

erklärung gegen England unter dem Kaiser Alexander, wo sämtliche englische Offiziere ihre Entlassung einreichten, wird man diese Vorsicht sehr natürlich finden.

Die Flotte des Schwarzen Meeres ist in einem viel besseren Zustand als die der Ostsee; die Matrosen haben mehr Erfahrung, und die Mannschaften werden größtentheils unter der maritimen Bevölkerung der Küsten, unter den Bewohnern Klein-Russlands und den Kosaken rekrutirt. Uebrigens bestehen hinsichtlich der Offiziere dieselben Gebräuche; sie treten sogar hier bei der größeren Entfernung der Central-Regierung noch mehr hervor. Die tschernomorschen Kosaken liefern ein Contingent für den Dienst der Arsenale, und ihre persönliche Unerfrodenheit macht sie fürchtbar in dem Dienst der Kanonen-Schaluppen und Galeeren, zu welchem sie hauptsächlich gebraucht werden. Sie haben übrigens mehr als Eine Aehnlichkeit mit den malaischen Piraten.

In der Ostsee bestehen die Marine-Anstalten aus den Werkstätten von Doria an dem rechten Ufer der Newa, oder vielmehr eines ihrer Arme, etwas oberhalb Petersburg und aus den Bassins und Arsenalen, die davon abhängen. Der schöne Hafen von Kronstadt, die erste Schiffstation des Reichs, den die Kunst so stark befestigt hat, als sie es ohne Hilfe der Natur vermag, nimmt eine niedrige und sumpfige Insel ein am Eingange des Golfs, in den die Newa mündet; fünfhundert Kanonen beherrschen und beschützen die Zugänge zu demselben. Die nächste große Station ist Reval, wo sich die zweite Abtheilung der baltischen Flotte befindet; Reval ist eben so befestigt und enthält Bassins, Arsenale und Werkstätten. Der wichtigste Hafen nach Reval auf der südlichen Küste des finnischen Meerbusens ist Baltiöport, weil dieser sich zuerst der Schifffahrt öffnet; zuweilen ist sie daselbst nur einige Wochen durch das Eis gehemmt. Alle Häfen der finnischen Küste sind mehr oder weniger befestigt; aber die Werke, die den Hafen und die Arsenale von Selsingfors verteidigen, sind eben so merkwürdig durch ihre Ausdehnung als durch ihre Stärke. Im Schwarzen Meer ist die Hauptschiffstation Sebastopol, ein Platz, der eben so stark durch die Natur als durch die Kunst ist. Die Admiralität ist noch in Nikolajeff, dessen Lage viel weniger vortheilhaft ist; doch soll sie nächstens nach Sebastopol verlegt werden.

Im Jahre 1839 zählte die vereinigte russische Flotte 50 Linien-Schiffe, nämlich 7 Schiffe von 100 Kanonen und drüber, wovon 2 im Bau begriffen waren, 23 von 80—100 Kanonen, wovon 5 im Bau begriffen waren, und 20 von 70—80 Kanonen; Fregatten zählte sie 25, nämlich 4 von 60 Kanonen und 21 von 36—50 Kanonen, wovon eine noch im Bau begriffen war.

Ein unentbehrliches Element jeder Seemacht sind jetzt die Dampfschiffe; deren haben die Russen in den Stationen der Ostsee ungefähr fünfzehn, wovon 2, der „Bogatir“, der in Cospenas in Russland, und der „Kamtschatka“, der in Amerika erbaut ist, Dampffregatten sind; aber da die Regierung im Fall eines Krieges alle Hülfquellen, die sie unter ihren Händen hat, benutzen würde, so muß man hierzu noch die Dampfböte rechnen, die der Privat-Industrie gehören, und wir haben dann mehr als fünfzig zusammen. Die meisten derselben sind in den Werkstätten von Veird oder Aukhta erbaut worden, und die Maschinen kommen aus den Werkstätten von Cospenas. Die Maschinen des „Bogatir“ sind nicht schlecht. Von einigen der übrigen kann man dasselbe sagen. Auf dem Schwarzen Meer hat die Regierung 17 Dampfschiffe, worunter mehrere eine Kraft von 240 und 260 Pferden haben; sie sind alle englischen Ursprungs. Vier große Dampfschiffe sind auch voriges Jahr wieder aus England angekommen. Diese englischen Dampfschiffe sind im Ganzen besser als die in der Ostsee; dagegen finden sich im Schwarzen Meer wenig Dampfschiffe, die Privatleuten oder Gesellschaften gehören, so daß die Regierung hier über nicht mehr als 25 Dampffahrzeuge verfügen könnte. Es ist zu bemerken, daß man in der Ostsee wie im Schwarzen Meer nur Steinkohlen aus Newcastle braucht, da das Holz, selbst in den Stationen der Ostsee, viel theurer ist und sein Volumen einem Fahrzeug nicht gestattet, sich hinreichend mit Feuerungsmaterial zu versehen, um sich von der Küste entfernen zu können.

Folgendes sind die Sold-Verhältnisse der russischen Marine:

Es erhält	Abthl.
Ein General-Admiral	3380 Thlr.
Ein Admiral	1410 „
Ein Vice-Admiral	1125 „
Ein Contre-Admiral	850 „

Bei den Garden der Marine.

Ein Capitain erster Klasse	625 Thlr.
Ein Capitain	500 „
Ein Lieutenant	400 „

In der übrigen Marine.

Ein Capitain erster Klasse	500 Thlr.
Ein Capitain	425 „
Ein Lieutenant	315 „
Ein Aspirant	240 „

Hieraus geht hervor, daß das Gehalt eines General-Admirals wenig mehr beträgt, als in Cospenas ein englischer Ingenieur erhält, daß der Sold eines Admirals genau dem eines jungen Commis im englischen Magazin zu Petersburg entspricht und der eines Lieutenants dem gewöhnlichen Gehalt eines Bedienten in dieser Hauptstadt. Die Marine ist, wie die Armee von Georgien und die vom Kaukasus, eine Art Zuflucht für die Leute, die keine andere Hülfquelle haben, und sie zählt daher wenig Offiziere, die ein persönliches Vermögen besitzen; doch sieht man alle Tage Marine-Offiziere, die

nicht einen Heller über ihren Sold haben, ihren Champagner zu 4 Thalern die Flasche trinken.

Merkwürdig ist es, daß von dem Augenblick an, wo ein russisches Schiff in aktiven Dienst gesetzt wird, die Fäulnis es ergreift; daher sind wenigstens zwei Drittel der Fahrzeuge, aus denen die Flotte der Ostsee besteht, in einem mehr oder weniger vorgerückten Zustand der Verderbnis. Die Marine und die Schiffsbauer schreiben dieses Faktum einer besonderen Eigenthümlichkeit des Ostseewassers und der schlechten Qualität des Holzes zu. Was das Ostseewasser betrifft, so muß die Eigenthümlichkeit, die man ihm zuschreibt, von sehr besonderer Natur seyn, da sie nur auf die Schiffe der Regierung wirkt. Beim Holz dagegen mag die Angabe gegründet seyn; es ist entschieden, daß das russische Eichenholz von einer sehr untergeordneten Qualität ist, wie auch das von Kanada und der kalten Länder überhaupt, wo das Wachstum dieses Baumes, auf einige Monate des Jahres beschränkt und durch die Hitze und Feuchtigkeit beschleunigt, zu rasch vor sich geht. Doch der Hauptgrund des Uebels liegt wahrscheinlich in dem frischen Holz, das die Schiffsbauer der Regierung brauchen und das sie wie trockenes Holz sich bezahlen lassen oder von den Lieferanten als solches empfangen.

Alles Nebenwerk der russischen Kriegsschiffe ist von trefflicher Qualität. Ihre Segel, ihre Tauen sind die besten, die es giebt. Die Verdecke, das Tauwerk werden in der bestmöglichen Ordnung gehalten; doch das geübte Auge eines wahren Seemanns erkennt gleich an der bloßen Anordnung der Seile und Tauen, daß die Hand eines wahren Matrosen hier nicht gearbeitet hat; sein strenger Geschmack wird sich von einer eiteln Verschwendung von Kupfer verlegt fühlen, einem den weissen nichtenglischen Marinen gemeinsamen Fehler, und wenn er hinabsteigt, wird er finden, daß aller Schmutz, von dem man sorgfältig das Verdeck befreit hat, unter eben diesem Verdeck eine Zuflucht gefunden zu haben scheint. Die ungeheure Masse von Unreinigkeiten jeder Art, womit man den Matrosen erlaubt, das Fahrzeug anzufüllen, hat nichts, was ihr verglichen werden kann, außer dem Ameublement der Offizierskuben. Da man in Russland im Allgemeinen nicht weiß, was ein möbirtes Zimmer ist, so hat jeder Offizier sein Mobiliar, das ihm gehört. Wenn also ein Marine-Offizier den Sommer am Bord zubringen will, so nimmt er das ganze Ameublement seiner Winterwohnung mit. Wir haben einen Aspiranten eine Menge von Kissen, zwei Kanapés und ein Fortepiano am Bord nehmen, außer seiner Kugelnbatterie, die eine kurtose Mannigfaltigkeit von Kasserolen, Bratpfannen u. s. w. enthielt, seinem Theesgeschirr und dem Bildniß seines Schuttpatrons.

Von allen Provinzen Russlands ist Finnland die einzige, die ihm gute Seeleute liefern kann; aber sie sind, trotz der Ausdehnung seiner Küsten, nichts weniger als zahlreich, und überdies haben sie auch einen großen Widerwillen gegen den Seebienst. Alles in Allem betrachtet, glauben wir nicht, daß im Fall eines Krieges mit England die russische Flotte einer gleich großen englischen einen wirksameren Widerstand zu leisten vermag, als die chinesischen Dschonken, und wir könnten uns auf bedeutende Autoritäten berufen, wenn wir behaupten, daß, obwohl die Befestigungen Kronstadts eine solche Unternehmung schwer und gefährlich machen, es nichtodestoweniger möglich ist, eine Flotte selbst im Umkreis dieses Hafens zu zerstören und den Eingang zu demselben zu erzwingen vermittelst eines Opfers an Menschen, dessen Maximum im voraus bestimmt werden kann, und zwar mit mathematischer Gewißheit, wie die Genie-Offiziere die Einnahme eines der künstlichen Forts an der französisch-belgischen Gränze in einer gegebenen Zeit berechnen können.

Ein erfahrener Seemann von jener zahlreichen Race der Smiths und Johnsons, von denen Byron in seinem Don Juan spricht und die seit Peter I. im Dienste Russlands ihr Glück suchte, hat uns versichert (und er hat am Bord der türkischen und portugiesischen Flotte gedient), daß es ihm schwer seyn würde, eine Marine anzugeben, deren Kriegsschiffe bei gleichen Kräften nicht die der Russen schlagen würden.

Die russischen Diplomaten haben also von ihrer Marine viel mehr Vortheil gezogen, als die russischen Admirale gekonnt hätten, und diese aus der Ferne so fürchtbaren, in der Nähe so unschädlichen Flotten erinnern uns an die hölzernen Kanonen, womit Eduard III. bei der Belagerung von Calais der braven Garnison dieser Stadt imponirte. Doch vergessen wir nicht, daß Calais diesen Kanonen seine Thore öffnete, obwohl sie nur von Holz waren.

Ostindien.

Indische Skizzen.

III. Eine Winterreise an der Westküste.

Der Winter besteht in Indien in einer Reihe heiterer Tage, deren Hitze durch frischere Luftströmungen gemildert wird, als sie in der übrigen Zeit des Jahres jenen Gegenden zu Theil werden. Nur die zartesten Bäume verlieren dann ihr Laub und von den ewig grünen erliden kaum einige eine vorübergehende Stockung ihrer Lebensfähigkeit. Unter den Tropen erweckt diese Zeit nicht einmal jene Schwermuth, die die ersten Boten des Herbstes in unserem Gemüthe erregen. Man fühlt, daß die Natur in einem Halbschlummer versenkt ist, aus dem jeder warme Sonnenblick sie erwecken kann; diese Poffnung liegt zu nahe, als daß eine trübe Stimmung in der Seele Wurzel fassen könnte, und anstatt sie zu fürchten, erwartet man mit Ungeduld jene Monate, in denen sich die Sonne um einige Grade senkt und in Stadt und Land das Leben aus der Apathie zur Frische erwaht. Fruchtbringende Wolken umziehen den Himmel, tränken die Erde und segnen die Aernbten. Nun aber müssen die verschiedenen Landstriche ihre Produkte gegenseitig austauschen, weite Reisen und Transporte müssen gemacht werden, und auch diese begünstigt die kühlere