was freylich nicht sehr die Fahrt, desto mehr aber die Ausbesserung der Schiffe begünstigt. Um diese möglichst zu beschleunigen, müssen alle die, welche nur wenig oder gar nicht gelitten, oder ihren Schaden selbst schon ausgebessert haben, ihre Zimmerleute an das Admiralschiff senden, wo sie nach den empfan-

genen Raporten verhältnißmäßig zu den mehr beschädigten Schiffen vertheilt, und diese folglich in kurzer Zeit wieder völlig in den Stand gesetzt werden.

Nachdem nun alle Schiffe wieder hergestellt sind, reibet sich die Flotte wieder in Marschordnung, und setzt ihren Lauf Südwest bey dem Winde fort, in Hoffnung, der entsandten Fregatte in dieser Richtung zu begegnen, und nähere Nachrichten vom Feinde zu erhalten; allein wider Erwartung vernimmt man gar nichts von ihr, obgleich unsere leichten Fahrzeuge viele Meilen weit vor der Flotte in einem Halbkreise voraussegeln. Erst am fünften Tage wird sie entdeckt, und zwar aus Ost heraufsegelnd. Sobald sie in's Gesicht der Flotte kommt, feuert sie von Zeit zu Zeit einige Kanonen ab, um die Aufmerksamkeit derselben auf sich zu ziehen, und macht Signale, damit diese den Lauf ändere und nach Nordost streue. Auf die dahin zweckenden Signale des Admirals nimmt die Flotte diese Richtung, welche der Wind vorzüglich begünstigt, und da die Fregatte zu gleicher Zeit nordwärts segelt, so erreicht sie jene nach einigen Stunden, und giebt nun bestimmte und zuverlässige Nachricht von der feindlichen Flotte, von welcher sie gesagt und eben darum verspätet worden war.

Im Innern der Schiffe ist nun alles wieder auf den gewöhnlichen Fuß hergestellt; der Dienst geschieht ohne Anstrengung, außer daß das Füllen der Kartuschen und die Uebungen mit dem Geschütz auf's eifrigste betrieben werden. Ohne daß es den Anschein hat, erhalten die Leute nahrhaftere Kost und täglich ein Gläschen Brandwein, wie es heißt, wegen den gehaltenen Strapazen, die doch längst keiner mehr fühlt;

allein wenn der Magen wohl bestellt ist, so schlägt man sich besser. Zufolge eines vom Admiral erhaltenen Befehls wird auf jedem Schiffe bekannt gemacht: daß die Flotte in wenigen Tagen den Feind erblicken, angreifen und schlagen werde, welches allgemein mit einem lebhaften Hurrah! beantwortet wird. Auch der Wind scheint in diesen Zuruf einzustimmen; er bleibt zwar westlich, verstärkt sich aber zur frischen Kühle, und wirklich kann die Flotte keinen günstigern Wind wünschen als diesen, der nach dem Grade seiner Richtung und Stärke die meisten Segel benutzegen gestattet. So setzt sie ihren besflügelten Lauf fort, und alles deutet auf einen entscheidenden Hauptschlag; die feindliche Flotte soll nicht nur geschlagen, sondern vernichtet werden. Freylich opfert man dabey viele Leute und viele der eigenen Schiffe auf; das ist aber nur viel für einen Tag, aber nicht so viel als fünf, sechs kleinere Gefechte kosten und doch nichts entscheiden würden, weil der Feind mit uns doch immer im gleichen Verhältniß steht, da er hingegen durch den Verlust einer entscheidenden Schlacht auf mehrere Jahre hinaus unschädlich wird. Noch ist dabey zu bemerken, daß derjenige, der sich auf eine solche Totalwirkung vorbereitet, benahe unüberwindlich ist. Seine verlorrene Schlacht besteht darin, daß er die feindliche Flotte nur geschlagen, nicht vernichtet hat. Hingegen eine Flotte, die ihren Ruhm darauf beschränkt, so gut, aber nicht besser als jene zu seyn, die räumt ihr den Sieg schon vor dem ersten Kanonenschuß ein. Dies ist die unfehlbare Wirkung des moralischen Kraftgefühls, des Regiments der Erstern, ohne den ein Krieger — gleichviel ob zur See oder zu Lande, — niemals

erwarten darf, daß der frohe Sieg die goldenen Flügel um seine Fahnen schlinge.

Siebenter Abschnitt.

Die Vorbereitung zur Schlacht.

Der günstige Wind weht mit einer Stätigkeit, als ob er Antheil an dem bevorstehenden Siege haben wollte, und der abergläubige Seemann hält dies für eine glückliche Vorbedeutung, wohl gar für ein untrügliches Unterpfand desselben, was seinen Muth nicht wenig belebt. Die Offiziere, Deskoffiziere und befahrenen Matrosen suchen diese gute Stimmung zu erhalten und zu erhöhen. Der ältern und neuern Siege über die Flotten eben der Nationen, die man in wenigen Tagen schlagen will, wird oft gedacht, und jede Gelegenheit benützt, die Schiffsmannschaft von ihren Vorzügen zu überzeugen. Es ist zwar eine Regel, den Feind nicht zu verachten, aber alles hat Maas und Ziel: die Verachtung soll nicht so weit gehen, daß man etwas vernachlässige, oder dessen Widerstand unerwartet, und mit unserer Meinung von ihm im Widerspruch sey, und folglich das Selbstvertrauen schwäche. Da indessen die Gefahr immer auf einen Theil der Leute Eindruck macht — indem die Vorstellung davon stärker als sie selbst wirkt, — so muß man sie in fortdauernder, doch nicht ermüdender Geschäftigkeit zu erhalten, die Gedanken an jene Gefahren zu zerstreuen, und durch den Reiz von Belohnungen, und Furcht vor Schande und Strafe ihre Leidenschaften zu erregen suchen: denn durch letztere werden mehr tapfere Leute gebildet, als durch

die Moral. Ein Offizier, dessen Seele voll starker Leidenschaften ist, und der sie zu rechter Zeit mitzutheilen weiß, wird unfehlbar Andern seinen Muth einflößen.*)

In einer solchen, zu hohen Erwartungen berechtigenden Stimmung, sieht Jeder begierig vorwärts, ob nicht eins der voraussegelnden leichten Fahrzeuge zu erblicken seyn möchte, das durch seine Signale den entdeckten Feind anzeigt. Die Scharfseher wollen schon wieder mit bloßen Augen mehr wahrnehmen, als man mit den besten Fernrohren zu entdecken vermag.

Nach einigen Tagen erblickt man endlich Nachmittags eine von unsern voraussegelnden Fregatten, welche, sobald sie in den Gesichtskreis der Flotte kömmt, durch Signale anzeigt, daß sie die Feindliche entdeckt hat, und durch sie gejagt wird. Ein wildes Hurrah! deutet die Kampflust der Seeleute und ihre Erwartung an, bald das Zeichen zum Angriffe zu sehen. Aber noch ist der Feind außer dem Gesichte; hingegen kommen unsere leichten Fahrzeuge nach und nach zum Vorschein, und bestätigen die Annäherung des Feindes durch ihre Signale, welche durch den Befehlshaber der Avantgarde und späterhin durch den Admiral beantwortet werden. Aller Augen sind nun mit steigender Neugierde auf die feindliche Flotte gerichtet, deren vorsegelnde Fregatten allmählig am Horizont heraufkommen, und von Zeit zu Zeit auf die unsrigen feuern, welche solches nach Umständen erwiedern.

*) *Essay d'une morale relative au militaire français, par Mr. de ***. A Paris chez Durand 1772.*

Unterdessen bricht der Abend an, und es wird Nacht, ehe die feindliche Flotte selbst über dem Horizont erscheint; sogar ihre vorsegelnden Fregatten ziehen sich zum Theil zurück. Um die Mannschaft so wenig als möglich zu ermüden, wird die Wache mit halben Quartieren besetzt, und die übrigen zur Ruhe entlassen, nachdem alles angeordnet ist, um sich in kurzer Zeit zum Gefecht bereit machen zu können. Mit dem Morgenschusse wird *Ueberall!* gerufen, und dann sogleich gespeiset. Bald darauf nähern sich die feindlichen Fregatten in vermehrter Anzahl, welches die nahe Erscheinung der Flotte ankündigt.

Ein Kanonenschuß vom Admiralschiffe, und das Signal: sich zur Schlacht vorzubereiten, wird auf der ganzen Flotte durch den Ruf: *Ueberall! Ueberall!!* beantwortet. Alles drängt sich herbey, um die Zubereitungen beschleunigen zu helfen. Bey einem falschen Alarm, der nur die Übung zur Absicht hat, muß die Schiffsmannschaft zur größten Thätigkeit angetrieben werden, damit sie Gewandtheit und Fertigkeit erlange. Hingegen bey einem wirklichen Alarm muß sie gar nicht übereilt, sondern alles mit Kaltblütigkeit angeordnet, und anscheinend ohne große Wichtigkeit behandelt werden. Da auch der Feind in so großer Entfernung entdeckt wird, so kann es nicht an Zeit fehlen, alle nöthigen Vorkehrungen mit der erforderlichen Ruhe und Ordnung zu vollenden.

Der Schiffskapitän begiebt sich auf's Halbbek. Vier Seefadetten halten sich beständig um denselben, sowohl um seine Befehle zu überbringen, als ihm sonst behülflich zu seyn. Andere werden zu gleichem Endzweck den übrigen Offizieren

bergestellt. Auf dem Halbdeß befinden sich die Matrosen, welche daselbst die Kanonen zu bedienen und die Verschanzung mit Hängmatten zu besorgen haben, und späterhin die Mariniers, endlich die Flaggenleute, welche die Flaggen, Ständer, Wimpel, Laternen, und was sonst zu den Signalen erforderlich ist, zum augenblicklichen Gebrauche bereit halten.

Der zweyte Kapitän und der erste Schiffer tragen die größte Vorsorge für alles, was die Zurüstung des Schiffs betrifft. Wenn das Wetter die Aussetzung der Schluppen und Boote gestattet, so wird solche sogleich bewerkstelligt, damit man Raum gewinne. Die Kaaen werden mit Ketten an die Masten befestigt, um nicht durch die feindlichen Kanonensugeln weggerissen zu werden; auch müssen vorräthige Marsferaaen fertig liegen, so daß sie nur dürfen aufgehiebt werden. Ein Marssegel, ein Klüser, ein Stagssegel und Besan müssen ebenfalls bereit seyn, um im Nothfalle sogleich angeschlagen werden zu können.

In den Marsen und überall, wo es, ohne im Wege zu liegen, nöthig seyn dürfte, wird allerley Launwerk, Blöcke, Priemen, Schmier und dergleichen bey der Hand gehalten, um wenn etwas zerschossen würde, solches sogleich hergestellt oder ersetzt werden könne. An die Marssegelschoten müssen Drossen, die durch einen Block hinunterlaufen, befestigt, und die Läufer an den Nothakeln hinten auf's Halbdeß gebracht werden, um statt der Brassen dienen zu können, und überhaupt sind alle dergleichen Tane mit Vorrathstauen zu verdoppeln, oder letztere wenigstens zum Ersatz bereit zu halten. Eine hinlängliche Anzahl Vorrathsbolzen werden bey'm großen

Kraft niedergelegt, um selbige im Nothfalle daselbst vorfinden zu können. Die Nothstalten am Steuerruder werden an beiden Seiten auf's Halbdekel genommen, um damit steuern zu können, wenn die Ruderpinne zerschossen werden sollte. Um die Anker werden Ketten gelegt, und die Taue gestopft, damit, wenn die Porteurleine oder die Rüsten entzweigengeschossen würden, die Anker nicht ins Wasser fallen und verloren gehen.

Der erste Lieutenant und der Oberkonstabel treffen die vorläufigen Anordnungen in Rücksicht der Artillerie und der übrigen Waffen. Damit der Bedienung der Batterien nichts im Wege sey, werden zuerst alle Hängmatten abgenommen, geschnürt, hinaufgetragen, in die Finkneze gelegt und festgetreten, um gegen das Kleingewehr zur Verschanzung zu dienen, woben an jedem Bord ein Lieutenant die Aufsicht hat. Ferner werden die Kisten, Fässer, Kessel und ähnliche Dinge, welche auf dem Zwischendeck, unter dem Vak oder sonst irgendwo im Wege sind, ohne Verzug in den großen und hintern Raum auf die Seite geschafft. Die Kommandeurs der Kanonen sorgen jeder für die Seinige, lassen sie horizontal richten, die Einhohlstalten an die längs der Mitte des Schiffs am Fußboden befindlichen Ringe befestigen, die Seitentalien losmachen, Ansezer, Hebel, Richtkeile in Ordnung legen, und versehen sich jeder mit Pulverhorn und Raumnadeln. Es wird dafür gesorgt, daß Kartuschen, Kugeln, Pfropfe, Vorrathstalten, Räder, Achsen, Keile und alles, was zur Bedienung des Geschüzes erforderlich ist, in Bereitschaft liege. Die Lunten werden angestekt, zusammen unter Bewachung einer Schildwache in eine Kufe gestellt, und nicht eher als auf Befehl

des Kapitäns vertheilt. Die übrigen Küfen werden mit Wasser gefüllt, und auch die Feuersprizen in Bereitschaft gesetzt, und bis auf weitem Befehl auf der Kuhbrücke aufgestellt. Das Feuer in den Küchen wird ausgelöscht, und sowohl auf dem obern als auf dem Zwischendeck Bier und Wasser in Bereitschaft gehalten, um die Gedrängten zu laben. Die Schlachtlaternen werden über den Stülpforten am Vord aufgehängt, die Laternen in den Pulverkammern aber sogleich angezündet. Die Enterhaken und Enterbeile werden ebenfalls an verschiedenen bequemen Orten bereit gehalten, und einem jeden die ihm nöthigen Waffen zugetheilt.

Der erste Lieutenant hat ferner nebst dem zweyten Schiffer darauf zu sehen, daß der Zimmermann die Pfropfen, um die Grundschüsse zu verstopfen, und überhaupt alles, was zur Ausbesserung nöthwendig und dienlich ist, in hinlänglichem Vorrath bey der Hand habe; auch muß dieser mit seinen Gehülfsen in den Wallgängen beständig aufmerksam seyn, ob und wo ein Let geschossen werde, und damit er überall sich nähern könne, muß alles, was sonst da aufbewahrt zu werden pflegt, auf die Seite geschafft werden. Der Schmid hält gleichfalls das nöthige Eisenwerk bereit, um die Kettenpumpe und was sonst seiner Hülfe bedarf, sogleich herzustellen. Der Segelmacher muß ein mit Werg benährtes und betheertes Blindesegei fertig halten, um nöthigenfalls die Grundschüsse auch von außen zu verstopfen.

Auf der Kuhbrücke ist alles zum Schlachtverband angeordnet, und für die Schwerverwundeten die Betten so eingerichtet, daß die Wundärzte bequem um dieselben herumgehen können. Zu den meisten dieser Anordnungen, als die

Aufräumung des Zwischendecks, die Verschanzung mit Hängmatten &c. wird das aus einem tüchtigen Unteroffizier und 24 vorzüglichen Matrosen bestehende Reservekorps verwendet.

Alles, was hier nacheinander angezeigt ist, wird auf den Schiffen zu gleicher Zeit ausgeführt. Die Offiziere haben überall die Aufsicht, daß es gethan werde, denn es ist nicht genug, daß sie es blos anbefehlen, und wenn sie, jeder in seinem angewiesenen Wirkungskreise, ihre Anordnungen vollendet haben, so machen sie den beiden Kapitäns und dem ersten Lieutenant davon Rapport.

Während diesen Anstalten ist die feindliche Flotte gegen Ost zum Vorschein gekommen, wo sie am äußersten Rande des Horizonts sich in einer langen Linie ausdehnt, und majestätisch heraufsegelt.

Jetzt wird auf dem Admiralschiffe und bald auf der ganzen Flotte Alarm geschlagen, worauf sich die Mannschaft sogleich im Rühl versammelt, wo ihr, vom Halbdekel herab, die Kriegsartikel vorgelesen, und sie dann durch eine kurze, kraftvolle Anrede entflammt wird, dem Ruhm der Flagge und der Ehre des Schiffs durch einen muthvollen Kampf einen erhöhten Glanz zu geben. Am Schluß der Anrede wird ihr die größte Stille und der pünktlichste Gehorsam, den Offizieren hingegen anbefohlen, die Feigherzigen und Ungehorsamen auf der Stelle niederzuschießen. Dann erhält jeder ein Gläschen Brandwein.

Hierauf führen die Offiziere und Deskoffiziere ihre Leute ab, und vertheilen sie auf ihre Posten, die von nun an keiner mehr verlassen darf. Diese Vertheilung geschiehet nach einer Schlachtrolle, in welcher alle Posten bezeichnet,

und die Leute, welche sie besetzen sollen, mit Namen benannt sind. Bey jedem falschen Alarm wird sie genau befolgt, damit ein jeder genau wisse, an welche Stelle er gehöre, und sich daran gewöhne. Die Tabelle X. enthält eine deutliche Darstellung der ganzen Disposition zum Gefecht, und bedarf nur einer kurzen Anzeige einiger besondern Aufträge, um sich einen vollständigen Begriff davon machen zu können.

Der Schiffskapitän ist auf dem Halbdek, wo er nicht nur sein eigenes Schiff, sondern zum Theil auch beide Flotten übersehen und darnach seine Maasregeln treffen kann. Der erste Lieutenant, welcher als sein Adjutant anzusehen ist, unterstützt ihn in allem. Die 4 talentvollsten und thätigsten Kadetten gehen ihm in allem an die Hand. Die 2 tapfersten Kadetten bewachen die Flagge, und haben den gemessensten Befehl, ohne vorhergegangene Anzeige vom Kapitän selbst, oder durch einen Offizier, niemand derselben sich nähern zu lassen, sondern ohne Schonung sogleich niederzumachen, weil es wohl Feigherzige giebt, welche die Flagge zu streichen suchen, um dem Gefechte ein Ende zu machen. Die übrigen Kadetten kommandiren, wenn Offiziere mangeln, und sie dazu im Stande sind, die Abtheilung einer Batterie, sonst aber eine Kanone, oder sind den Offizieren zur Unterstützung beigefellt.

Die Lieutenants kommandiren die Divisionen der Batterieen. Einer derselben hat die Anordnung und Ausführung der Signale zu besorgen, und demzufolge die Flaggenleute unter seinem Befehl. Der Offizier und die Unteroffiziere der Mariniers sind bey ihren Truppen. Der

Oberkonstabel ist in der hintern Pulverkammer; der zweyte Konstabel in der vordern, wo sie die Austheilung der Kartuschen durch einen Theil der übrigen besorgen, und durch die den Batterieen zugetheilten Schiffsjungen dahin tragen lassen. Die übergähligen Konstabeln sind alle auf dem Zwischendeck, entweder bey der Batterie oder bey der Reserve, um in der Nähe zu seyn.

Der Obersekretär, der jetzt eben so wenig als seine Gehülffen Gelegenheit zum Schreiben hat, hält sich entweder bey'm Schiffskapitän, um seine Befehle zu überbringen, oder wie die letztern bey'm Schlachtverband auf, wo sich natürlich auch der Doktor, die Wundärzte, die Frates, der Prediger, und auch die zum Gefechte Untauglichen befinden, und Hülfe leisten.

Der erste Schiffer ist auf dem Halbdeck, um auf die Segel, das Tau- und Tafelwerk des großen und des Besanmaasts Acht zu haben und sogleich alles Nöthige anzuordnen. Der zweyte Schiffer ist auf dem Vak, um den Fockmast und dessen Zurüstung zu beobachten. Die Steuerleute nebst 4 Rudergehülffen sind bey'm Nachthäuschen und Steuerrade, um auf die Richtung des Windes zu achten, und nach dem Befehl des Kapitäns zu steuern. Wenn das Gefecht anfängt, werden 2 Gläser frisch umgewendet, wovon das eine 3 und das andere 4 Stunden läuft; die Steuerleute schreiben alles Merkwürdige so viel möglich auf. Der Oberbootsmann ist im Rühl, um die Handhabung der Segel zu leiten und das Beschädigte zu ersetzen. Der Schiemannt besorgt das Gleiche auf dem Vak. Die beiden Segelmacher sind im Rühl bey den Vorrathssegeln und den Matten, womit die Grundschiffe

von außen verstopft werden. Die Zimmerleute gehen in den Ballgängen und Laufgraben umher, um die Lefen der Grundschüsse von innen zu verstopfen. Der Vottelier, sein Gehülfe, die Küfer und einige von denen, die zum Fechten untauglich sind, halten sich in der Vottlercy auf, theils um das Getränke heraufzulangen, theils daselbst, in der Hölle und in den andern Abtheilungen des untern Schiffsraums das Feuer zu löschen, die Oeffnungen zu vermachen und die durchs feindliche Geschütz oder sonst gestörte Ordnung herzustellen. Der Profosse hält sich am Pumpenbood auf, um daselbst genau Acht zu geben, ob mehr Wasser als gewöhnlich zufließt, und woher? welches er sogleich — insgeheim, um keine Bestürzung und Kleinmüthigkeit zu verursachen, — dem nächsten Offizier und den Zimmerleuten anzeigt, damit der Lef aufgesucht und verstopft werde. Die Gasten der Voots- und Schiemänner sind theils bey ihren Vorgesetzten, theils bey dem Lau- und Segelwerk, theils endlich bey den obern Batterien vertheilt, um in der Nähe zu seyn. Die Kommandeurs der Kanonen haben ihre Leute vorschriftsmäßig dabey angestellt, das Geschütz laden und richten lassen. Die brennenden Linten sind ausgetheilt, aber zugleich dabey verboten worden, nicht ohne höhern Befehl zu feuern. Das Reservecorps hat seinen Posten auf dem Zwischendeck, und ist während dem Gefecht beauftragt, die Verwundeten zum Verband herabzubringen — welches auf den Kestern vermittelst der Tafel geschieht, — und bey einer Wendung des Schiffs, nach dem Ueberlaufen der Leute, welche die Kanonen bedienen, diese vollends festzubinden; schlägt sich aber das Schiff auf beiden Seiten, so wird die Reserve zu den Batte-

rien vertheilt, und ersetzt auch sonst die Verwundeten und Todten.

Wenn die Schiffsbesatzung solchergestalt ihre angewiesenen Posten eingenommen hat, so werden auf allen Deken die Luken geschlossen, damit bey'm Uebergehen von einem Bord zum andern Niemand hinunterfalle, oder aus Feigheit in die untern Schiffsräume sich verkrieche. Nur diejenigen Luken, durch welche das Aufreichen der Kartuschen und das Herabbringen der Verwundeten geschieht, bleiben offen und werden mit Schildwachen besetzt, um zu verhindern, daß Niemand mit Feuer sich nähere, und das Austheilen der Kartuschen verzögere oder gefährde.

Während diesen Anordnungen setzt die Flotte ihren Lauf unverändert nach Nord ost fort, und erhält durch ihre leichten Fregatten, Kutter und Avisojackten nach und nach mehrere und bestimmtere Nachrichten; zum Beyspiel: die feindliche Flotte segle Nordnordwest dicht bey dem Winde; sie habe schon ihre Schlachtordnung formirt; sie bestehe aus 33 Linienschiffen und 10 Fregatten; unter jenen befinden sich drey Dreydecker von der ersten Größe, nämlich von mehr als 110 Kanonen, sieben Schiffe von 80, zwanzig von 74, und drey von 64 Kanonen.

Achter Abschnitt.

Die Seeschlacht.

Die Richtung, in welcher beide Flotten ihren Lauf fortsetzen, hat ihre Annäherung und daher eine Seeschlacht zur unvermeidlichen Folge. Der dazwischen liegende meilenweite Raum verliert jeden Augenblick an Ausdehnung. Die Fre-

gatten und leichten Fahrzeuge, welche bis jetzt auf demselben hin und her kreuzten, erhalten durch Signale Befehl, sich rechts und links zu vertheilen, um die Avantgarde und Arriergarde herumzusiegeln, und sich auf der vom Feinde abgewandten Seite hinter die Admiralflotte zu legen, um die Signale zu repetiren. Dieser Befehl wird unverzüglich befolgt, und während dem die einen nach Nord und die andern nach Süd wenden, giebt der Admiral der Flotte das Signal: auf die Feindliche abzuhalten. Die Flotte segelt zwischen den Fregatten, welche auf den Flügeln aufgebracht bleiben, hindurch, und letztere nehmen ihre angewiesenen Repetitionsposten ein. So wie die Flotten sich nähern, werden auf allen Schiffen das große und das Focksegel aufgegegt, damit man freye Aussicht habe.

In einer ähnlichen Lage befand sich am 21. October 1805 die brittische Flotte unter dem Oberbefehl des Admirals Lord Nelson gegen die kombinierte Französisch-spanische unter der Anführung der Admirale Villeneuve und Gravina, vor der Schlacht bey Kap Trafalgar.

Da eine wirkliche Begebenheit vor jeder noch so gelungenen Dichtung — auf welche ich ohnehin keinen Anspruch mache, — den Vorzug hat, daß sie mehr Interesse einflößt, und weniger die Wahrscheinlichkeit und Möglichkeit verlegt, so mag diese berühmte Seeschlacht, die den Kriegsdienst zur See so genau charakterisirt, der nachstehenden Darstellung desto eher zum Grunde liegen, da sie sich durch eine neue Angriffsweise vorzüglich auszeichnet.*)

*) Es ist eine dem jezigen Zeitgeist eigene und angemessene Unart, alles zu übertreiben. Dies ist auch der Fall

Am 19ten Oktober 1805 erhielt Lord Nelson von den Fregatten *Euryalus*, *Phöbe* und *Nanade*, welche die Bewegungen der feindlichen Flotte bey Radiz beobachteten, die Nachricht: daß sie in See gegangen sey und östlich segle, woraus er schloß, daß sie in's Mittelmeer bestimmt sey.

mit der Seeschlacht bey Trafalgar. Man begnügte sich nicht mit den Umständen, die sie wirklich auszeichnen, sondern fügte den Thatfachen noch die unstatthafte Behauptung bey: sie sey eine der größten — nämlich in Rücksicht auf die Anzahl der Schiffe, — gewesen. Folgende Beispiele sind bestimmt, Irrthümern vorzubeugen oder sie zu berichtigen.

Am 21sten Oktober 1639 griff der holländische Admiral Tromp im Kanal die gegen Schweden bestimmte spanische Flotte unter dem Admiral Queredo an. Von 67 Schiffen brachte letzterer nur 8 nach Dünkirchen; 13 retteten sich in die englischen Dünen, 30 wurden verbrannt, und 16 erobert.

Am 14ten Juny 1665 in der Seeschlacht bey Lowestoffe bestand die holländische Flotte unter dem Admiral von Wassenaer aus 103 Schiffen, ohne die Brander; damals hatten die Holländer größere Schiffe als jetzt: denn ihre Häfen und Rheeden waren tiefer. Die ihr entgegengesetzte englische Flotte unter dem Herzog von York bestand aus 114 Schiffen und 28 Brandern; er verlor 22 Schiffe.

Am 7ten Juny 1672 in der Schlacht bey Solbay hatte der Admiral de Ruyter 91 Schiffe und Fregatten, und 50 bis 60 Brander. Die Engländer hatten über 150 Kriegsschiffe ohne die kleinern Fahrzeuge.

Am 7ten Juny 1673 in der Schlacht bey Schoneveld war die holländische Flotte unter de Ruyter und Tromp 62 Kriegsschiffe und mit den Fregatten über 100 Segel stark. Die kombinierte englisch-französische Flotte bestand aus 150 Segeln. Es wäre sehr leicht, dies Verzeichniß ansehnlich zu vermehren; doch dies mag genug seyn.

Demzufolge segelte die ganze Flotte nach dem Eingange der Straße von Gibraltar, wo ihm der wachsame Kapitän Blakwood meldete, daß der Feind noch nicht durchgese-
gelt sey.

Am 21sten bey Tagesanbruch entdeckte man die feindliche Flotte 6—7 Meilen östlich von Kap Trafalgar. Sie bestand aus 18 französischen Linienschiffen und 8 Fregatten, und aus 15 spanischen Linienschiffen und 2 Fregatten, in allem aus 33 Linienschiffen und 10 Fregatten unter dem Oberbefehl des französischen Admirals Villeneuve. Die Schiffe beider Nationen waren ohne Unterschied durcheinander gestellt. Admiral Villeneuve befand sich an Bord des *Buzentours*, welcher das zehnte Schiff der Avantgarde war; Admiral Gravina war an Bord des Schiffs *Prinz von Asturien*, welches sich in der Arriergarde befand.

Die englische Flotte segelt mit raumem Winde — er war West bey Süd, — weit schneller als die Feindliche bey dem Winde, und gewinnt daher einen beträchtlichen Vorsprung auf dieselbe. Dies bringt den französischen Befehlshaber auf die Vermuthung, der Feind suche seine Avantgarde zu umgehen und zwischen zwey Feuer zu bringen. Er läßt daher seine Flotte im Kontramarsch nach Nord abfallen, um mehr Raum zu gewinnen und die vermuthete Absicht der Britten zu vereiteln. Da er durch diese Bewegung wirklich mehr nordwärts gelangt als diese, so glaubt er auch seinen Zweck erreicht zu haben, und läßt die vordersten Schiffe wieder bey dem Wind anlaufen, um nun selbst die englische Avantgarde zu bedrohen; dadurch erhält die kombinierte Flotte eine bogenförmige Stellung.

Allein Lord Nelson hatte längst die Art seines Angriffs festgesetzt, und schon am 4ten Oktober die Admirale Collingwood und Northesk und die Schiffskapitäns in seiner Kajüte versammelt, und ihnen seine Angriffspläne umständlich mitgetheilt. Dadurch vermied man eine Menge von Signalen und zeitskostenden Anordnungen nebst dem Aufschub, den die Formirung der gewöhnlichen parallelen Schlachtlinie verursacht. Folglich waren nur wenige Signale erforderlich, und es wurden auch nur wenige gemacht, wie aus dem unten stehenden Verzeichniß derselben zu ersehen ist. *)

*) Signale der brittischen Flotte in der Schlacht bey Kap Trafalgar:

Um 6 Uhr 15 Minuten: Befehl: sich in zwei Divisionen zu formiren.

— 6 — 30 — — Befehl: auf den Feind loszufegeln.

— 6 — 32 — — Befehl: sich zur Schlacht bereit zu halten.

— 6 — 40 — — Befehl: Ost zu steuern.

— 7 — 25 — — Befehl: Britannia, Prince und Dreadnought nehmen ihre Stellung nach Gutbefinden.

— 7 — 35 — — Befehl: die Kapitäns der Fregatten sollen an Bord der Victory kommen.

— 10 — 50 — — Telegraph an den Royal Sovereign: Es ist meine Intenzion, die feindliche Linie zu durchbrechen, und ihrem Wiedereinlaufen in Radix vorzukommen.

Lord Nelson ließ sich durch die Bewegungen des Feindes nicht irre machen, sondern gab das Signal: in 2 Kolonnen gerade auf denselben loszusegeln. Um dasselbe zu befehlen, hatten die beiden Admiralschiffe, welche an der Spitze der Kolonnen zu segeln bestimmt waren, nichts weiteres zu thun, als nach Ost abzufallen, die übrigen Schiffe ihnen im Kontramarsch zu folgen, und in dieser Richtung vor dem Winde fortzusteuern. Leicht und schnell ward diese einfache Bewegung ausgeführt. Lord Nelson führte auf dem Linienschiff *Victory* die erste, und der Vizeadmiral Collingwood auf dem Linienschiff *Royal Sovereign* die andere Kolonne. Jede bestand aus 12 Linienschiffen. Der Admiral Northesk befehligte eine Art Reservecorps von 3 Linienschiffen. Siehe Figur 23.

Als die englische Flotte so nahe herangesegelte, ohne die gewöhnliche Schlachtordnung zu formiren, so war es dem französischen Admiral, der den Angriff in dieser Ordnung erwartete, nicht leicht, die seinige zweckmäßig und frühe genug zu verändern, denn seine Schlachtlinie war gar zu aus-

Um 11 Uhr 40 Minuten: Telegraph an die Flotte: England erwartet, daß jeder seine Pflicht thue.

— II — 48 — — Befehl: die Anker auf die kommende Nacht bereit zu halten.

— II — 50 — — Befehl: der *Commandeur* soll seine Stellung hinter der *Victory* nehmen.

gedehnt. *) Es blieb ihm daher nichts anders übrig, als entweder in Retraitordnung sich zurückzuziehen, um dem Gefecht auszuweichen, was bey seiner Ueberlegenheit schimpflich, und aus andern Gründen nicht thunlich war, oder durch ein heftiges Kanonensfeuer die Britten außer Fassung zu bringen,

*) Da, wie schon bemerkt, die kombinierte Flotte aus 33 Linien Schiffen bestand, von denen jedes 150 bis 160 Fuß lang, und von dem nächsten eine Kabellänge oder 150 Mastern, oder 900 rheinländische Fuß entfernt war, so besagte die Länge der Schlachtlinie $150 + 900 = 1050 \times 33 = 34,650$ Fuß oder beynahe anderthalbe deutsche Meilen, oder 3 Seemeilen. Die im 5ten Stuk der Europäischen Annalen 1806 Seite 295 vorgeschlagene, und in der allgemeinen Zeitung vom 3ten und 4ten Nov. 1798 entwerfete Methode des holländischen Admirals Ritter von Rinsbergen: das Durchbrechen der Linie in Seeschlacht zu verhindern, war hier keineswegs anwendbar, und gar nicht auf diese Art des Durchbrechens, sondern auf die bey der parallelen Stellung berechnet. — siehe Figur 72. — Ueberhaupt war es nicht mehr möglich, das Durchbrechen zu verhindern, sobald der neue ungewohnte Angriff in der alten gewöhnlichen Stellungsart erwartet wurde. Man werfe nur einen Blick auf den beygefügtten Plan, so wird man leicht bemerken, daß die Schiffe der kombinierten Flotte alle gegen den Wind steuern mußten, um irgend eine Gegenbewegung zu machen, wodurch sich letztere in eine noch nachtheiligere Stellung gesetzt hätte. Wollte sie aber vor dem Winde abfallen, und eine oder mehrere Linien West und Ost bilden, so wäre sie, da niemand darauf vorbereitet war, sehr bald in Flucht ausgeartet, und ganz gewiß in Detail geschlagen worden.

und ihren Angriff zurückzuschlagen und zu vereiteln. Als ein braver Mann wählte er das letztere, und gab dazu die erforderlichen Signale. Um 11 Uhr 56 Minuten fing die Schlacht an. Schrecklich krachet der Donner von mehr als zweytausend Feuereschünden und drohet den heransegelnden Britten mit Tod und Untergang. Aber die Ausdehnung der Schlachtlinie, und die daherrührende Entfernung von ungefähr einer Seemeile der äußersten Schiffe der Avantgarde und Arriergarde von der nächsten brittischen Kolonne, machen die Wirkung verhältnißmäßig sehr gering. Zwar schlägt wohl zuweilen hier und da eine Kugel ein, zertrümmert eine Maa oder Stänge, beschädigt einen Mast, durchlöchert die Segel, zerreißt einiges Tau- und Tafelwerk, und verwundet oder tödtet einige Leute; allein mit unbeschreiblicher Thätigkeit wird das Beschädigte hergestellt, das weggerissene ersetzt, werden die Todten über Bord geworfen, und die Verwundeten zum Verband herabgebracht, folglich beide den Augen der Schiffsmannschaft entrückt.

Die kombinierte Flotte setzt ihr Feuer lebhaft fort, und da der Wind nur schwach ist und auf sie zuweht, so ist sie durch meilenlange dke Rauchwolken verdeckt, die ihr den Feind unsichtbar und ihr Feuer ungewiß machen. Bald hier, bald da sieht man Wimpel, Masten oder Segel aus dem Dampfge- wölke hervorragen, seltener eine Flagge im Winde flattern, bald aber sich wieder verhüllen.

Die englischen Schiffe haben gemessenen Befehl: nicht eher eine Kanone abzufeuern, als bis sie den Feindlichen auf einen Pistolenschuß nahe sind. Beynahe eine Viertelstunde lang befanden sie sich innerhalb der Wirkung des feindlichen

Feuers, ehe sie solches erwiderten. Der Royal Sovereign fing um 12 Uhr 5 Minuten zu feuern an, indem er unter dem Spiegel der St. Anna — dem größten Schiffe der Arriergarde, — zuerst in die Schlachtlinie der kombinierten Flotte drang. Die Victory durchbrach dieselbe 5 Minuten später und donnerte in der Nähe von 30 bis 40 Schritten mit seinen 68- und 36pfündigen Karonaden und Kanonen nebst den andern ihm folgenden Schiffen, welche von allen Seiten eindrangen, die Feindlichen zusammen, indem sie solche an der Mündung ihrer Feuereschlünde angriffen. Von diesem Augenblicke an wurden keine Signale mehr gegeben. Auf der brittischen Flotte waren keine mehr nöthig; die Einfachheit der Angriffsart und der vorläufige Unterricht hatten sie ganz entbehrlich gemacht. Auf der Kombinierten waren keine mehr möglich. Die Schiffe und Geschwader trennten sich, die Unordnung nahm überhand, die Verwirrung ward allgemein, so daß jeder genug für sich selbst zu thun hatte, und keine Signale weder geben noch darauf achten konnte. Demungeachtet ward der Kampf sehr heftig fortgesetzt; man focht auf der kombinierten Flotte — nach den englischen Berichten, — und vorzüglich auf den spanischen Schiffen mit einer Tapferkeit, die ihren Offizieren zu großer Ehre gereicht.

In den Donner des Geschüzes mischt sich das Knattern des Kleingewehrs, das Getöse der einschlagenden und das Zischen der überwegfliegenden Kugeln, das Krachen herabstürzender Stangen und Maaen, das Flattern der aufgepöseten Segel, und das dumpfe Geräusche der am Bug schäumenden Meereswogen. Dazwischen tönt das Nethzen der Verwundeten, das Nötheln der Sterbenden, die befehlende Stimme

des Kapitäns und der aufmunternde und durch Hurrah beantwortete Ruf der Offiziere, welche, so weit ihre unterhabenden Batterien reichen, beständig auf- und abgehen, und die Mannschaft zur Thätigkeit antreiben. *)

Hier ist das englische Linienschiff *Temeraire* von 98 Kanonen, das sich hartnäckig gegen zwei Feindliche von 80 und 64 Kanonen vertheidigt. Beide liegen ihm dicht an Bord und suchen es zu entern; der Kanonendonner hört auf, denn die Stützporten sind geschlossen, und die Einen schießen sich mit Kleingewehr und Pistolen herum, während Andere die Entershafen auf den *Temeraire* zu schleudern sich bestre-

*) Es ist schon bemerkt worden, daß jede Kanonenlage in zwey oder drey Batterien abgetheilt wird; jede feuert auf einmahl für sich, ohne auf die nebenstehenden zu achten. Einzelne Kanonen werden nicht abgefeuert, weil mehrere, zugleich einschlagende Kugeln eine größere Wirkung hervorbringen, als eben so viel einzeln aufeinander folgende, die bloß einbohren, welches leichter als eine große Oeffnung zu verstopfen ist. Es geschieht auch sehr selten, und nur dann, wenn man sich eine plötzliche und entscheidende Wirkung versprechen kann, daß Lagenweise gefeuert, und nur ein paarmahl wiederholt wird; denn außerdem, daß es sehr schwer oder vielmehr unmöglich ist, mit den Kanonen so regelmäßig wie ein Platon Infanterie zu feuern, besonders in der Schlacht, so würde das Schiffsgebäude gar zu sehr erschüttert werden und davon leiden. Schon die Redensart: Wir gaben dem Feind die volle Lage! beweiset das Ungewöhnliche dieser Art zu feuern, welche darin besteht, daß alle Kanonen, die sich an der gleichen Seite und auf demselben Deck befinden, auf einmahl abgefeuert werden.

ben, um ihn festzuhalten; sogleich springen eine Menge französische und spanische Matrosen, mit Enterbeilen bewaffnet, hinüber, und haken das Tauwerk, vorzüglich die Wände und Stagen in Stüken. Seesoldaten folgen ihnen auf dem Fuß nach, um jene durch ein lebhaftes Feuer zu decken, und ungeachtet des tapfern Widerstandes, wehen bald die französisch-spanischen Flaggen auf dem *Demeraire*. Doch bald bringt neue Mannschaft aus allen Lufen und von allen Seiten heran; die Feinde werden durch Granaten, Gewehr- und Pistolenschüsse, und mit dem Bajonet angegriffen, nach einer heftigen Gegenwehr auseinandergesprengt und auf ihr eigenes Schiff getrieben. Viele stürzen zwischen den Schiffen hinab und werden erdrückt, oder finden den Tod in den Fluthen; die feindlichen Flaggen werden heruntergerissen und dafür die englische nicht nur auf dem *Demeraire*, sondern auch bald darauf über den Feindlichen an Bord der beiden eroberten Schiffe aufgehißt.

Auf jenem Linienschiffe bemerkt man an der eifrigen Beschäftigung der Schiffsbesatzung und an dem Ueberhang der sich neigenden Masten, daß es wegen erhaltenen Grundschüssen im Begriff steht zu sinken; Schluppen und Boote suchen ihm beizustehen, auch andere größere Fahrzeuge eilen mit vollen Segeln herbei, als in der Nähe plötzlich eine Flamme emporblitzt, dem bald ein schrecklicher Knall folgt und heftig die Luft erschüttert. Eine schwarze Dampfwolke hüllt einen Theil von beiden Flotten in dunkle Nacht; Masten, Balken, Segel, Tauwerk, Blöcke stürzen aus der Luft, wohin sie geschleudert wurden, auf die Schiffe und in die Fluthen herab. Verbrannte und zerstückelte Menschen und zerrissene Glieder

treiben auf den Wellen und versinken in den Abgrund. Dies war das grausenvolle Schicksal des französischen Schiffes *Achilles* von 74 Kanonen, das sich schon ergeben hatte. Nur 200 Menschen wurden durch die Bemühungen ihrer edeln Feinde gerettet.

Diese Schreckenszene hemmt auf einige Augenblicke den Kampf der nächsten Schiffe; bald aber wird er mit steigender Erbitterung erneuert. Die entfernten hatten ihn nie unterbrochen. Nelson's Admiralschiff *Victory* tritt mit der *Santissima Trinidad*, dem Größten der feindlichen Schiffe von 138 Kanonen. Von dessen Marsen machten die spanischen Schützen ein heftiges Kleingewehrfeuer, vorzüglich auf das Halbdeck der *Victory* herab, wo der Admiral von mehreren Offizieren umgeben im stärksten Feuer seine Befehle ertheilte. Eine Kugel drang durch einen seiner Ordenssterne; nach einer Stunde starb er als Sieger im Augenblicke des Siegs. *)

*) Ein Held wie Nelson, der in mehr als 130 Seegefechten dem Tode getrozt hatte, konnte ihn auch jetzt nicht fürchten. Er hatte gleich bey Anfang der Schlacht sich mit allen Ehrenzeichen der von mehreren Monarchen erhaltenen Orden geschmückt, und konnte sich nicht entschließen, diese Tropheäen seiner vorigen Siege abzulegen, als ihn Kapitän Hardy darum bat, weil die feindlichen Schützen darnach zielten. Nachdem seine Wunde verbunden war, gab er noch mit Gelassenheit seine ferneren Befehle. Als seine Kräfte schwanden, hatten bereits 15 Schiffe die Flagge gestrichen, und sein Angesicht erheiterte sich noch bey der Nachricht: daß die *Santissima Trinidad* sich ergeben habe. Nun lehnte er sich auf den Arm des Kapitäns Hardy, dankte Gott, daß er seinen Tod mit einem Sieg gekrönt habe, und verschied. Mit Nelson verlor Großbritannien den größten Seehelden unserer Zeit.

Allmählig ward der Kanonendonner immer schwächer, und hörte endlich ganz auf. In weniger als vier Stunden war die Schlacht entschieden. Um 3 Uhr gieng die kombinierte Flotte auseinander; was noch zu entkommen im Stande war, setzte alle Segel bey, um sich zu entfernen. Admiral Gravina lief mit 10 Linienschiffen in Radiz ein. Was von den brittischen Schiffen noch See halten konnte, verfolgte den Feind und suchte seine Fahrt zu verhindern und Schiffe zu erobern. Fünfe von der Avantgarde wurden angegriffen, und eins davon weggenommen; die 4 andern unter dem Admiral Dumanoir entkamen und fielen einige Zeit nachher dem Admiral Strachan in die Hände.

Schrecklich war die zerstörende Wirkung der Feuerschünde. Die siegende Flotte war nach der Schlacht in einer sehr gefährvollen Lage: denn nach der Schlacht wehete ein starker Südwind, der sich den folgenden Tag in Südwest setzte, und zum heftigen Sturm ward. Alle Schiffe waren sehr beschädigt, mehrere entmastet; die wenigsten konnten das Signal: sich vor Anker zu legen, vollziehen, da die Ankertaue zerschossen waren. Die Victory hatte sehr gelitten, konnte jedoch, ungeachtet ihres morschen Zustandes, Nelsons Leiche nach England bringen. Der Royal Sovereign war so übel zugerichtet, daß er am Schlepptau gezogen werden mußte, und Admiral Collingwood genöthigt war, ihn zu verlassen, und seine Flagge auf der Fregatte Euryalus aufzuhissen.

Noch schrecklicher war die Lage der überwindenen Flotte. Von den eroberten Schiffen wurden 14 gleichfalls am Schlepptau gezogen und erhielten ihren Sammelplatz um den Royal

Sovereign, der sich mit ihnen in gleicher Lage befand, wurden aber am folgenden Tage durch den zunehmenden Sturm zerstreut und gegen die Küsten getrieben, wo sie größtentheils scheiterten.

Am 23sten Oktober kamen 10 Linienschiffe von der kombinierten Flotte aus Radiz zum Vorschein, um einige englische Schiffe zu erbeuten; sie zogen sich aber bald zurück, und verloren den *Mayo*, welcher entmastet und genommen wurde, er ward aber vom Tau losgerissen, gerieth auf den Strand und scheiterte. Ueberhaupt wurden 20 Schiffe genommen oder zerstört, und von denen, die in den Hafen kamen, waren nicht mehr als 3 der Ausbesserung fähig. Da der Sturm fortwährend aus Südwest wüthete, so beschloß Admiral Collingwood: diejenigen Schiffe, von denen man die Mannschaft fortbringen konnte, zu vernichten, weil Gefahr obwaltete, daß sie entkommen möchten. Diese Zerstörung war aber bey der so hochgehenden See ein schweres Geschäft; doch gelang sie größtentheils durch die außerordentlichen Anstrengungen der englischen Offiziere und die Ausdauer der Seelente, welcher nichts zu vergleichen war.

Das zu Ende dieses Abschnitts befindliche Verzeichniß der kombinierten Flotte zeigt das Schicksal aller Schiffe derselben, und zugleich auch die Stelle an, welche sie in der Schlachtlinie eingenommen hatte.*)

*) Das Verzeichniß der brittischen Flotte folgt im dritten Abschnitt des neunten Hauptstücks, und dient zugleich, im Signalluche die Erklärung der Signale zu verdeutlichen. Bey beiden Verzeichnissen beziehen sich die beygefüigten Nummern auf den Plan der Schlacht.

Der Verlust der Verbündeten an Todten und Gefangenen war schwerlich geringer als 15,000 Mann, indem mehrere Schiffe mit gesammter Mannschaft verbrannten oder von den Fluthen verschlungen wurden. Es waren 4000 Mann Landtruppen an Bord der kombinierten Flotte, unter dem Befehl des Generals Contamin, der mit dem Oberadmiral Villeneuve auf dem *Buzentaur* zu Gefangenen gemacht wurde. Außer diesen wurden noch gefangen der Vizeadmiral Don Alava und der Kontreadmiral Don Cisneros.

Als man die Gefangenen von den eroberten Schiffen wegnahm, fanden sich dabei so viele Verwundete, daß Admiral Collingwood aus Menschlichkeit durch eine Botschaft dem Gouverneur von Andalusien, Marques de Solano, anbot, solche der Sorgfalt seines Landes zu überlassen, wenn darüber ein Schein gegeben würde. Dieser Vorschlag ward von dem Gouverneur mit Dank angenommen, und zugleich der Gebrauch der spanischen Hospitäler für die brittischen Verwundeten angeboten, wobei er die Ehre Spaniens verpfändete, daß sie sorgfältig sollten gepflegt werden. Dagegen wurden die spanischen Offiziere auf Parole, und die meisten Seeleute auf die erwähnten Scheine unter der Bedingung entlassen: weder zur See noch zu Lande zu dienen, bis sie ausgewechselt seyn würden. Das ganze Land erschallte von Aeußerungen der Dankbarkeit. Zwo Fregatten wurden vom Lande abgeschickt, um die Verwundeten in Empfang zu nehmen, und brachten zugleich alle Engländer, welche auf den gescheiterten Schiffen gerettet worden waren, mit. So gehen Heldennuth und Menschlichkeit Hand in Hand.

Die kombinierte Flotte verlor 1654 Kanonen, also mehr als die Franzosen in Ulm, Wien und Austerlitz erbeutet haben; allein der größte Theil dieser Geschütze versank in den Abgrund. Die Engländer erfochten diesen großen Sieg mit dem geringen Verluste von 423 Todten und 1164 Verwundeten. Unter den ersten sind viele mit den eroberten Schiffen zu Grunde gegangen. *)

Die Schiffe, die außer Stand sind, den Kampf fortzusetzen, zeigen ihre Ergebung dadurch an, daß sie die über dem Hauptbord herabwehende Nationalflagge streichen, nämlich vom Top des Flaggenstabes bis an dessen Fuß herablassen. Ein Offizier wird sogleich mit einiger Mannschaft auf das eroberte Schiff gesandt, und nimmt als Be-

*) Es erschien einige Zeit nach den englischen Berichten von dieser Schlacht auch ein Gegenbericht, der absichtlich entstellt und eben dadurch alles Vertrauens und jeder Widerlegung unwerth ist. Wollte man sich mit der angedichteten Zerstörung der englischen Flotte über die wirkliche Vernichtung der kombinierten trösten, so hätte man doch wenigstens mehr Wahrscheinlichkeit in diese Fiktion bringen sollen. Wie wäre es zum Beispiel möglich, den großen Mast und das Steuerruder des Schiffs Prince, welches fälschlich in den Grund geschossen angegeben wird, auf der spanischen Küste, wo sie an den Strand trieben, zu erkennen? Zudem werden englische Schiffe genannt, die gar nicht bey der Schlacht gegenwärtig waren, zum Beispiel: Queen, Canopus, Donnegal und andere, da hingegen einige, die dabey waren, ausgelassen sind. Alles trägt das Gepräge der Unwahrheit.

fehls habet davon Besiz, indem er die Flagge seiner Nation, entweder allein oder über der Feindlichen, diese aber verkehrt, nämlich das Unterste oben aufhissen läßt. Hingegen werden alle Offiziere und ein Theil der übrigen Mannschaft von den eroberten Schiffen auf die der siegenden Flotte vertheilt.

1901, 280

Tabelle XI.

Verzeichniß der combinirten Flotte.

Nro.	Nation.	Kanon.	Namen.	Befehlshaber.	Schicksal.
1	Span.	84	Neptuno.	.	Von Karolina gescheitert.
2	Franz.	74	Scipion.	Kapitän Beranger. .	Durch Admiral Strachan genommen.
3	Span.	80	Rayo.	.	Von San Lucar gescheitert.
4	Franz.	80	Formidable. . . .	Admiral Dumanoir. .	Durch Admiral Strachan genommen.
5	Franz.	74	Dûgnay Trouin. .	.	Durch Admiral Strachan erobert.
6	Span.	74	S. Franz Dâfisi. .	.	Von Nota gescheitert.
7	Franz.	74	Montblanc. . . .	Kapitän Villegois. .	Durch Admiral Strachan erbeutet.
8	Span.	74	S. Augustin. . . .	.	Durch den Leviathan verbrannt.
9	Franz.	74	Hero.	— Poulain.	Nach Kadix gesücht.
10	Franz.	80	Bugentaur.	Ob. Adm. Villeneuve. .	Von Fouquet gescheitert.
11	Span.	138	S. Trinidad. . . .	Admiral Cisneros. .	Durch den Prince gesenkt.
12	Franz.	80	Neptune.	Kapitän Vestral. . .	Nach Kadix entkommen.
13	Span.	64	S. Leander.	.	Nach Kadix gesücht.
14	Franz.	80	Redoutable. . . .	Kapitän St. Lucar. .	Zu Grunde gegangen.
15	Franz.	64	Intrepide.	— Infernet.	Durch die Britannia verbrannt.
16	Span.	74	S. Justo.	.	Mit einem Mast nach Kadix entkommen.
17	Franz.	80	Indomptable. . . .	— Hubert.	Von Nota gescheitert.
18	Span.	74	Monarca.	.	Von San Lucar gescheitert.
19	Franz.	74	Pluto.	— Cosmer.	Im sinkenden Zustand in Kadix eingelaufen.
20	Span.	74	S. Juan Nepomuc. .	.	Nach Gibraltar gebracht.
21	Franz.	74	Fougueux.	— Bauduin.	Von Trafalgar gescheitert.
22	Span.	110	S. Anna.	Admiral Alava. . . .	Genommen, aber nach Kadix entkommen.
23	Franz.	74	Perwif.	.	Von San Lucar auf dem Strande.
24	Span.	74	S. Idelfonso. . . .	.	Nach Gibraltar gebracht.
25	Franz.	74	Achille.	.	In die Luft geschoßen.
26	Span.	74	Argonauto.	.	Durch den Ajax gesenkt.
27	Franz.	74	Swiftsure.	Kapitän Villemandrin. .	Nach Gibraltar gebracht.
28	Span.	110	Pr. de Asturias. . .	Admiral Gravina. . .	Ohne Mast in Kadix eingelaufen.
29	Franz.	74	Argonaute.	Kapitän Epron. . . .	Im Hafen von Kadix auf dem Strande.
30	Franz.	74	Algeiras.	Admiral Magon. . . .	Genommen, aber nach Kadix entkommen.

Nro.	Nas- zion.	Kas- nonen.	N a b m e n.	Befehlshaber.	Schiffsal.
31	Span.	74	Montanez.	.	Nach Cadix geflüchtet.
32	Franz.	74	Ugle.	Kapitän Bourege. . .	Von Kora gescheitert.
33	Span.	64	Dahama.	.	Nach Gibraltar gebracht.
34	Franz.	40	Themis . Fregatte.		
35	Franz.	40	Kornelie . ———		
36	Span.	44	Mercurio . ———		
37	Franz.	40	Hermione . ———		
38	Franz.	40	Hortense . ———		
39	Span.	44	Flora . . ———		
40	Franz.	40	le Rhin . ———		
41	Franz.	18	le Furet . Kutter.		
42	Franz.	16	l'Argus . ———		
43	Franz.	16	l'Observateur ———		
Als endliches Resultat dieser merkwürdigen Seeschlacht geben die offiziellen englischen Berichte an:					
Nach Gibraltar gebracht: spanische Linienschiffe 3					
— — — — — französ. Linienschiffe 1 4					
Zerstört spanische Linienschiffe 8					
— — — — — französ. Linienschiffe 8 16					
In Cadix wieder eingelaufen, noch dienstfähig 3					
— — — — — sehr beschädigt 6 9					
Fortgesegelt, aber von Adm. St. Rahan genommen 4 4 33					



