



schiffe geschützt sind. Die Artillerie besteht bei „Zara“, „Spalato“ und „Sebenico“ aus je vier Stück 9 cm Uchatius-Stahlbronzekanonen, einem leichten Geschütze und zwei Mitrailleusen; bei Lussin aus drei Stück 35 Kaliber langen Krupp'sche Kanonen und den übrigen. Alle vier Schiffe sind mit Buglancirapparaten zur Abfeuerung von Torpedos versehen. „Zara“ findet als Torpedoschulschiff Verwendung.

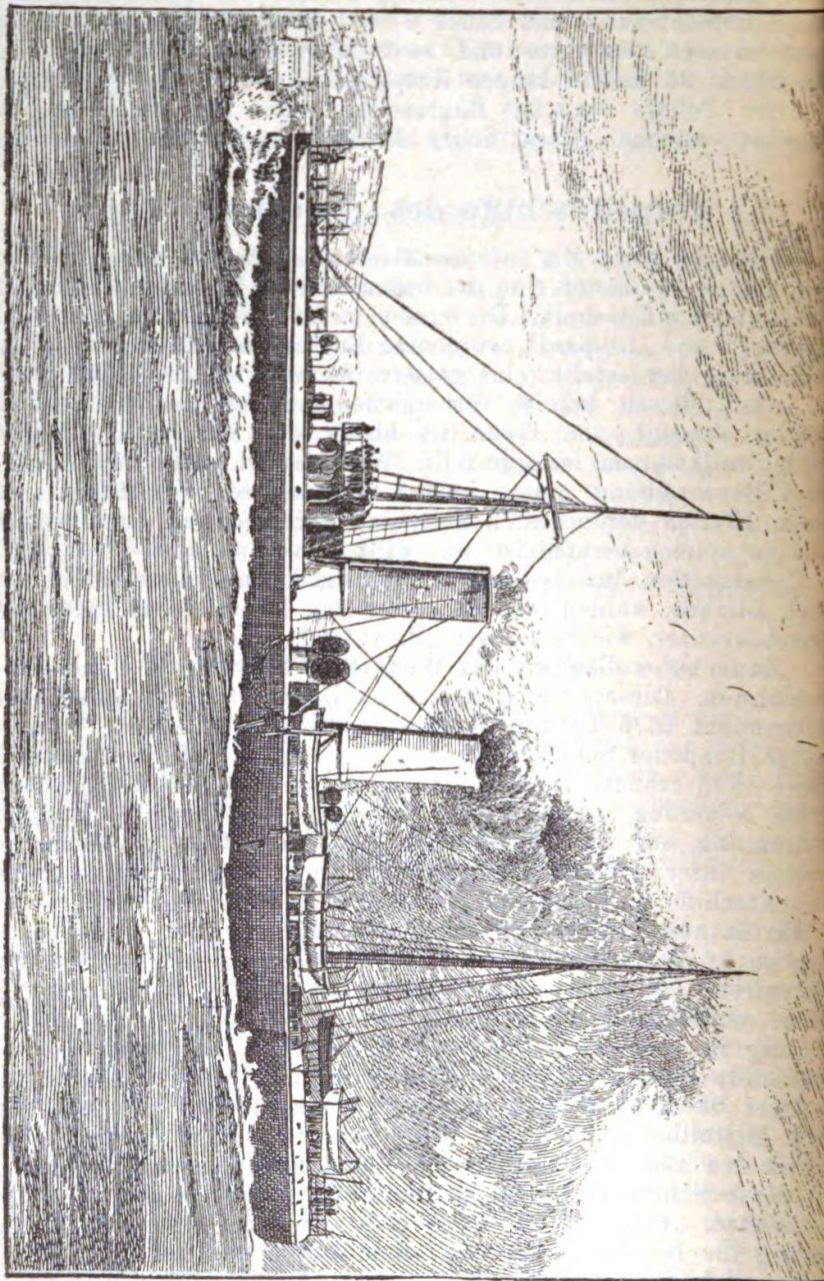
b) Torpedoschiffe des „Panther“-Types.

Dies ist einer der interessantesten Schiffstypen unserer Kriegsmarine wie überhaupt eine der bedeutendsten Errungenschaften der modernen Schiffstechnik. Die ersten Schiffe dieses Typen, nämlich „Panther“ und „Leopard“, wurden in England auf Rechnung unserer Marine hergestellt; eine grössere Anzahl gleicher Schiffe werden nun nach diesen bereits vorhandenen auf unseren heimatischen Werften erzeugt, von ihnen ist bisher der Kreuzer C („Tiger“) bereits vollkommen fertiggestellt. Wir glauben mit einer ausführlichen Beschreibung dieses höchst interessanten Schiffstypen, der den Flotten der neuesten Zeit eine wichtige und hervorragende Rolle zu spielen berufen ist, nur willkommen zu sein. Da sich in der Construction, äusseren und inneren Ausstattung diese Schiffe ganz ähnlich bleiben, wählen wir zu dieser das Torpedoschiff (oder auch Torpedokreuzer, wie es heisst) „Panther“.

Zunächst wollen wir das Wichtigste über dessen Dimensionen angeben. Diese sind: Länge 69 m, Breite 10 m, Tiefgang 4.3 m, Verdrängung 1570 Tonnen. Sowohl „Panther“ als „Leopard“ wurden bei der Londoner Schiffsbaufirma Armstrong und Mitchell Ende des Jahres 1885 erbaut. Diese Schiffe bedeuten eine höchst bemerkenswerthe Neuerung auf maritimem Gebiete. Sie haben die vorzügliche Eigenschaft, auf die Torpedoboote Jagd zu machen, können aber vermöge ihrer grossen Defensivkraft auch zum Angriff grosser Schlachtschiffe in Verwendung gezogen werden. Contractlich war die Firma nur dazu verpflichtet, diesen Schiffen eine Geschwindigkeit von 16 Seemeilen per Stunde zu verleihen, d. h. sie derart zu construiren, dass sie bei einer Dauerfahrt von vier Stunden 64 Seemeilen zurückzulegen im Stande seien; für jede erzielte höhere Leistung in dieser Beziehung war von unserer Regierung eine entsprechende Prämie ausgesetzt. Die Armirung dieser Schiffe besteht aus zwei Stück 35 Kaliber langen 12 cm Krupp-Kanonen und zehn Stück Mitrailleusen. Was die übrige Ausrüstung anbelangt, so sind sie mit den neuesten Einrichtungen und Erfindungen versehen, so dass diese Schiffe wirkliche Musterschiffe zu nennen sind. Der Torpedokreuzer „Panther“ hat denn auch seinerzeit bei seiner Fertigstellung die Beachtung der englischen Admiralität auf sich gezogen, so dass sich diese zur Einführung der gleichen Schiffsklasse in der englischen Marine entschloss.



Fig. 14. Das Torpedoschiff „Panther“ in See unter voller Dampfkraft laufend.





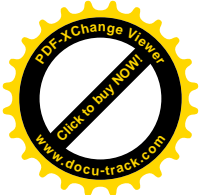
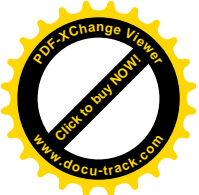
Wir folgen nun der Beschreibung dieses Schiffes, deren sich nicht nur die fachmännisch-militärische, sondern auch die Tagespresse beim Erscheinen desselben bemächtigte. Ein fachmännischer Berichterstatter lässt sich darüber folgendermassen aus:

Nach einer dreiwöchentlichen, wiederholt durch heftige Stürme unterbrochenen Reise lief am 6. Februar 1885, aus England kommend, der Torpedokreuzer „Panther“ in Triest ein. Schon von aussen repräsentirt sich der „Panther“ nach Bauart und martialischem Aussehen als ein Kriegsschiff. Von aussen angesehen ist dieser Torpedokreuzer ein langes, ziemlich hohes Fahrzeug, das vorne einen fast senkrecht abgeschnittenen und achter feinlinig abgerundeten Steven besitzt: besonders imposant erscheint das Schiff in Folge der über der Mitte desselben nach vorne versetzten, hintereinander stehenden mächtig breiten Schlotte.

Das Deck des „Panther“ ist vielfach unterbrochen und hat zahlreiche Auf- und Ausbaue. Zunächst ist das Achterdeck (rückwärtiges Schiffsende) vom sogenannten Casarotte (einer Deckhütte) überbaut. Hier befinden sich die mit Comfort ausgestatteten Cabinen der Officiere, der Speisesalon derselben, die Anricht- und Servicekammern und ganz am Ende die reizende, elegante Wohnung des Commandanten.

Nächst der Achterhütte erheben sich auf dem Deck noch verschiedene Aufbaue, die zum Maschinen-, Kessel- und Schlotraum gehören. Wie rückwärts, ist auch vorne am Bug eine Deckhütte, das Vordercastell. Durch einen engen Gang gelangen wir in das Innere desselben. Es ist zunächst der Mannschaftsraum, weiter vorne ist das Dampfgangspill, denn der Anker wird hier auch mittelst Dampfkraft gelichtet; ganz vorne bereits im Bug ist rechts und links der Oberwasserlancirraum; zur Aufnahme der Torpedos führen Lancirrohre, die, von aussen gesehen, wie Fühler erscheinen nach rückwärts. Eine Etage tiefer, bereits unter Wasser, wohin wir auf eisernen Stiegen gelangen, befindet sich ein ebenso grosser Raum, der gleichfalls der Mannschaft als Aufenthalts- und Aufbewahrungsort ihrer Effecten dient. Ueber dem Vorcstell vor dem vordersten der beiden Maste befindet sich der Panzerthurm für den Commandanten. In demselben ist das Dampfsteuer, die Bussolen, der Telegraph für die Maschine, Sprachrohre in dieselbe, in den Torpedoraum und nach allen Torpedolancirräumen. Schliesslich ist ober diesem Thurme die Commandobrücke. Erwähnen wir noch, dass ganz vorne die massiven Anker placirt sind, und dass man über Bord nach vorne, in die Tiefe blickend, unter dem Wasser einen scharfen und spitzen Rammbug bemerkt, so sind wir mit dem vorderen Schiffstheile fertig.

Wir wenden uns nach rückwärts. Ueber eine steile Stiege gelangen wir in einen Raum, der unter der Achterhütte liegt. Hier befinden sich die Räume der Ingenieure, Maschinisten, des Commissärs und des Arztes. Ueber eine Stiege weiter abwärts in den



innern Schiffsraum steigend, kommt man in den Torpedoraum, das Tageslicht bereits zu ersterben beginnt, da dieser Raum unter Wasser liegt: er dient zur Aufnahme von 24 Lancirtorpedos. Ganz rückwärts befinden sich die Lebensmittel- und Weindépôts, am Ende das Steuer.

Den grössten Theil des inneren Schiffsraumes nimmt die höchst compendiöse Zwillingsmaschine ein. Es ist wahrlich nicht übertrieben, wenn man sagt, das ganze Schiff sei eigentlich nur eine Maschine.

Das Tageslicht ist hier äusserst spärlich, das Auge verirrt sich in den Massen von Stangen, Röhren, Transmissionen, Ueberbrückungen und Verschalungen. Nur allgemach finden wir uns in diesem Wirrwarr zurecht. Der „Panther“ hat zwei gesonderte, nebeneinander stehende Compoundmaschinen in senkrechter Lage, die zweicylindrig sind und jede einen dreiflügeligen Propeller treiben. Die Maschinen indiciren die enorme Leistung von 6000 Pferdekräften. Erzeugt werden dieselben im Kesselraume.

Als stiege man hinab in den Orcus, empfängt Einen hier totale Finsterniss. Wir stehen hier vor der ersten Parallele der sechsfachen Kesselreihe. Quer über das Schiff, senkrecht auf der Längelinie desselben, geht der tiefe Schacht. Seine Rückwand bildet wieder eine wasserdichte Schote, die uns vom Maschinenraume trennt, während die Stirnwand jene des ungeheuren Kessels selbst ist; vier Löcher starren uns aus dieser entgegen, es sind die Feuerungen. Ein Kessel ist von dem andern durch einen solchen Schacht getrennt; sechs Kessel, ebensoviele Schachte, in jedem vier Feuerungen, gibt 24 derselben. Die Communication zwischen den einzelnen Kesselparallelen, respective deren Feuerungen, wird durch enge, kaum mannsweite Tunnels, die sich zwischen Bord und äusserster Kesselwand befinden, gebildet.

3. Avisoschiffe.

Zu diesen gehören zumeist leicht armirte, jedoch mit starker Maschinenkraft versehene Fahrzeuge, deren Haupteigenschaft in der Geschwindigkeit liegt, mit der sie den Feind aufspüren, um dessen Stärke, seine Bewegungen und etwaigen Dispositionen in Erfahrung zu bringen.

Von dieser Schiffsgattung besitzen wir gegenwärtig erst drei, sie sind alle Raddampfer.

Wohl eines der besten und schönsten Schiffe dieser Gattung ist die kaiserliche Yacht „Miramar“. In Blackwall zu London erbaut, lief sie im Jahre 1872 vom Stapel. Dieser Raddampfer ist ganz aus Eisen gebaut. Die Hauptdimensionen desselben sind: Länge 82m, Breite 10m, Tiefgang 4.3m, Deplacement 1830 Tonnen. Die vorzügliche Maschine indicirt 2500 Pferdekräfte und ertheilt der respectabel grossen Yacht eine Geschwindigkeit von 17 Seemeilen i