



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Digitale Sammlungen

Ueber die Gründung der Deutschen Kriegsmarine

Duckwitz, Arnold

Bremen, 1849

urn:nbn:de:gbv:46:1-3792

b r e
487.5
563



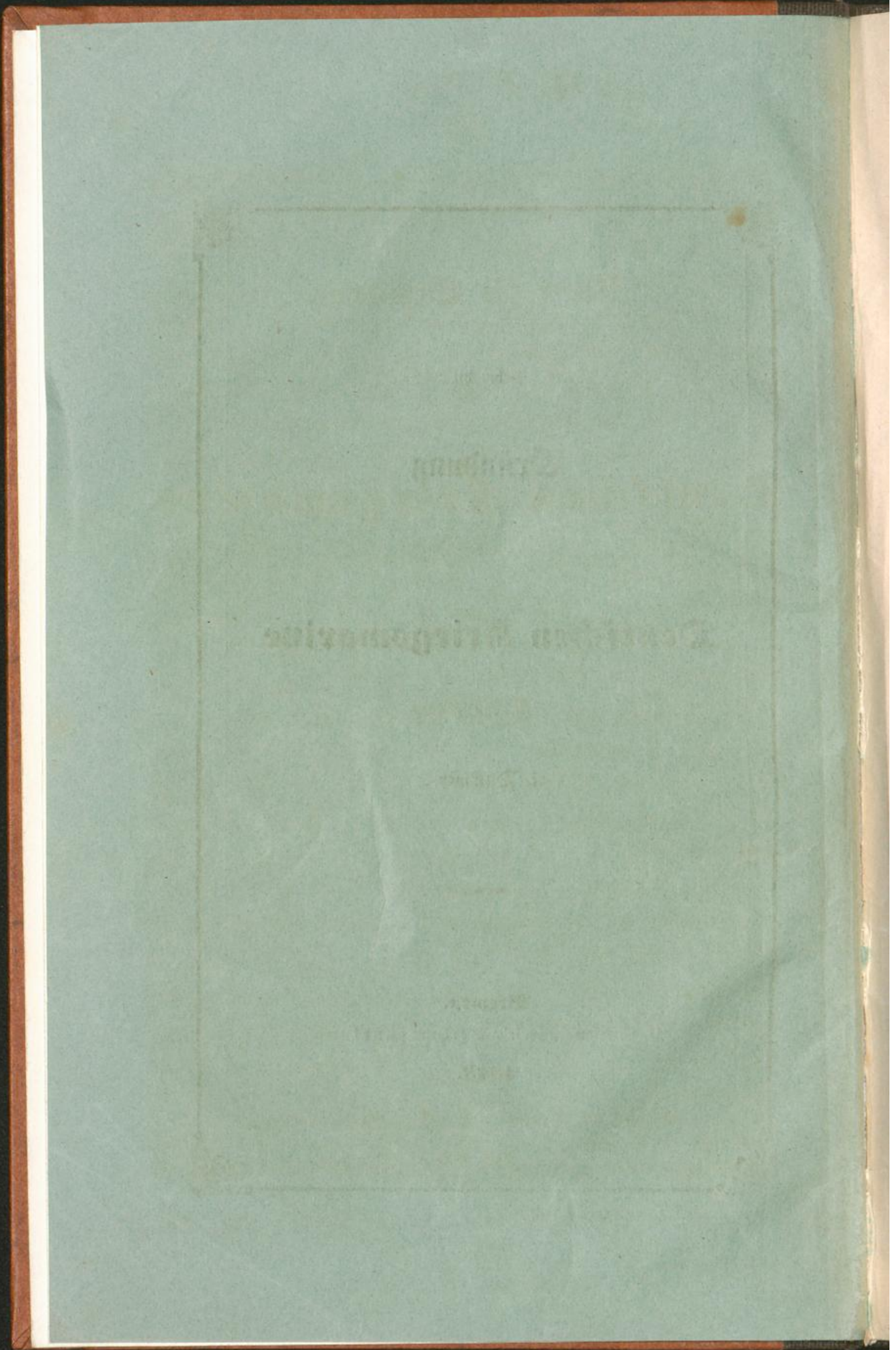
N. 5.
zu IX. c. 523.

Ueber die
Gründung
der
Deutschen Kriegsmarine
von
H. Dufwiz.



Bremen.
C. Schönemann's Verlagshandlung.
1849.

*Das Bibliothek von dem Verfasser
übergeben.*



Ueber die Gründung

der

Deutschen Kriegsmarine

von

A. Duckwitz.



Bremen.

C. Schönemann's Verlagshandlung.

1849.

Leber die Verfassung

101

Entscheidungsgrund

101

101

V

bre

487.5

563

Universität Bonn

A40563

Verlag von Westermann

1840

V o r w o r t.

Die Marine-Verwaltung befand sich während der Zeit der Vorbereitungen zum Kriege mit Dänemark, und während der Dauer desselben in der fatalen Lage, dem deutschen Publikum keine ausreichende Mittheilungen über ihre Wirksamkeit geben zu dürfen, weil bei manchen Dingen die Geheimhaltung die Bedingung der Ausführbarkeit war. Selbst auf Interpellationen von Mitgliedern der National-Versammlung konnte entweder nur kurz oder in Bruchstücken geantwortet werden. Durch den Abschluß des Waffenstillstandes mit Dänemark vom 10. Juli hat sich diese Lage geändert, so daß jetzt schon so viel gesagt werden kann als nöthig ist, um das Verfahren der Verwaltung verständlich zu machen.

Seitdem ich am 15. Mai mein Amt niedergelegt habe, und die specielle Leitung der Marine, auf meinen Wunsch, durch Se. Kaiserliche Hoheit den Reichsverweser den Händen meines wackern, zum General-Secretair der Marine beförderten Freundes, des Herrn Kerst, dessen Umsicht und Thätigkeit ein so großer Theil des Geschaffenen zu danken bleibt, übergeben worden ist, halte ich es für meine Pflicht, eine übersichtliche Zusammenstellung der vorgekommenen Thatsachen und des befolgten Planes bei der

Gründung der Marine dem Publikum vorzulegen. [Möglich ist es, daß mein Wunsch, Deutschland werde einst eine mächtige Flotte besitzen, die seine Ehre auf dem Meere in der Nähe und in der Ferne hütet, in Erfüllung geht; dann wird es nicht ohne Interesse sein, auf die bescheidenen Anfänge zurückzublicken, die vom Ende November 1848 bis Anfangs Mai 1849 gemacht worden sind. Steht aber im Buche des Schicksals geschrieben, daß die Anfänge einer deutschen Flotte untergehen sollen wie so manches Andere, was unsere bewegte Zeit geschaffen und wieder dahin genommen hat,] so möge die anspruchlose Darstellung ein Zeugniß für die Männer sein, welche mit Liebe und Begeisterung gestrebt haben, dem Vaterlande eine lange entbehrte Waffe wieder in die Hand zu geben.

Bremen, Mitte Juli 1849.

A. Duckwitz.

Als die deutsche Nation im Frühjahr des Jahres 1848 sich begeistert für die Einheit, Größe und Ehre des Vaterlandes erhob, bestand eine der Hauptforderungen in der Bildung einer deutschen Flotte. Dieselbe wurde besonders genährt durch das Eintreten der Blockade unserer Häfen von Seiten Dänemarks, eines Gegners, der es nur wagen durfte dem großen Deutschland gegenüber zu treten, weil dieses auf dem Meere völlig wehrlos war, und wenige feindliche Kriegsschiffe hinreichten, seinen Handel gänzlich zu lähmen. Man fühlte tief die hierin liegende Schmach und erinnerte sich der Zeiten, in welchen deutsche Kriegsschiffe, die Ersten, welche Kanonen führten, die Nord- und Ostsee beherrschten. Die Entrüstung über Deutschlands Schwäche war entschieden und allgemein, das Verlangen nach Aenderung war es nicht minder, aber die Ansichten darüber wie es anzufangen sei, diese Aenderungen rasch zu erwirken, waren so dunkel und unbestimmt wie irgend möglich, weil sich nirgends ein Anknüpfungspunkt blicken ließ. Wer irgend eine noch so rohe Idee von den Erfordernissen einer Flotte und deren Herstellung in kurzer Zeit hatte, schüttelte bedenklich den Kopf, wer sich nicht die Mühe gab darüber nachzudenken oder nachzuforschen, was alles dazu gehöre, um nur einen Anfang zu machen, glaubte, es genüge, wenn man nur Geld bewillige und den Bundestag ersuche, für eine Flotte zu sorgen. Als daher zuerst öffentlich im Fünziger-Ausschuß, in der ersten Hälfte des April, die Flotten-Angelegenheit zur Sprache kam und ich darauf antrug, den Bundestag zu ersuchen, das damals in Liverpool liegende Amerikanische Dampfschiff »United States« zu kaufen, um einen Anfang zu machen, erklärten sich die Mitglieder von der Seeküste zwar nicht dagegen, aber sie brachten so viele Bedenken vor, daß kein Beschluß zu Stande kam

die übrigen Mitglieder verstummten; das Publikum langweilte sich und ging davon unter Geräusch. Einige Tage später kam die Sache aber von Neuem in Uregung und ein Beschluß dahin zu Stande, daß der Bundestag aufzufordern sei, für die Errichtung einer Flotte zu sorgen, und daß eine Commission von Mitgliedern des Fünzigler-Ausschusses errichtet werde, um patriotische Beiträge entgegenzunehmen. Der Bundestag ernannte eine Commission für Marine-Angelegenheiten und beauftragte den nach England gesandten Herrn Syndicus Banks, Erkundigungen über anzukaufende Kriegsschiffe einzuziehen. Mittlerweile hatte sich in Hamburg ein Comité gebildet, welches Beiträge entgegennahm und anfang, einige Handelsschiffe zu kaufen und zu armiren.

So stand die Sache, als am 18. Mai die National-Versammlung ihre Sitzungen eröffnete. Diese bildete alsbald einen Marine-Ausschuß und bewilligte später auf dessen Bericht 6 Millionen Thaler zur Gründung einer Flotte. Diese Bewilligung war leicht gemacht, aber die Eincassirung schwer, zumal zuvor in Aussicht gestellt sein mußte, daß das Geld auch wirklich angelegt werde. Dazu gehörte aber eine ausführende Marine-Behörde, welche nicht vorhanden war und nicht so rasch geschaffen werden konnte.

Der Bundestag hatte der Central-Gewalt Platz gemacht, und diese im Juli die Herren Schmerling (für Aeußeres und Inneres); Peucker (für den Krieg); Seckher (für die Justiz) zu Ministern ernannt. Ich trat Ende Juli und formell am 5. August als Minister des Handels hinzu. Die ganze Aufmerksamkeit war bis zur Mitte des Monats August durch die Bildung des Ministeriums in Anspruch genommen, wobei von der Marine nur in sofern die Rede war, daß man sich fragte, wer eine Persönlichkeit vorzuschlagen wisse, welcher man sie übertragen könne. Das Ministerium kam endlich überein, daß Herr von Schmerling an den Oesterreichischen Admiral Sourdeau schreiben sollte. Man beruhigte sich in Erwartung seiner Antwort, aber sie blieb aus. Das Ende des Monats August und die ersten Tage des September waren gänzlich durch die Malmböer Waffenstillstands-Angelegenheit in Anspruch genommen, am 5. September trat das Ministerium zurück, und erst am 18. September etablierte es sich von neuem. Die Ereignisse jener Zeit bis Ende September waren solcher Art, daß an die Marine Niemand dachte. Im October dagegen kam die Sache im Ministerrathe sehr häufig zur Sprache; jeder erkannte, daß vorgeschritten werden müsse, man übersah aber auch nicht daß eine kundige Person erforderlich sei, der man sie übertrage, und diese fehlte eben. Weil ich mich vielleicht etwas lebhaft äußerte wurde ich beauftragt, mich nach Personen im Inlande und Auslande umzuhören, welche Kunde von Marine-Angelegenheiten

hätten, um sie nach Frankfurt zu berufen, in der Hoffnung, daß sich unter diesen Einer finden werde, dem man die Sache übergeben könne. Damit begann meine Thätigkeit in Marine-Angelegenheiten von welchen ich mir nicht träumen ließ, daß sie bis Mitte Mai des folgenden Jahres den größten Theil meiner Zeit in Anspruch nehmen würden.

Ich werde nun den weiteren Verlauf der Sache schildern, und dabei auf einige Actenstücke Bezug nehmen, die als Anlagen folgen, und geeignet sind die Darstellung abzukürzen. Als meine Aufgabe betrachtete ich, wie schon erwähnt, kundige Männer herbeizuziehen, und wandte mich zunächst an den damals in Frankfurt anwesenden Amerikanischen Gesandten, Major Donelson, mit der Bitte, seine Regierung zu veranlassen, einen tüchtigen Marine-Officier nach Frankfurt zu senden, um uns Rath zu ertheilen und bei der Organisation der deutschen Marine mitzuwirken. Meine Bitte wurde bereitwillig entgegengenommen. Sodann veranlaßte ich den Reichsverweser, den Prinzen Udalbert von Preußen zu ersuchen sich nach Frankfurt zu bemühen, um seinen Rath zu ertheilen, und endlich erbat ich mir von dem Marine-Ausschusse der National-Versammlung dessen Notizen über deutsche Marine-Officiere, die sich etwa in Deutschland oder in fremden Diensten finden möchten. Unter den Letzteren fand ich ins Besondere den Capitain K. Brommy aus Sachsen, in Griechischen Diensten, den Capitain-Lieutenant Donner früher in Dänischen, jetzt in Schleswig-Holsteinischen Diensten, den Capitain-Lieutenant Schröder, von Geburt ein Holländer, der Zeit in Preussischen Diensten. Ich zog zunächst indirect über diese Männer Erkundigungen ein, und als diese entsprechend ausfielen, berief ich sie nach Frankfurt. Mittlerweile traf der Prinz Udalbert von Preußen in Frankfurt ein, mit welchem ich lange und ausführliche Besprechungen darüber hatte, wie die Sache anzufangen sei. Da mir nicht einfallen konnte, bei meinen anderweitigen Geschäften als Handelsminister, und meiner gänzlichen Unkunde in Marine-Angelegenheiten, selbst irgend eine Wirksamkeit bei der Sache zu bekommen, ging die Besprechung und meine Hoffnung lediglich dahin, daß der Prinz sich an die Spitze stellen und sich irgend eine Form finden werde, in welcher sich die Verwaltung und Verantwortung vor der National-Versammlung ordnen lasse. Je tiefer wir aber in die Sache eingingen, desto mehr Schwierigkeiten fanden wir. Se. Königl. Hoheit konnte, nach Lage der Dinge, weder die Stellung eines Ministers annehmen, noch irgend eine amtliche Stellung unter einem Minister, es mußte daher ein Auskunftsmittel gefunden werden, nach welchem weder das Eine noch das Andere der Fall war, und doch dem Prinzen der gewünschte Einfluß gesichert blieb. Ich arbeitete daher einen Vorschlag aus, (Anlage I.), mit welchem der Prinz sich einverstanden erklärte,

und legte ihn unterm 30. October dem Reichsverweser und dem Minister-
rathe vor. Die beiden Letzteren waren ebenfalls einverstanden, es entstand
aber nun die Frage, welchem Ministerio die Sache beigeordnet werden
solle. Alle Minister wehrten sich dagegen so gut sie konnten, und es
blieb am Ende nichts über, als daß ich mich entschließen mußte auf
einige Wochen bis zum Eintreffen geeigneter Männer die Last auf mich
zu nehmen, wenn nicht von neuem eine Verzögerung eintreten sollte.
Die Hoffnung des Zustandekommens eines Definitivums im Reichs-
regimente vor Ablauf des Jahres und damit des Endes der Wirksamkeit
der Central-Gewalt öffnete außerdem die für sicher gehaltene Aussicht
auf eine Ablösung. Bis dahin konnte es sich nur um einleitende Maaß-
regeln handeln, da die eigentliche Organisation der Flotte, die Beschaf-
fung von Mannschaften und Officieren, die Armirung von Schiffen,
Seefahrten und Seekämpfe durchaus nicht anders als zusammengehend
mit dem Eintreten einer definitiven Reichsgewalt gedacht wurden. In
dieser Voraussicht fügte ich mich in das Unvermeidliche, und wagte es das
heiße Eisen anzufassen, indem ich dem Reichsverweser, Namens des Minister-
rathes die unter Anlage II. angefügte Vorlage machte, welche derselbe
genehmigte und damit die Competenz der einstweiligen Behörden feststellte.

Es kam nun darauf an die technische Commission zu bilden. Auf
den Wunsch des Prinzen ersuchte ich folgende Mitglieder des Marine-
Auschusses der National-Versammlung in dieselbe einzutreten: die Herren
General v. Radowik, Major Leichert, Hauptmann Möring und
C. L. Gevekoht. Es wurden diesen Herren dann beigelegt: die
Herren Major v. Wangenheim, Capitain-Lieutenant Schröder,
Capitain Donner, und Ingenieur Morgan, welcher Letztere schon
früher durch Herrn v. Schmerling behufs Untersuchung der Ham-
burger Flottille engagirt war. Für die Herren Capitain Brommy,
und Oberst von Kudriafsky, welcher von der Oesterreichischen Regie-
rung auf den Wunsch des Reichsverwesers nach Frankfurt designirt war,
und in Kurzem erwartet werden konnte, blieben die Plätze offen. Da in
dieser Commission Hamburg und Hannover nicht vertreten waren, ersuchte
ich im Einverständnisse mit dem Prinzen die Regierungen beider Staaten
ein Mitglied für die Commission nach Frankfurt zu senden, welches Sei-
tens Hamburgs in der Person des Herrn Wasserbaudirectors Hübbe,
Seitens Hannovers in derjenigen des Herrn Wasserbaudirectors Blome
geschah, welchen Letzteren später der Herr Oberst-Lieutenant Glünder
ablösete. In dieser Commission waren daher die See-Officiere, die
Land-Officiere, die Artillerie und der Wasserbau vertreten.

Schwieriger aber war es verwaltende, ausführende und verantwort-
liche Rätthe für die Abtheilung des Ministeriums zu gewinnen. Dazu

fehlte aller und jeder Anhaltspunct, denn es gab in Deutschland keine Männer, die bereits in Marine-Verwaltungen gearbeitet hatten, auch war mir Niemand bekannt, der geneigt gewesen wäre seine Verhältnisse aufzugeben um in den provisorischen Dienst einer Verwaltung zu treten, deren Dauer ich selbst auf wenige Wochen berechnete. Ich kam daher auf den Gedanken, aus den übrig gebliebenen Mitgliedern des Marine-Ausschusses der National-Versammlung diejenigen Männer zu wählen, welche am lebhaftesten in der National-Versammlung ihre Stimme für die Bildung von Marine-Behörden erhoben hatten, weil ich annahm, daß diese das größte Interesse für die Sache hätten. Nachdem ich über ihre Persönlichkeit und Fähigkeit mich vergewissert, ersuchte ich die Herren Kerst, (aus Meseritz), und Wilhelm Jordan, (aus Berlin), als Räte in die Abtheilung zu treten. Sie nahmen meinen Vorschlag an, und standen mir als Freunde treu zur Seite, indem sie sich in die übernommenen Fächer mit Lust und Liebe einstudirten, und Rath holten woher er zu bekommen war. Herr Kerst kam, was ich erst nach seinem Eintritte vernahm, der Vortheil zu Gute, daß er während der Zwanziger Jahre 8 Monate auf einem Brasilianischen Kriegsschiffe den Krieg gegen Buenos Ayres mitgemacht hatte, wengleich er als Artillerie-Officier der Brasilianischen Landarmee das Zusammenwirken der Letzteren mit der Flotte zu vermitteln, nicht aber eigentliche Seedienste zu verrichten hatte. Während jener Zeit, und später aus Liebhaberei hatte er sich manche Kenntnisse von der Marine erworben, welche jetzt vortrefflich zu statten kamen. Im December trat noch der hannoversche Hauptmann in der Artillerie, Herr Marcard, als Mitglied mit in die Marine-Abtheilung.

Nachdem solchergestalt die beiden Behörden gebildet waren, kam es darauf an, in jeder derselben den Geschäftsgang zu reguliren und das Unterpersonal herbeizuziehen, ferner den Geschäftsgang zwischen den beiden Behörden festzustellen. Da noch überall nicht vorlag, welcher Art die Thätigkeit beider Behörden sein werde, war es keine geringe Aufgabe, hierin das Nöthige einzurichten. Es zeigte sich auch bei der Zunahme der Geschäfte die Unzulänglichkeit der getroffenen Organisation, weshalb stets nach einigen Wochen bedeutende Aenderungen vorgenommen werden mußten. So viel Zeit die Berathungen über diese Formalien, so wie über Vertheilung und Form der Arbeiten auch nothwendig in Anspruch nehmen mußten, wurde doch schon in der ersten Sitzung der Gegenstand selbst, um den es sich handelte, vorgenommen. Der große Fehler der Deutschen ist die Gründlichkeit, womit sie jede Frage behandeln, und die Neigung eine Sache, die gemacht werden soll, erst in ihrem ganzen Umfange vor sich sehen zu wollen, bevor sie den Entschluß fassen, den ersten Schritt zum Anfangen zu thun. Auch die Marine war dieser

Gefahr ausgesetzt, denn Welch' ein reiches Feld bot sie dar, um Pläne über die künftige Gestaltung derselben auszuarbeiten und Sachverständige aus allen Ländern zu berufen, um sich gutachtlich zu äußern, bevor man eine Geldanlage mache. Der Neigung zur Ausarbeitung solcher Pläne mußte denn auch alsbald nachgegeben werden, indessen waren glücklicher Weise die Mitglieder beider Behörden von der Ueberzeugung durchdrungen, daß außerdem und nebenbei, auch wenn es nicht ganz in den Plan der künftig zu schaffenden Marine passe, sogleich für die Anschaffung einer Anzahl Kriegsschiffe gesorgt werden müsse, um wenn irgend möglich bis zum April des kommenden Jahrs, also innerhalb vier Monaten etwas zu besitzen, was bei einem etwaigen Wiederausbruche des Krieges mit Dänemark benutzt werden könne. Meine Aufmerksamkeit richtete sich einzig und allein auf den letztern Punkt, denn ich ging von der Ansicht aus, daß, wenn nur erst eine gute Anzahl brauchbarer Kriegsschiffe angeschafft, armirt und bemannt seien, folgeweise einige Millionen Thaler angelegt, die Marine sich nicht wieder auswischen lasse, und in den angelegten Geldern ein Zwang für die Staaten liege, auf dem gelegten Grunde fortzubauen. Ich nahm ferner an, daß der Plan für die Entwicklung unserer Marine sich am besten erst dann feststellen lassen werde, wenn die Gestaltung der deutschen Verhältnisse bestimmter erst vorliege und unsere in Dienst zu ziehenden Marine-Officiere ihren Rath ertheilen könnten.

Es kam daher zunächst die Frage zur Sprache: Was ist in Deutschland an Schiffen vorhanden, die zu Kriegszwecken zu gebrauchen sind? Es ergab sich, daß außer der Preussischen Corvette »Amazone«, einem Holsteinischen Bollkutter und den von der Hamburger Comité angeschafften und im October durch das Reich übernommenen 3 Dampf- und 2 Segelschiffen nichts vorhanden sei, und man den Blick nach England richten müsse. Es wurde daher sogleich beschlossen, den Ingenieur Herrn William Morgan nach Hamburg zu senden, mit dem Auftrage die auf der Elbe vorhandenen Schiffe in Kriegstand zu versetzen, die dazu erforderlichen Aenderungen anzuordnen, und insofern diese gewisse Summen überstiegen, darüber an das Ministerium zuvor zu berichten. Der Erfolg ist in dem der National-Versammlung unterm 30. April 1849 erstatteten und als Anlage III. folgenden Berichte näher angegeben. Gleichzeitig wurde ein tüchtiger Maschinenkenner, Herr Bernher aus Darmstadt, und ein tüchtiger Schiffsbaumeister, Herr Herm. Ulrichs aus Vegesack, bewogen, sich nach England zu begeben, um daselbst die etwa kaufbaren, zu Kriegsschiffen tauglichen Schiffe, namentlich Dampfschiffe, zu besichtigen und darüber zu berichten. Schon 8 Tage nach der Berufung der beiden Marine-Behörden waren diese Herren unterwegs.

Instrum
 is ein
 Kauf
 nörmi
 den An
 heno

Während diese Techniker in Hamburg und England beschäftigt waren, fanden täglich Berathungen unter den Marinebehörden statt, über das zunächst zu Erstrebende. Von Seiten der Mitglieder von der Ostsee wurde großer Werth auf die Anschaffung von 80 Kanonenbooten gelegt zum Schutze der Küsten, und angeführt, daß die Preussische Regierung für etwa 40 bereits Vorsehrung getroffen habe. Andererseits glaubte man, daß diese 40 Boote, nebst etwa einem Duzend in Schleswig und Holstein zu erbauenden, ausreichen dürften. Wegen dieser Meinungsverschiedenheit verschob sich der Beschluß der Contrahirung der übrigen Kanonenboote bis in den Januar. Zur Begleitung und Schleppung dieser Kanonenboote hielt man die Acquisition von 10 kleinen Dampf-Corvetten oder Koisos von 550 à 600 Tons und 180 Pferdekraft nöthig, und nahm an, daß die 3 Hamburger Dampfer dazu tauglich seien, auch interimistisch einige, in Ostseehäfen vorhandene, seither zur Personensahrt verwendete Dampfer ähnlicher Größe zu verwenden seien, indessen dafür gesorgt werden müsse, eins oder zwei solcher Dampfer als Musterschiffe in England bauen zu lassen und zu suchen, die Pläne dieser Schiffe und ihrer Maschinen ungesäumt zu erhalten, um nach denselben in Deutschen Häfen und Maschinenbau-Anstalten zur Anfertigung von 5 à 6 solcher Schiffe und deren Maschinen übergeben zu können. Man hoffte diese Letzteren mindestens im Herbst 1849 fertig zu haben.

In dieser Weise glaubte man für die Ostsee das Erreichbare zu erwirken. Zum Schutze der Nordseehäfen, eventuell zur Offensive, wurde beschlossen zu suchen, 3 oder 4 große Dampf-Corvetten oder Dampf-Fregatten zu kaufen, und diese bei Aufgang der Schiffahrt nach einem Nordseehafen gehen zu lassen, um sie daselbst zu bemannen und zu armiren. Man verfiel auf Dampfschiffe, weil diese eine ungleich weniger zahlreiche Bemannung erfordern als Segelschiffe, indem sie nicht mit vielen Kanonen mittleren Calibers, sondern mit wenigen Kanonen vom schwersten Kaliber armirt zu werden pflegen, ein Umstand, der wegen der noch nicht vorhandenen Mannschaft von großem Gewichte war. Da überhaupt nicht daran gedacht werden konnte, in so kurzer Zeit eine Segelflotte zu schaffen, welche mit der dänischen sich in eine geregelte Seeschlacht hätte einlassen können, blieb nichts übrig, als einen Seekrieg nach Art der Beduinen zu führen, nämlich zu erscheinen und zu verschwinden, und nur anzugreifen und zu überrumpeln, wenn man einen Feind vor sich hat, der nicht überlegen ist. Dazu waren große Dampfer ganz vorzüglich geeignet. Die Acquisition solcher Dampfschiffe in England war aber mit großen Schwierigkeiten verbunden, da nach den Gesetzen jenes Landes es nicht erlaubt ist, Kriegsschiffe und Kriegsbedarf einem Lande zuzuführen, welches mit einem anderen, mit England in

Frieden befindlichem, Lande im Kriege begriffen ist. Es mußte daher mit großer Discretion verfahren werden.

Von den nach England gesandten Sachverständigen langten in der ersten Hälfte des Decembers nach einander verschiedene Berichte an. Aus ihnen ergab sich, daß die in England im Bau begriffenen Kriegsdampfschiffe für andere Staaten contrahirt seien, und von älteren Schiffen, welche zu Kriegszwecken tauglich, sich nur der „Hindostan“ und mehrere Kleinere fanden, für welche nicht nur ganz außerordentliche Preise gefordert wurden, sondern bei denen sich auch so viel auszusetzen fand, daß das gerechteste Bedenken getragen werden mußte sich darauf einzulassen. Die einzige aber schwache Hoffnung blieb noch in dem möglichen Ankaufe eines oder zweier der zwischen Liverpool und America fahrenden Cunard-Dampfer, von welchen eines für die Oesterreichische Regierung angekauft worden war. Inzwischen war Herr Morgan von Hamburg zurückgekehrt, nach genommener Rücksprache begab sich derselbe nach England um mit den beiden Sachverständigen und einem bevollmächtigten Handlungshause zusammen zu wirken. Herr Morgan wurde mit unsern Wünschen genau bekannt gemacht, er billigte sie, so wie sie schon früher von einigen zu Rathe gezogenen Americanischen Marine-Officieren gebilligt worden waren.

Am Tage vor dem Weihnachtsfeste traf ein Brief des bevollmächtigten Handlungshauses in England ein, mit der Anzeige, daß unter Vorbehalt der Ratification folgende Abschlüsse gemacht seien:

- 1) eine ältere große Dampffregatte von ca. 1800 Tons, der „Hindostan.“
- 2) Contract zum Neubau einer Dampfcorvette von 850 Tons, und zu Lieferung einer Maschine von ca. 300 Pferdekraft.
- 3) Contract zum Neubau von zwei kleinen Corvetten von 550 Tons jede, und zur Lieferung der Maschinen zu 180 Pferdekraft für jedes Schiff.

Zusammen im Betrage von mehr als einer Million Thaler.

Die Genehmigung dieser Abschlüsse erfolgte am Weihnachtsabend, gleichsam als eine Weihnachtsgabe an das neu erstandene Vaterland. Wenige Tage darauf ging die Nachricht ein, daß wahrscheinlich die Acadia und Britannia zusammen für einen Preis zu haben sein würden, der nicht höher sei, als die große Dampffregatte, auf welche gehandelt wurde, kosten solle, und daß unser Bevollmächtigter den letztgedachten Abschluß aussetzen werde bis zum Eingange der Antwort auf diesen Brief. Der Auftrag wurde nun auf die beiden genannten Schiffe gestellt, und derjenige auf die große Fregatte zurückgenommen. Es gelang, diese beiden Schiffe zu kaufen. Mit der Nachricht von dem Ankaufe wurde die be-

stimmte Anzeige verbunden, daß auch nicht die mindeste Aussicht vorhanden sei, fernere zum Kriege taugliche Dampfschiffe zu bekommen.

Es war nun für drei große Dampfschiffe gesorgt; da aber das Eine neu zu bauende vor Juli nicht fertig werden konnte, blieb der Wunsch, ein drittes Dampfschiff schon im Frühjahr zu haben, noch unerfüllt. Der Zweifel, ob es gelingen werde, die „Acadia“ und „Britannia“ aus England heraus zu bringen, ließ den Gedanken aufkommen, das dritte Dampfschiff aus einem andern Lande zu beziehen. Aus anderen europäischen Ländern war nichts zu bekommen, und da bei den Nordamerikanern Sympathien für Deutschland vorausgesetzt wurden, so kam nach vielem Hin- und Her-Reden der Beschluß zu Stande, in den Vereinigten Staaten ein großes Dampfschiff zu kaufen, hoffend, daß, wenn die beiden Schiffe von England nicht kommen sollten, dies Schiff doch sicher an dem Abgange nicht gehindert werden würde. Es wurde nun der Commissions-Rath, Herr Wilhelm Wedding aus Berlin, als Commissar nach New-York gesandt, um unter Mitwirkung des Reichsgesandten zu Washington, Hrn. v. Rönne, und durch Vermittelung der Handlungshäuser Faber & Bierwirth und Vietor & Duckwitz zu New-York ein paßliches Dampfschiff zu kaufen. Derselbe wurde dahin instruiert, einen Officier der americanischen Marine zu Rathe zu ziehen, das Schiff als Kriegsschiff vollständig einrichten, es aber als Handelsschiff, die Geschütze und Ammunition als Ladung, die Mannschaft als Passagiere, abgehen zu lassen, um erst in Europa die Umwandlung in ein Reichskriegsschiff vorzunehmen, jedoch wurde ihm freie Hand gelassen, nach Umständen auch anders zu verfahren, und zwar nach seinem besten Ermessen. Als Schiffe, worauf zu reflectiren, wurden ihm bezeichnet: „Franklin“, „United States“, „Hermann“ und „Washington“, alles Schiffe, welche von Haus aus als Kriegsschiffe gebaut worden sind, und nur mäßige Aenderungen erfordern würden, um ganz kriegsmäßig eingerichtet zu werden.

Da im Monat Januar strenger Frost vorherrschte, und unsere Häfen nicht zugänglich waren, wurde verfügt, um die Zeit bis zum Abgange der Schiffe nicht unbenuzt zu lassen, daß mit den Schiffen „Britannia“ und „Acadia“ zu Liverpool die nöthigen Aenderungen vorgenommen wurden, um diese Schiffe, die als Kriegsschiffe gebaut, aber zur Passagierfahrt eingerichtet worden, nun gänzlich in Kriegsschiffe umzuwandeln, wobei indessen die Vorschrift ertheilt wurde, diese Aenderungen nur unter Deck vorzunehmen, und äußerlich den Schiffen gänzlich den Schein von Passagierschiffen zu lassen. Geschütze, Handwaffen, Munition und andere Armirungsgegenstände für diese Schiffe sowie für die im Bau begriffenen sollten mit Segelschiffen nach dem Continent geschafft werden. Im Februar ging die Kunde ein, daß die dänischen Consuln ein wachsames

Auge auf diese Schiffe hatten, und dänischerseits Schritte geschehen seien, um dem Abgange der Schiffe Hindernisse in den Weg zu legen. Der Augenschein zeigte, daß die Aenderungen an den Schiffen vor der Mitte des Monats März nicht fertig sein konnten, auch wurden sämtliche bei den Aenderungen verwendete Personen in der Meinung erhalten, daß an eine Abfahrt vor dem 15. März nicht gedacht werde. Die Absicht [war, eine ähnliche Meinung bei den dänischen Agenten festzustellen. Zur Vermeidung jeglichen Aufsehens und auf die dringenden Vorstellungen unserer Bevollmächtigten in England wurde davon Abstand genommen, deutsche Seeleute nach Liverpool zum Abholen der Schiffe zu senden. Ganz unerwartet war es daher Allen, als Ende Februar von Frankfurt in Liverpool die Ordre einging, beide Schiffe sogleich abgehen zu lassen, und die Arbeiten plötzlich zu unterbrechen. Da noch keine Klage wider den Abgang der Schiffe erhoben war, und ihr äußeres Erscheinen keinen Verdacht erregte, fand ihr Abgang kein Hinderniß. Die „Britannia“ langte glücklich in Bremerhaven an, die „Acadia“ aber erst, nachdem sie auf Ferschelling Havarie erlitten, wie solches näher aus Anlage III. zu ersehen ist. — Die Arbeiten, welche zu Liverpool unbeendet geblieben waren, sowie dasjenige, was noch auf dem Deck einzurichten war, wurde nun auf der Weser nachgeholt. Aber auch diese Arbeiten fanden durch Unglücksfälle unvorhergesehene Verzögerungen. Ein großes Segelschiff, welches im Februar mit den Geschützen, Laffeten, Kugeln u. s. w. von England abgegangen war, kehrte dahin mit Havarie zurück, so daß die Ladung wieder gelandet werden mußte. Es gelang, dieselbe glücklich wieder mit drei Schiffen zu verladen, trotz der Wachsamkeit der englischen Zollbeamten; allein mittlerweile war die Blockade der Elbe und Weser eingetreten. Das eine Schiff erreichte glücklich die Weser; das andere flüchtete unter Norderney, von wo die Ladung mit Leichterfahrzeugen über das Watt nach Bremerhaven geschafft wurde; das dritte Fahrzeug flüchtete nach England zurück, und wurde von dort nach Ostende dirigirt, über welchen Platz die geladenen Gegenstände mit der Eisenbahn nach der Wesermündung geschafft wurden. Bei der Eile und Verwirrung, womit die Beladung dieser drei Schiffe in England vorgenommen war, hatte es sich gefügt, daß zusammengehörende Gegenstände zur Armirung der „Britannia“, nunmehr „Barbarossa“ genannt, mit allen drei Schiffen versandt worden waren, so daß viele unentbehrliche Dinge auf diesem Schiffe nicht früher hergerichtet werden konnten, als bis alle über Ostende kommende Gegenstände angekommen waren. Dieses ist die Ursache, weshalb die Armirung des Dampfers „Barbarossa“ anscheinend langsam von statten ging. Mit den gedachten drei Schiffen sind nun nicht nur alle Armirungsgegenstände für die Schiffe „Britannia“ und „Acadia“, sondern

auch für die drei in Bau gegebenen Schiffe nach Bremerhaven gesandt, wo sich daher ein großes Material sammelt.

Ueber alle diese Verhältnisse konnte die Marine-Verwaltung zu jener Zeit nicht öffentlich Auskunft ertheilen, ohne ihre Operationen zu gefährden, sie mußte daher alle Angriffe öffentlicher Blätter ruhig über sich ergehen lassen.

Sehr ausführliche und gründliche Berathungen rief die Wahl der Geschütze, Geschosse und des Geschützzubehörs hervor. In der technischen Marine-Commission und in der Abtheilung befanden sich mehrere höhere Artillerie-Officiere, ja der Vorsitzende der Ersteren war selbst Artillerie-General. Es sollten daher alle neueste Verbesserungen in Anwendung gebracht werden. Nicht minder schwierig war die Ermittlung der Quellen, aus welchen diese Dinge zu beziehen sein würden. Nach Ueberwindung vieler Schwierigkeiten kam auch dieses Alles in Gang, und wurde einigermaßen rechtzeitig zur Stelle geschafft.

In der zweiten Hälfte des Monats Januar traf der Commodore Parker von Washington in Frankfurt ein. Zur Vermeidung von Wiederholungen mag auf die Anlage III. verwiesen werden; nur einige wenige Bemerkungen dürften hinreichen um das dort Hervorgehobene zu vervollständigen. Nach verschiedenen Besprechungen mit dem Commodore wegen der von dem Marine-Ministerium zu Washington zu erbittenden Hülfe, nahm derselbe am 25. Januar meine darauf bezügliche Note, Anlage IV, entgegen. Da derselbe nicht den leisesten Zweifel darüber äußerte, daß seine Regierung gern unsern Wünschen willfahren werde, andererseits aber auch keinerlei Versprechungen gab, die Note des amerikanischen Gesandten (in der Anlage III.) vom 21. November 1848 (welche übrigens im »Weekly Herald« vom 19. Juni, worin die amerikanische Regierung alle gewechselten Noten bekannt macht, sich nicht mit angeführt findet) aber in Aussicht stellt, daß Officiere der amerikanischen Marine auf 6 à 9 Monat Urlaub ertheilt werden darf um fremde Länder zu besuchen, während welcher Zeit sie ihr Arrangement mit der deutschen Regierung selbst machen könnten, waren wir zu der Erwartung berechtigt, daß wir die erbetene Hülfsleistung erhalten würden. Konnte die Marine-Verwaltung daher hoffen, von den Vereinigten Staaten die nöthige Anzahl Officiere temporär zu erhalten, um die Mannschaften der deutschen Schiffe im Frühjahr einzulüben und zu befehligen, wie sehr mußte sie erstaunen, als sie Ende März erfuhr, daß der Commodore Parker schon am 24. Januar, als am Tage vor der Annahme der vorgedachten Note, seiner Regierung empfohlen hatte keine amerikanischen Officiere zu veranlassen in die deutsche Marine einzutreten. Ist die amerikanische Regierung auch durchaus nicht zu tadeln, wenn sie sich genau an die amerikanischen

Gefesse hielt und strenge Neutralität beobachtete, ist ferner der Commodore Parker nicht darin zu verdenken, wenn er, nach seiner Ueberzeugung, abrieth die gewünschte Hilfe zu gewähren, so war es doch nicht zu entschuldigen, uns augenfällig in dem Glauben zu lassen, daß wir dieselbe erhalten würden. Hinterherbesehen ist es freilich ein Glück gewesen, daß wir die große Zahl amerikanischer Officiere nicht erhalten haben, weil nicht nur die »Acadia« dienstunfähig wurde, sondern auch der Bau der neuen Schiffe sich verzögert hat, und weil eben durch das Ausbleiben der Amerikaner veranlaßt, der Capitain Brommy, welcher sonst muthmaßlich im Ministerium geblieben wäre, nun das Commando der Flotte übernommen, und, wenn auch mit unerhörten Anstrengungen, selbst die Ausbildung deutscher Seeleute zu Officieren und Matrosen bewirkt hätte, wodurch wir, zwar etwas langsamer, doch nun von Haus aus den Kern zu einer wirklich deutschen Flotte mit nationaler Besatzung gewinnen.

In New-York war der Ankauf des Dampfers „United States“ von ca. 2000 Tons Größe gelungen, die Amerikanische Regierung hatte bereitwillig einen Officier der Flotte zum Rathgeber bei der Armirung designirt, und jedwede Lieferung von Material aus dem Staats-Arsenale bewilligt. Es stand mithin, zu jener Zeit, im Februar, durchaus nicht zu besorgen, daß man die Congress-Akte vom 20. April 1818 auf diesen Fall anwendbar halten werde, da die Regierung kein Bedenken getragen hatte zur Ausrüstung des Schiffes selbst mitzuwirken. Man glaubte in America damals nicht an den Wiederausbruch des Krieges. Unsere Bevollmächtigten erblickten daher kein Hinderniß für den Abgang des Schiffes, und rüsteten es unbedenklich aus als Kriegsschiff. Man schrieb von New-York das Schiff werde bis zum 15. März segelfertig sein, mithin in den ersten Tagen des April auf der Weser eintreffen. Diese Nachricht ging Anfangs März ein, wir durften nach diesen Vorgängen erwarten, mit dem Schiffe eine vollständige Mannschaft und die durch Herrn Parker erbetenen Officiere zu erhalten. Fast gleichzeitig kam die Nachricht von dem glücklichen Abgange der „Acadia“ und „Britannia“ von Liverpool, so wie von der Abladung der Geschütze und des Schießbedarfs für diese Schiffe. Dänemark hatte den Waffenstillstand gekündigt, ein Kampf stand bevor. Wir durften nun erwarten, ihn mit 3 starken Dampffregatten und 3 kleineren Dampfschiffen beginnen zu können, zu welchen im Juni noch 3 fernere Schiffe stoßen würden, deren glückliches Hereinbringen kaum zu bezweifeln war, da die vorhandene Flotte ausreichend erschien die Fahrt nach Elbe und Weser offen zu halten. Es war uns oft gesagt worden, es sei unmöglich bis zum Frühjahr eine Flotte zu schaffen, wir dachten aber, es versuchen zu müssen, wenn auch dabei etwas mit auf gutes Glück gerechnet werde. Es schien, daß

der kühne Operationsplan gelingen wolle, um so mehr hüllte sich das Ministerium in tiefes Schweigen, und ließ alle Angriffe auf seine scheinbare Unthätigkeit unerwidert, in der Hoffnung mit Thatsachen in Kurzem antworten zu können. Da kam das Unglück Schlag auf Schlag in wenigen Tagen. Die „Acadia“ scheiterte, das Schiff welches die Geschütze geladen, war mit Havarie nach England zurückgekehrt, in der Fabrik zu Rönnebeck sprangen die für Kanonenböte und Küstenvertheidigung bestellten Kanonen, Preußen erklärte, seine Kanonenböte und die „Amazone“ würden die Preussische Flagge führen, Sachsen und Bayern verweigerten die Zahlungen für die Marine, und von New-York ging die Nachricht ein, daß die Regierung nach Empfang des Schreibens von Commodore Parker vom 24. Januar aus Frankfurt ihre Verfügung hinsichtlich der Ausrüstung des Schiffes „United States“ nicht nur zurückgenommen habe, sondern auch das Schiff gar nicht abgehen lassen wolle, und endlich verweigere Officiere in deutsche Dienste treten zu lassen.

Alle diese Nachrichten, kleiner Unfälle nicht zu gedenken, folgten rasch auf einander und machten die schönen, kurz zuvor gehegten Hoffnungen zu nichts. Der Operationsplan in der Nordsee eine Art von Beduinen-Seekrieg, à la Abd-el-Cader zu führen war zerstört, und es kam jetzt nur darauf an den Muth nicht zu verlieren, und rüstig fortzuwirken, um aus der Sache zu machen was möglich war.

So lange während des Winters die 3 Hamburger Dampfschiffe unter den Händen von Schiffszimmerleuten sich befanden, die auswärts gekauften Schiffe im Auslande verändert wurden, auch überhaupt es sich nur um Ertheilung von Aufträgen zu Ankäufen und Reparaturen handelte, ließ sich die Marine-Angelegenheit von Frankfurt aus brieflich und durch Abordnung von Commissaren behandeln. Als aber im März die Hamburger Dampfer armirt und bemannt werden mußten, als die Schiffe von England eintrafen, und die Geschütze, Kugeln, Waffen u. s. w. nach Bremerhaven unterwegs sich befanden, als das Bedürfnis eintrat ein großes Magazin zur Unterbringung dieser Gegenstände, ein geräumiges Pulvermagazin und Laboratorium für die Anfertigung von Schießbedarf anzulegen, und endlich der Flotte ein Oberbefehlshaber gegeben werden mußte, zeigte sich die Nothwendigkeit, eine besondere Verwaltung zu Bremerhaven einzurichten, welche nach allgemeinen Instructionen selbstständig als ausführende Behörde zu wirken habe.

Jetzt aber trat mehr als je der Mangel an kundigen Marine-Officieren hervor. Die technische Marine-Commission hatte sich am 10. Februar aufgelöst, nachdem sie mit aufopfernder Liebe für die große Sache eine große Zahl der lehrreichsten Ausarbeitungen geliefert, viele Reglements z. B. des Exercitiums bei dem Schießen, des Dienstes, der

Gehalte u. s. w. entworfen, und bei allen vorkommenden Fragen mit Rath und That behülflich gewesen war. Insbesondere ist die Umsicht und Thätigkeit Sr. Königl. Hoheit des Prinzen Adalbert von Preußen, und die Liebenswürdigkeit, mit welcher derselbe den Vorsitz in der technischen Commission führte, nicht genug anzuerkennen. Die Commission hat eine Uebersicht ihrer Thätigkeit selbst veröffentlicht. Nach Auflösung derselben trat der Capitain-Lieutenant, nunmehr Commodore, Schröder, in Preussische, der Capitain Donner in Schleswig-Holsteinische Dienste, und der Oesterreichische Oberst, Herr v. Kudriafsky lehnte ab in die Dienste des Reiches zu treten. Da nun, zumal nach der Kündigung des Waffenstillstandes, alle Aussicht verschwunden war aus Europäischen Marinen erfahrene Officiere zu gewinnen, welches, wenn wir nicht auf die Amerikaner gerechnet hätten, wahrscheinlich während des Winters und der Dauer des Waffenstillstandes gelungen sein würde, blieb uns nur ein Marine-Officier, der Griechische Fregatten-Capitain, Herr R. Brommy, aus Leipzig gebürtig, über, welcher indessen im Ministerium selbst kaum zu entbehren war. Allein es war kein anderer Rath, das Ministerium mußte sich behelfen, und dem Herrn Brommy das Ober-Commando über die Nordsee-Flotte, denn auf diese war nunmehr, seitdem Preußen seinen Schiffen die Preussische Flagge gegeben, die Reichsmarine beschränkt, übertragen, und zugleich die Special-Verwaltung zu Bremerhaven, unter der Benennung von „Seezeugmeisterei“ unter seine Oberleitung stellen. Bevor derselbe jedoch an seine Bestimmung abging, wurden

die Verordnung über die Uniformirung der Officiere und Mannschaften der Reichsmarine, Anlage V.,

die Verordnung für die Disciplinar-Bestrafung in der Marine des Reiches, Anlage VI.,

die Verordnung, betreffend das Exercier-Reglement für die Marine-Artillerie des Reiches,

welche schon von der technischen Marine-Commission entworfen waren, revidirt und in die Form gebracht, um als Verordnung des Reichsverwesers publicirt zu werden. Ferner wurde ein Exposé über Rang- und Soldverhältnisse der Officiere, Civilbeamte und Mannschaften der Marine, so wie eine Uebersicht des erforderlichen Personals ausgearbeitet, und vorläufig mit Genehmigung des Reichsverwesers befolgt, bis zur Vorlage an die Nationalversammlung. Diese Arbeiten erforderten sehr viel Zeit und umfangreiche Besprechungen.

Dann wurden Instructionen für den Seezeugmeister angefertigt über die Art der Buch- und Rechnungsführung, Lagerung der Waffen, Geschütze, Steinkohlen u. s. w., der Errichtung des Pulvermagazins, des

Laboratoriums und der in diesem zu verwendenden Artillerie-Officiere und Mannschaften, und ferner über Engagirung von Matrosen und Marine-soldaten. Dem Capitain Brommy wurde daher eine schwierige Aufgabe in der Einrichtung und Leitung der Seezeugmeisterei zu Theil, zumal er außerdem noch für die Armirung der Schiffe sorgen, auch das Commando über die Flottille führen, und die Mannschaften einüben sollte. Erwägt man, daß für alle diese Dinge die Locale erst geschaffen, theils gebaut, theils gemiethet werden mußten, daß ferner das nöthige Personal fehlte, und erst allmählich herbeigezogen werden konnte, so wird man ermessen, wie viel Dank das Vaterland diesem verdienten Manne schuldig ist, der mit unermüdblicher Sorgfalt es in kurzer Zeit dahin gebracht hat, daß eine musterhafte Ordnung in der Verwaltung der Seezeugmeisterei herrscht, und auf der Flotte eine ausgezeichnete Disciplin bei angemessener Freudigkeit der Mannschaft obwaltet.

Viele Schwierigkeiten waren ins Besondere in der Erlangung der Mannschaften zu überwinden.

Es ist schon erwähnt worden, daß als im November 1848 die Behörden gebildet wurden, die Ansicht vorherrschte, daß mit dem Beginne des neuen Jahres eine definitive Gestaltung der deutschen Verhältnisse eintreten, und dann für die nothwendigen Gesetze über die Rechte der Marine, über Kriegswehrpflicht der Matrosen, über Invalidenverpflegung und Pensionen Hinterbliebener gesorgt werden würde. Die definitive Gestaltung blieb aber nicht nur aus, sondern es traten mehrere Staaten gradezu von der Marine zurück, Einige verweigerten jede Zahlung, Andere verweigerten die Ausführung des Gesetzes über die Kriegslagge, so daß, wenn auch Gesetzentwürfe über jene Dinge an die National-Versammlung gelangt, und von dieser genehmigt wären, ihre Ausführung eben so zweifelhaft gewesen sein würde, als diejenige der Gesetze über die Matrikular-Beiträge zu der Flotte, und über die Kriegslagge.

Es war daher mit diesen Gesetzen, zu deren Ausarbeitung es der Behörde ohnehin an Zeit gebrach, Anstand genommen, in täglicher Erwartung, daß der definitive Zustand nach Beendigung der zweiten Lesung der Verfassung näher komme. Deshalb blieb für jene Zeit, im Monat März, nichts anders übrig, als die Matrosen durch Werbung zu erlangen, welches um so schwieriger war, als eben die besagten Gesetze über Unterstützung von Invaliden u. s. w. fehlten. Es ging daher mit der Werbung langsam, ungeachtet Officiere zu diesem Behufe nach Ostfriesland und Mecklenburg gesendet wurden. Da die Sache drängte, fanden zwischen den Reichsministern des Krieges und der Marine einerseits und den Bevollmächtigten der Küstenstaaten bei der Centralgewalt andererseits Berathungen statt über die Frage, die in deren Armeen dienenden See-

leute der Flotte zu überweisen, doch bevor hierüber eine definitive Uebereinkunft zu Stande gebracht wurde, war es gelungen, den nächsten Bedarf an Matrosen durch Werbung zu befriedigen in der Weise, daß mit der Beendigung der Aenderungen in den Schiffen auch die zum Dienste nöthige Mannschaft nicht mangelte. Anders verhielt es sich mit den Marine-Soldaten. Es ergab sich einestheils, daß nur wenig diensttüchtige und zuverlässige Leute zu bekommen waren, und daß anderntheils die Geldmittel nicht ausreichten, um ein selbständiges Corps für die Flotte zu unterhalten. Es war nur gelungen 24 Mann zu werben, welche, weil nur 6 Gewehre vorhanden waren, es in den ersten Wochen bei 6 Mann mit dem Exercitium umgehen lassen mußten, bis die gehörige Zahl Gewehre anlangte. Zur Ausbülfe wurde mit dem Kriegsministerium verabredet, daß eine Compagnie solcher Reichstruppen, welche verpflichtet waren zu Wasser und zu Lande zu dienen, auf die Schiffe commandirt werden solle, und dazu eine Compagnie des Bremischen Contingents bestimmt. Auf solche Weise wurde diesem Mangel abgeholfen.

Die Wurzel alles Uebels für die Marine war und blieb, daß sie von einer Regierung geschaffen wurde, die ein Reich repräsentirte, dessen Existenz vorausgesetzt war, aber nicht ins Leben trat. In der Voraussetzung, daß der Bundesstaat zu Anfang des neuen Jahres (1849) sich befestigen werde, war das Werk begonnen worden, nur in dieser Zuversicht traten Beamte und Officiere in die Dienste der Marine, darauf berechnet waren alle Pläne, alle Anschaffungen, alle Dispositionen. Das Fehlschlagen dieser Voraussetzung brachte auch die Marine in Verwirrung. Wäre im Januar eine definitive Gestaltung Deutschlands in sicherer Aussicht gewesen, so würde der Rapport des Commodore Parker vom 24. Januar an seine Regierung gewiß ganz anders gelautet, der Abgang des Schiffes »United States« dürfte sich dann nicht so sehr verzögert haben, auch die Besorgnisse wegen des Abganges der beiden Dampfer von Liverpool minder begründet gewesen sein. Die Lockerung des Bandes der Staaten, die sich schon im Januar und Februar geltend machte und ein Zurückhalten der Marinefonds zur Folge hatte, machte es der Verwaltung unmöglich, eine Anzahl Dampfschiffe, wie es beabsichtigt war, in Deutschland in Bau zu geben, ungeachtet die Zeichnungen zu Schiffen und zu Maschinen von England eingetroffen waren. Es kam unter diesen Umständen darauf an, die beschränkten Geldmittel nicht zu verstreuen, um die angekauften Schiffe und deren Bemannung, so wie die vorgenommenen Einrichtungen so lange wie möglich unterhalten zu können, hoffend, daß endlich doch etwas Definitives zu Stande gebracht werde. Da das Reich ohne Land war, die Marine ohne gesetzlichen Schutz, ohne bestimmte Rechte, ohne eine bestimmte rechtliche Stellung in den einzelnen Staaten — denn

was über die Marine in die Reichsverfassung gesetzt war, hatte noch nirgends Geltung — ergaben sich Verlegenheiten auf allen Ecken. Das Verhältniß der Flotte zur Landarmee bei den Operationen gegen Dänemark führte zu vielfachen Erörterungen und Conflicten, die nur mit Mühe verebnet werden konnten. Es war kein Platz vorhanden, über welchen die Marine-Verwaltung selbständig zu ihren Zwecken (z. B. Lagerung von Marine-Gegenständen, Casernirungen und Einübung von Mannschaften) verfügen konnte, es stand derselben nicht frei, Matrosen zu werben, wo sie zu bekommen waren. Ueber alle diese Dinge mußten mit den einzelnen Staaten Vereinbarungen getroffen werden. Zwar waren diese sämmtlich sehr bereit, die Marine zu unterstützen und auszuhelfen, wo es ihnen möglich war; allein die Verwaltung mußte sich doch zuvor erst mit Allen verständigen, welches viele Verzögerungen und Zeitaufwand zur Folge hatte. Es werden diese Dinge hier angeführt, um darauf aufmerksam zu machen, welche Rücksichten die Verwaltung zu nehmen hatte und mit was für Fragen die Zeit derselben in Anspruch genommen war, um Entschuldigung fordern zu können, wenn bei dem Ueberstürzen aller dieser Dinge in dem gegebenen kurzen Zeitraume in den kleineren Details Mißgriffe vorkamen, oder dieses oder jenes übersehen wurde. Es darf dabei ohnehin nicht unbeachtet bleiben, daß die meisten Räte der Marine-Abtheilung auch mit den Sitzungen in der National-Versammlung und in Ausschüssen beschäftigt waren, und daß mir noch außerdem die Sorge für das Ministerium des Handels und die Theilnahme an den Versammlungen des Ministerrathes oblag.

Die Verzögerung des Zustandekommens eines Definitivums hatte noch eine andere Folge, die nicht unerwähnt bleiben darf. Es war ein Gesetz über die Kriegsflagge des Reiches erlassen worden, worüber allen Seestaaten eine Mittheilung zu machen war. Diese Mittheilung erfolgte lediglich an die Regierung der Vereinigten Staaten von Amerika, weil in jenem Lande ein Kriegsschiff für Deutschland ausgerüstet werden sollte und dazu die Hülfe jener Regierung erbeten war. Den Europäischen Staaten dagegen wurde keine Anzeige gemacht, weil es lächerlich erschienen sein würde, von einer Kriegsflagge zu reden, so lange man kein einziges Kriegsschiff hatte, das man in See gehen lassen könnte. Die Schiffe auf der Elbe wurden geändert und konnten vor Mitte März nicht fertig sein, die in England gekauften Schiffe konnten ebenfalls vor jenem Zeitpunkte nicht eintreffen. Es erschien zweckmäßig, bevor die beiden in Liverpool liegenden Dampfer nicht einen Deutschen Hafen erreicht hatten, nicht mit der Kriegsflagge zu renommiren, denn es wäre möglich gewesen, dadurch noch mehr die Aufmerksamkeit auf jene Dampfer zu lenken, welches thunlichst zu vermeiden war. Da endlich die großen Seestaaten die

Centralgewalt des »Deutschen Reiches« nicht anerkannt hatten, weil noch nichts Bleibendes feststand, und jene Staaten vor der Hand nur ein Preußen, ein Hannover, ein Oldenburg u. s. w. auf dem Meere anerkannten, von einer Kriegsflagge des völkerrechtlich bestehenden Deutschen Bundes aber nicht die Rede sein konnte, weil Oesterreich ausdrücklich seine Flagge beibehielt, später ebenfalls Preußen, so wollte die Reichsregierung sich nicht einer Zurückweisung aussetzen und schob die Anzeige der Kriegsflagge auf, bis Schiffe unter derselben in See gehen könnten, in der Hoffnung, daß bis dahin der Deutsche Bundesstaat definitiv gebildet sein werde. Dieser Bundesstaat kam aber nicht zu Stande, das Ministerium Gager n trat Anfangs Mai zurück, und da bis zu diesem Zeitpunkt unsere Flottille noch nicht zum Auslaufen bereit war, unterblieb die vorgedachte Anzeige.

Eine große Last hatte die Marine-Verwaltung von den Anmeldungen von Erfindungen zur Zerstörung feindlicher Kriegsschiffe. In der Regel stammten dieselben von Leuten her, welche nie ein Seeschiff gesehen hatten. Die Vorschläge waren daher oft sehr komischer Art. Ein Jeder glaubte, seine Erfindung sei so wichtig, daß die Verwaltung alles Andere liegen lassen müsse, um Untersuchungen, gewöhnlich sehr kostbarer und zeitraubender Art, über dieselbe sogleich anzustellen, damit das Vaterland einen glorreichen Seekrieg bestehen könne, und nicht am Ende andere Nationen, wie es schon bei andern deutschen Erfindungen der Fall gewesen, den Vortheil davon zögen. Bei der »Volksthümlichkeit« der Reichsministerien ließen sich diese Applikanten nicht ohne weiteres abweisen; ihre Vorschläge mußten wenigstens gelesen, mitunter auch Sachverständigen vorgelegt und dann eine freundliche Antwort ertheilt werden.

Ein anderer Gegenstand, welcher eine Zeit lang vielfache Berathungen hervorrief, bestand in der Errichtung von Cadetten-Schulen. Nach Prüfung verschiedener Vorschläge wurde, nach Lage der Verhältnisse, für zweckmäßig erkannt, davon für jetzt ganz zu abstrahiren, und nur solche junge Leute als Cadetten anzustellen, welche bereits eine vollständige Schulbildung nachweisen und das Alter von 16 bis 17 Jahren erreicht hatten. Man behielt sich vor, nachdem für die Ostsee und für die Nordsee die Hauptkriegshäfen designirt und daselbst Werften, Arsenale, Maschinenfabriken u. s. w. errichtet sein würden, auf die Errichtung von dergleichen Schulen, wenn nicht schon früher, zurückzukommen, von welchen man nur dann eine tüchtige Wirksamkeit erwartete, wenn den jungen Leuten zu gleicher Zeit Gelegenheit gegeben werde, dasjenige practisch zu versuchen, was sie theoretisch in den Schulen lernen würden. Die Zahl der Anmeldungen zu Cadetten war außerordentlich groß, und zwar zum guten Theil aus den ersten Familien Deutschlands. Mit der Ber-

tagung der Schul-Unterrichts-Anstalten ging diejenige der Anstellung von Geistlichen auf den Schiffen und in den Kriegshäfen Hand in Hand; man glaubte auch in dieser Hinsicht noch warten zu dürfen.

Dagegen litt die Regelung des Medicinalwesens der Marine keinen Aufschub. Der Herr Professor Heinzen in Göttingen lieferte zu diesem Behufe eine ausgezeichnete Ausarbeitung, und übernahm es selbst, aus Liebe für die Sache, einstweilen als Stabsarzt in die Dienste der Marine einzutreten. Es fand zu Hamburg eine Prüfung einer großen Anzahl sich gemeldet habender junger Aerzte statt, worauf für jedes Kriegsschiff Einer angestellt wurde. Jedes Schiff, selbst die Kanonenboote, erhielten ihre besondere Apotheke und Vorrath von Instrumenten und Verbandstücken, sowie zu Bremerhaven, der interimistischen Station, eine Haupt-Niederlage von Medicamenten und chirurgischen Erfordernissen errichtet wurde.

Es lag auf flacher Hand, daß die ersten Kriegsschiffe, welche angeschafft wurden, der Eile wegen, womit dieses geschehen sollte, nur im Auslande gekauft werden konnten. Denn Deutschland selbst hatte nur Handelschiffe aufzuweisen, mit welchen, auch wenn sie gut armirt und bemannt wären, sich ein Kampf mit einer Flotte, wie es die dänische ist, nicht würde haben führen lassen; es mußte daher Bedacht darauf genommen werden, solche Schiffe im Auslande anzukaufen, deren Bauart kriegstüchtig war. Dennoch wurde das Ministerium während der Wintermonate aus allen Theilen Deutschlands mit Vorstellungen überschüttet, Dampfmaschinen, Anker und anderes Schiffsgeräthe, Waffen, sogar Bauholz aus dem Süden zu beziehen; man machte die bittersten Vorwürfe darüber, daß Dampfschiffe im Auslande gekauft würden, und meinte, das deutsche Geld müsse im Inlande bleiben, und der Zweck der Errichtung der Flotte sei wesentlich, die deutsche Industrie zu beleben. Auch Angriffe dieser Art mußten freundlich abgewehrt und den Leuten deutlich gemacht werden, daß zwar in Deutschland bestellt werde, was dasselbe zu liefern vermöge, es aber für den Augenblick nur allein darauf ankomme, die Kriegsschiffe rasch zu erhalten, und alle andere Rücksichten zurückstehen müßten, indem man zum Selbstbau später übergehen werde.

Die Gründe, weshalb während des Winters nicht zum Selbstbau größerer Schiffe geschritten wurde, sind bereits hervorgehoben. Es ist noch hinzuzufügen, daß, so viele tüchtige Schiffsbaumeister Deutschland auch an der Nordsee und Ostsee aufzuweisen hat, es doch an Männern gebriecht, welche mit dem Bau von größeren Kriegsschiffen nach den neuesten Verbesserungen vollständig bekannt sind. Auch hat sich nach gehaltener Umfrage in allen deutschen Häfen herausgestellt, daß mit Ausnahme einiger der Ausdehnung fähigen Anlagen an der unteren Weser

sich nirgends Werften vorfinden, wo Fregatten von 1400—1600 Tons gebaut werden können. Es hat überdies sein Mißliches, große Kriegsschiffe bei Privatpersonen in Bau zu geben; es wurde daher dafür gehalten, den Selbstbau zu verschieben, bis die Wahl der Kriegshäfen stattgefunden habe, und dann alle Bauten von Schiffen, von Maschinen und Schiffsbedarf so viel thunlich auf Kosten des Reiches in eigenen Anstalten vornehmen zu lassen. Es ist gelungen, einen ausgezeichneten Marine-Baumeister willig zu machen, zeitweise in Deutsche Dienste zu treten; die Berufung desselben mußte indessen so lange unterbleiben, bis seiner Wirksamkeit ein Feld eröffnet werden kann. Außer den Zeichnungen für Schiffe und Dampfmaschinen waren Pläne, Zeichnungen und Modelle von allen Arten von Kriegsschiffen und Dock-Einrichtungen aus den Vereinigten Staaten bezogen, deren Regierung auf das Bereitwilligste dem diesseitigen Gesandten darin willfährig gewesen ist.

Das beste Modell für eine Fregatte lieferte indessen Anfangs April das Kriegsglück in der Bai von Eckernförde in Deutschlands Besitz, die schöne dänische Fregatte »Gefion.« Die Marineverwaltung wies sogleich die Mittel zur Wiederherstellung dieses Schiffes, sowie zur Auffischung der ins Meer gesunkenen Gegenstände aus dem Linienschiffe »Christian VIII.« an, und beauftragte den nun in Reichsdienste übertretenden, zum Capitain zur See beförderten Herrn Donner mit der Leitung der Sache. Dem genannten Schiffe »Gefion« wurde mit Zustimmung des Reichsverwesers der Name »Eckernförde« gegeben. Die Reparaturen der Fregatte sind in gutem Fortschreiten begriffen, so daß das Schiff bald wird von Neuem armirt werden können.

Um die wesentlichsten Punkte, welche von allgemeinem Interesse sind, zu berühren, bleibt noch zu erwähnen, wie weiter die Sache mit den Schiffen »Acadia« und »United States« regulirt worden ist. Nach Ankunft des erstgedachten Schiffes auf der Weser ergab sich, daß der Schaden, den dasselbe auf Terschelling genommen, nicht genau anders zu ermitteln sei, als wenn das Schiff in einen Dry-Dock gebracht werde. Da aber an der Weser kein solcher von einem entsprechendem Umfange vorhanden war, ließen sich nur Vermuthungen aufstellen. Die Assuradeurs erbaten sich sogleich, die »Acadia« nach London kommen zu lassen, und auf ihre Kosten daselbst die Reparaturen vorzunehmen, erklärten sich aber auch bereit, in einer runden Summe wegen des Schadens sich abzufinden. Der Umstand, daß in dem ersteren Falle die Reparatur nach der Ansicht der Assuradeurs und nicht nach derjenigen der Marineverwaltung geschehen werde, auch mit dem Verfahren erst nach wieder eingetretener Waffenruhe vorgegangen werden könne, weil mittlerweile die Blockade eingetreten war, ließ das letztgedachte Erbieten der Abfindung in runder

Summe angemessener erscheinen, indem zugleich uns dabei die Wahl blieb, für die im besten Stande befindliche Dampfmaschine ein neues Schiff zu bauen und die »Acadia« in ein Segelschiff zu verwandeln. Es waren mehrere Offerten eingegangen, das Schiff für die Summe von etwa 10,000 £ völlig wieder herzustellen, von Männern, deren Verhältnisse die vollständigste Sicherheit darboten; es war daher der Verwaltung ein Maßstab für ihre Forderung gegeben. Es wurde denn auch in kurzer Zeit die Entschädigungssumme mit 12,750 £ mit den Assuradeurs vereinbart und von denselben bezahlt. Diese Summe mußte verwendet werden zur Deckung der fälligen Termine der im Bau begriffenen drei neuen Schiffe, wozu bei dem Reichsministerium augenblicklich die Mittel fehlten; es konnte deshalb auch nicht sogleich zur Reparatur der »Acadia« geschritten werden. Dies Schiff mußte daher einstweilen unter Bewachung liegen bleiben. Im Juni wurde indessen, unter Hilfe der Großherzoglich Oldenburgischen Regierung begonnen, zu Brake ein Dry-Dock gleichsam au naturel anzulegen, nämlich einen Einschnitt in das Land unter Holzbelag zu machen, welcher, nachdem das Schiff bei Hochwasser hineingelegt worden, geschlossen und das Wasser ausgeschöpft werden wird. Hoffentlich wird es demnächst an den Mitteln nicht fehlen, das Schiff wieder herzustellen.

Die Aenderung, Armirung und Bemannung des Schiffes „United States“ hat unendliche Weitläufigkeiten zur Folge gehabt. Nach Zurücknahme der Verfügung der Regierung zu Washington, daß zum Behufe der Ausrüstung und Armirung das Material und die Arbeitskraft dem Amerikanischen Arsenalen entnommen werden könne, mußten alle erforderlichen Gegenstände neu angefertigt werden, welches eine geraume Zeit in Anspruch nahm. Das Uebel wurde aber erst arg, als die Amerikanische Regierung erklärte, den Gesetzen der Vereinigten Staaten gemäß verfahren und den Abgang des Schiffes untersagen zu müssen. Sie stellte indessen anheim, eine Bürgschaft von 600,000 Dollars zu geben für die Erfüllung der Verpflichtung, daß mit dem Schiffe kein Act von Feindseligkeit gegen eine mit den Vereinigten Staaten in Frieden befindliche Nation begangen werde, worauf dann dem Abgange des Schiffes kein Hinderniß in den Weg gelegt werden solle. Die Bürgschaft wurde für 300,000 Dollars gegeben und das Schiff fuhr ab. Unsere Bevollmächtigten waren der Ansicht, daß es der Reichsregierung lieber sein müsse, das Schiff unter dieser Bedingung zu besitzen als gar nicht, da es nur eine feindliche Fregatte zu nehmen brauche, um das Aequivalent für 300,000 \$ zu erhalten. Leider hatte das Schiff auf seiner Reise nach Europa einige Unglücksfälle, welche überhaupt bei den Marine-Anfängen nie fehlten; sie sind aber glücklicherweise nicht von Erheblichkeit gewesen.

Auf diese Weise ist in Zeit von etwa fünf Monaten der Grund zur Schaffung einer deutschen Flotte gelegt worden. Die Mittel, welche zu Gebote gestellt wurden, sind verausgabt worden im Betrage von etwa 3 Millionen Thalern. Dafür sind angeschafft, (außer der in Reparatur befindlichen Segel-Fregatte „Eckernförde“), theils gekauft, theils in Bar gegeben 9 Kriegs-Dampfschiffe, und ein Segelschiff von 32 Kanonen, ferner 27 Kanonenböte (die in Preußen und in Schleswig-Holstein erbauten ca. 52 Böte nicht mitgerechnet,) ein großes Material an Geschützen, Geschossen, Schießbedarf, Waffen, Steinkohlen und Schiffsgeräthen für alle jene Schiffe ist in Bremerhaven gelagert, die dienstfertigen Schiffe sind armirt und bemannt, die Mannschaft uniformirt, disciplinirt, und befriedigend befehligt; die Verwaltung des Ministeriums sowie der Seezeugmeisterei ist geordnet, ein Kern von Marine-Officieren gebildet durch welchen auch für die Befehligung der noch zu erwartenden Schiffe gesorgt werden kann, so daß wir fremder Hilfe nicht mehr bedürfen; mit Bildung des Marine-Soldaten-Corps ist der Anfang gemacht, die Arbeiten im Laboratorium für Patronen, Füllung von Granaten und Anfertigung von Schießbedarf sind im vollen Gange, das Medicinalwesen ist dergestalt geregelt, daß das Nöthige auch für eine größere Flotte vorhanden ist, Zeichnungen und Modelle für den Schiffsbau und die Einrichtungen von Kriegshäfen sind gesammelt, und es liegen umfassende Ausarbeitungen über die weitere Entwicklung der Marine und deren Behörden zu weiterer Prüfung vor.

Der Marine-Verwaltung hat es an Erschwernissen ihrer Thätigkeit, an Unglücksfällen und an Angriffen mancher Art nicht gefehlt, es wird sich auch später ergeben, daß Manches hätte anders und besser gemacht werden können, wie sich denn schon jetzt gezeigt hat, daß Mißgriffe vorgekommen sind. Ihr wird das Verdienst bleiben, daß sie muthig und unbekümmert um Schwierigkeiten das ihr übertragene Werk angegriffen und so weit durchgeführt hat, daß man es nicht mehr ungeschehen machen kann; es ist leider jetzt das Einzige was unter dem schwarz-roth-goldenen Banner der Zukunft entgegenharrt. — Gebe der Himmel, daß Deutschlands Regierungen und Völker die deutsche Flotte mit gleicher Liebe ferner pflegen, als sie von Denen gepflegt worden ist, welche zuerst sich ihrer mit Hingebung gewidmet haben, dann wird sie gewiß eine Zierde und eine Stütze unseres Vaterlandes werden, denn dieses besitzt Alles, was zu einer tüchtigen Flotte erforderlich ist.

Anlage I.

Vortrag bei dem Reichsverweser und im Reichsministerrathe.

M a r i n e.

Nachdem durch die hohe National-Versammlung zu der Begründung einer Deutschen Flotte die Mittel bewilligt und durch das Reichsministerium wie durch den Marine-Ausschuß umfassende Erkundigungen eingezogen, auch verschiedene ausgezeichnete Marine-Officiere aufgefordert sind, sich nach Frankfurt zu begeben, kann nunmehr thatsächlich zur Ausführung des großen Vorhabens geschritten werden.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Seeküsten unseres Vaterlandes viele Häfen darbieten, welche sich ausgezeichnet zur Errichtung befestigter Kriegshäfen eignen, daß die Bevölkerung, namentlich der Küsten, einen Ueberfluß an vortrefflichen Seeleuten aufweist, daß an gutem Baumaterial zu Kriegsschiffen kein Mangel ist, kurz, daß Deutschland so gut wie irgend ein anderes Land in Europa sich zu dem Besitze einer tüchtigen Flotte eignet.

Bieten diese Verhältnisse auch die Mittel dar, eine Flotte von bedeutendem Umfange zu schaffen, zu unterhalten und zu bemannen, so wird doch bei der Gründung und Ausbildung der Marine mit aller derjenigen Vorsicht zu verfahren sein, welche erforderlich ist, um die neue Schöpfung den Deutschen Verhältnissen angemessen, und unter Benützung der neuesten Erfahrungen, auszustatten.

Die zu lösende Aufgabe dürfte daher unter zwei Gesichtspunkte zu bringen sein, und zwar:

- 1) Was kann schon jetzt geschehen in der Anschaffung von Kriegsschiffen und Wehrhaftmachung der vorhandenen? und
- 2) welche Einleitungen sind zu treffen, um ein wohl organisiertes, den Deutschen Verhältnissen entsprechendes Marinewesen allmählig auszubilden?

Bevor nicht die erwarteten, völlig erfahrenen, höheren Marine-Officiere hier eingetroffen sein werden, kann der Plan, nach welchem die Bildung

einer Flotte, und die Organisation der zu deren Ueberwachung und Leitung nöthigen Behörden vorzunehmen ist, nicht festgestellt werden. Es wird dieses keiner weitern Begründung bedürfen. Allein es kann das nicht daran hindern, schon jetzt alle diejenigen Vorbereitungen und Anschaffungen zu machen, die unter allen Umständen jedenfalls doch werden geschehen können und müssen.

Es betreffen diese Vorbereitungen und Anschaffungen beide vorstehend hervorgehobenen Gesichtspunkte. In Beziehung auf den Ersten derselben ist das Folgende zu erwähnen.

In verschiedenen Deutschen Häfen sind bereits kleinere Kriegsfahrzeuge erbaut worden. Von den durch die Marine-Commission in Hamburg ausgerüsteten Schiffen, zu welchen der Bundestag die Summe von 300,000 \mathcal{F} Pr. Crt. beigetragen, sind von dem Reiche 1 Fregattschiff und 3 Dampfschiffe übernommen worden. Alle diese Fahrzeuge werden durch die bereits vorhandenen Marine-Officiere näher zu untersuchen und in den Stand der Brauchbarkeit zu Kriegszwecken gesetzt werden können, indem man, nachdem dieses geschehen, jedem Schiffe eine solche Verwendung anweist, die nach seiner Eigenthümlichkeit zulässig erscheint. Es werden ferner einige tüchtige Kriegsschiffe sofort gekauft, resp. in Bau gegeben werden können, und zwar in der Art, daß es Schiffe seien, die unter allen Umständen zu der Totalität der künftigen Flotte passen, und schon für sich allein fähig sind in Bälde zu Kriegszwecken verwendet zu werden.

In Beziehung auf den zweiten Gesichtspunct würde für jetzt die Thätigkeit sich hauptsächlich auf Vorbereitungen beschränken müssen, namentlich würde es sich um technische Aufnahme der Häfen an der Nord- und Ostsee handeln, um Ermittlung der Fahrtiefen, der Zugänglichkeit, des Raumes zu Arsenalen, Werften, Casernen u. s. w., damit, nachdem das vorhandene technische Personal durch die noch erwarteten höheren Marine-Officiere vervollständigt worden, es thunlich wird, von der weiten Wahl der Häfen zu der engeren übergehen zu können. Es wird ferner Fürsorge zu treffen sein, daß, wenn im Frühjahr der Bau von Kriegsschiffen auf deutschen Werften begonnen wird, es an deutschem und fremdem geeignetem Holze nicht fehle, daß passende Werften vorhanden seien, und das Personal nicht mangle, welches den Bau nach herbeizuschaffenden Modellen und Plänen zu überwachen im Stande ist. Es wird Vorkehrung zu treffen sein, daß das Erforderliche zur Herstellung des nöthigen Geschüßes und anderer Waffen leicht beschafft werden könne, damit in aller und jeder Hinsicht nach dem Urtheile der demnächst zu bildenden definitiven Marine-Behörde im nächsten Frühjahr rasch vorgeritten werden könne. Endlich wird auf Einrichtung von Lehr-Anstalten

Bedacht zu nehmen sein, und fortgefahren werden, Personen herbeizuziehen, welche in dem einen oder andern Fache zu verwenden sind, damit sie zur Zeit der Ausführung sogleich vorhanden seien.

Bei einem Blicke auf die Lage der Verhältnisse dürfte sich ergeben, daß, da erst, nachdem noch umfassende Voruntersuchungen und Vorbereitungen gemacht und viele der hauptsächlichsten noch erwarteten Rathgeber eingetroffen sein werden, mit der eigentlichen Feststellung eines Planes der zu bildenden Marine in ihrem ganzen Umfange begonnen werden kann, auch erst dann zu übersehen sein wird, in welcher Weise ein tüchtiges Marine-Ministerium mit allen seinen Unterabtheilungen für Inspection der Arsenalen, der Waffen, der Beköstigung der Mannschaften, der Personalien, der Werfte und des Bauwesens, des Materials, der Häfen und vieler anderer Dinge, gebildet werden kann. Um die große Sache daher bei dem Anfange anzufangen, wird die Sorge jetzt dahin zu richten sein, daß Behörden gebildet werden, welche befähigt und befugt seien, diejenigen Dinge, welche nach den beiden bemerkten Gesichtspuncten dermalen schon in Ausführung gebracht werden können, zu bewirken, und andererseits alle Vorbereitungen und Einleitungen zu treffen, damit die definitive Organisation des deutschen Marinewesens nach wenig Monaten ins Leben treten könne.

Die für jetzt zu bildenden Behörden möchten daher bis zu weiterer Beschlußnahme bestehen aus:

- I. einer Marine-Abtheilung welche einem der bestehenden Ministerien einstweilen beizuordnen sein würde, bestehend aus einigen Marine-Räthen und einigen Kanzlisten.
- II. einer technischen Marine-Commission.

Die Befugnisse und Geschäftstheilung dürfte sich wie folgt gestalten.

Dem betreffenden verantwortlichen Minister und der Marine-Abtheilung würde zustehen:

- a) das ganze Rechnungswesen und die Verwaltung,
- b) Ankauf und Bau-Contrahirung von Schiffen und Gegenständen, jedoch nur nach Billigung der technischen Marine-Commission.
- c) Genehmigung der Honorare der Mitglieder der technischen Commission, und Bewilligung von Reisekosten und Untersuchungskosten, daher Billigung und Ablehnung von Anstellungen, Missionen und Untersuchungen.
- d) Der Minister wird den Marine-Ausschuß der National-Versammlung von seiner Wirksamkeit in Kunde erhalten, und sich über wichtige Fragen mit demselben berathen.

Der technischen Marine-Commission würde zustehen:

- a) gutachtliche Aeußerung über alle technische einschlägige Fragen;

- b) Anträge an die Marine-Abtheilung zu stellen in Beziehung auf Anschaffung von Schiffen und Gegenständen, sowie auf vorzunehmende Missionen und Untersuchungen;
- c) Ermittlung der Personen aus ihrer Mitte oder sonstige, welche zu technischen Untersuchungen, zu Besichtigungen und Ankäufen, nach gemeinschaftlichem Beschlusse mit der Marine-Abtheilung, zu verwenden sind;
- d) insbesondere Untersuchung der deutschen Häfen zu Kriegszwecken und Anlegung von Arsenalen, Werften u. s. w.
- e) Ausarbeitung eines Planes für die deutsche Marine und die künftige Gestaltung der Marine-Behörden.

Würde diese Organisation der Behörden bis zur Vorlage eines vollständigen Planes, und die Befugniß derselben in Gemäßheit der entwickelten beiden Gesichtspuncte genehmigt, so könnte sofort mit der Ausführung begonnen werden, soweit es diejenigen angeführten Gegenstände betrifft, welche für jetzt im Bereiche der Wirksamkeit dieser Behörden liegen können.

Frankfurt am Main, den 30. October 1848.

Der Reichsminister des Handels:

Ducrow.

Anlage II.

Hoher Reichsverweser!

Unter ergebenster Berufung auf die von Eurer Kaiserlichen Hoheit schon früher gebilligten Anträge des Reichsministers des Handels beehrt sich der Reichsministerrath, Ihnen die Errichtung einer provisorischen Centralbehörde für die deutsche Marine nunmehr in folgender Weise vorzuschlagen.

Die provisorische Centralbehörde für die deutsche Marine besteht aus einer Abtheilung für die Marine-Verwaltung im Reichsministerium des Handels und aus einer technischen Marine-Commission.

Jener Abtheilung ist die Gründung der Marine, die eigentliche Verwaltung, das ganze Rechnungswesen zugewiesen; sie entscheidet nach Anhörung der technischen Commission über den Ankauf von Schiffen, von Schiffsbau- und Ausrüstungsmaterialien, über die Abschließung von Verträgen, welche den Bau von Kriegsschiffen betreffen, und über die Anlegung von Kriegshäfen, Werften und Arsenalen; sie hat die Anstellung von Beamten und Commissarien zu billigen oder abzulehnen, Sendungen und Besichtigungen anzuordnen und die Gehalte, Belohnungen und Kosten, welche hierdurch verursacht werden, zu bestimmen.

Der technischen Marine-Commission kommt es zu, Gutachten über alle technischen Fragen zu erstatten, Anträge an die Abtheilung für die Marine-Verwaltung in Beziehung auf die Anschaffung von Schiffen und Gegenständen zu deren Bau und Ausrüstung, sowie hinsichtlich vorzunehmender Besichtigungen und Sendungen zu stellen; die zu Geschäften, welche technische Befähigung erfordern, tauglichen Personen vorzuschlagen, die deutschen Häfen zu untersuchen, inwiefern sie zur Anlegung von Kriegshäfen, Werften und Arsenalen sich eignen; insbesondere endlich einen Plan für die definitive Einrichtung der deutschen Marine und die künftige Gestaltung der Marine-Behörden auszuarbeiten.

Mit der Einrichtung der provisorischen Centralbehörde für die deutsche Marine wird der Reichsminister des Handels beauftragt, unter dessen Verantwortlichkeit dieselbe thätig ist.

Der Vorsitz in der technischen Marine-Commission ist dem Prinzen Adalbert von Preußen übertragen.

Wir ersuchen Eure Kaiserliche Hoheit um die schriftliche Genehmigung dieses Antrages.

In Ehrerbietung

der Reichsministerrath.

In dessen Auftrag:

der Reichsminister des Handels

(gez.) Duckwitz.

Ich genehmige vorstehende Anträge

(gez.) Erzherzog Johann.

Anlage III.

Beantwortung

der Interpellation des Abgeordneten von Reden an das Reichsministerium, die Wirksamkeit der Marine-Abtheilung des Reichsministeriums betreffend,

am 30. April 1849.

von dem Reichsminister des Handels Herrn Duckwitz.

Um ein richtiges Bild von der Lage und den Verhältnissen der deutschen Marine zu geben, ist es unerlässlich sich zu vergegenwärtigen, unter welchen Umständen die Marinebehörden gebildet wurden.

Man würde dem Reichs-Gesammtministerium sehr Unrecht thun, wenn man annehmen wollte, es habe minder klar als die hohe Nationalversammlung die Dringlichkeit der Errichtung eines Marineministeriums erkannt. Es ist vielmehr häufig, besonders nach dem Abschlusse des Waffenstillstandes von Malmö, der Gegenstand erörtert worden. Die Frage war nur, wo finden wir einen Minister, der mit den Erfordernissen einer Kriegsmarine genügend bekannt ist? In Deutschland war kein solcher Mann vorhanden. Einem Admiral einer fremden Marine, deutscher Sprache und Verhältnisse unkundig, konnte man ein Ministerium nicht antragen. Es war auch keinerlei Aussicht vorhanden, daß irgend ein nahegelegener europäischer Seestaat einem seiner Admirale einen temporären Urlaub geben werde, um Deutschland zu helfen, eine Flotte zur Bekämpfung Dänemarks zu bilden, weil die Gesinnungen der Mächte über die Zerwürfnisse zwischen Deutschland und Dänemark kein Geheimniß waren. Die Erwartungen endlich, welche man überall in Deutschland an die Bildung eines Marineministeriums knüpfte, waren solcher Art, daß jeder, welcher nur die mindeste Kunde davon hatte, was nöthig ist, um eine Flotte zu schaffen, die Ansprüche der öffentlichen Meinung als unausführbar erkannte. Was nur in einem Zeitraum von 10 Jahren als möglich erschien, verlangte man, sollte in 6 Monaten hergestellt werden. Und das Alles von einer Regierung, welche nicht über die Hilfsmittel eines Landes in fest geordnetem Zustande zu verfügen hatte, sondern auf den guten Willen von vielen Staaten angewiesen war; von einer Regierung, welcher auf jedem Schritt und Tritt Hindernisse sich in den Weg stellten; von einer Regierung, deren problematische Dauer es Männern in festen Verhältnissen wohl bedenklich erscheinen lassen durfte,

in ihren Dienst überzutreten. Wenn daher auch ein Mann gefunden worden wäre, der die nöthigen Kenntnisse besessen hätte, würde ihm wohl haben zugemuthet werden können, eine bestimmte Stellung gegen eine unbestimmte zu vertauschen, es zu übernehmen, etwas in's Leben zu führen, was in so kurzer Zeit zu verwirklichen unmöglich war und sich voraussichtlich maasslosem und leidenschaftlichem Tadel von Unkundigen aussetzen? Aber es war ein solcher Mann nicht da, und deshalb, nur deshalb wurde kein Ministerium der Marine errichtet.

Das Gesamtministerium war jedoch davon durchdrungen, daß dennoch ein Anfang mit Bildung von Marinebehörden gemacht werden müsse, und weil man annahm, daß der Handelsminister doch etwas vom Seewesen kennen müsse, wurde dieser gegen Ende des Monats October beauftragt, einige einleitende Schritte zu thun. Ich übernahm dieses gern und willig, ungeachtet schon damals meine Zeit anderweitig überreichlich in Anspruch genommen war, aber es fiel mir nicht ein, daß mehr von mir gefordert werde, als eben nur einleitende Schritte.

Diese bestanden nun darin, mich nach Personen umzuhören, welche in Deutschland sich bisher mit Marine-Angelegenheiten beschäftigt hatten, und zu erkunden, wo etwa deutsche Officiere sich in fremden Diensten befänden. Sie wurden sofort nach Frankfurt berufen. Insbesondere richtete ich aber noch im October eine Note an den Gesandten der Vereinigten Staaten von Amerika, worin ich ihm auseinandersetzte, wie Deutschland beabsichtige, eine Marine zu bilden, wie es dazu an einem leitenden Oberofficiere fehle, die Centralgewalt aber hoffe, daß, bei den offen ausgesprochenen freundschaftlichen Gesinnungen der Washingtoner Regierung gegen Deutschland, diese gern bereit sein werde, Hülfe zu gewähren. Ich stellte daher an den Gesandten die Bitte, seine Regierung zu veranlassen, daß sie einen höheren Marineofficier, etwa vom Range eines Commodore, der im Schiffsbau, Hasenbefestigung, überhaupt in den Erfordernissen zur Gründung einer Marine die nöthige Kunde besitze, nach Frankfurt senden möchte, damit dieser auf kürzere oder längere Zeit in die Dienste der Centralgewalt trete, um eine deutsche Flotte zu organisiren. Der amerikanische Gesandte nahm dies Gesuch der Centralgewalt auf als ein Zeichen von Achtung gegen die amerikanische Marine, und versprach, die Note ungesäumt nach Washington zu befördern. Ich werde später auf die erhaltene Antwort zurückkommen; es wird hier die Sache nur angeführt, um zu zeigen, daß ungesäumt Alles geschehen ist, um technische Kräfte herbeizuziehen.

Schon in den ersten Tagen des Monats November war in Folge eines Schreibens des Reichsverwesers der Prinz Adalbert von Preußen hier eingetroffen, um wegen der Marine Rücksprache zu nehmen.

Ich erhielt von dem Ministerrathe den Auftrag, mich mit Sr. Königl. Hoheit in Verbindung zu setzen. Aus diesen Besprechungen ergab sich, daß der Prinz bereit war, seine Kräfte der Marine zu widmen, aber für jetzt nicht in eine amtliche Stellung zu treten gedachte. Um die Bildung der Behörden diesem Verhältnisse anzupassen, entwarf ich das Project, einem verantwortlichen Ministerium eine Abtheilung für die Marine als verwaltende und ausführende Behörde beizuordnen, und eine Commission von Technikern und Marineofficieren zu bilden, an deren Spitze sich Prinz Udalbert von Preußen stellen würde. Das Project erhielt die Beistimmung des Reichsverwesers und der hohen Versammlung und wurde am 15. November in Ausführung gebracht. Ich hielt damit für erledigt, was ich zu thun übernommen hatte, und erwartete, daß die Marineangelegenheit einem andern Ministerium beigeordnet werden würde. Allein es war keiner meiner Collegen geneigt, die Sache zu übernehmen, und so blieb nichts anderes übrig, als mich zu entschließen, auf einige Wochen, bis zur Bildung definitiver Behörden, mich der schwierigen Aufgabe zu unterziehen. Es herrschte damals die Meinung vor, das Verfassungswerk werde bis zu Ende des Jahres beendet sein; ich durfte daher erwarten, in wenig Wochen einen Nachfolger zu erhalten. Erschwert wurde der Entschluß noch durch den Umstand, daß die zu jener Zeit hier eingetroffenen Officiere der amerikanischen Fregatte „St. Lawrence“ aussprachen, daß sie es für eine Unmöglichkeit hielten, vor Ablauf eines Jahres irgend etwas zu schaffen, welches einem Feinde entgegen treten könne, auch wenn es gelingen sollte, sofort einige Schiffe zu kaufen, wegen der unerläßlich nothwendigen Zeit zur Einübung der Mannschaften durch erfahrene Seeofficiere. Sie billigten übrigens vollständig die Idee, die dänische Flotte durch Dampfschiffe zu bekämpfen und gaben mir in vieler Hinsicht sehr schätzbaren Rath. Sie äußerten ferner, daß nach Allem, was sie darüber vernommen hätten, sie uns empfehlen müßten, die Anfänge einer Flotte, welche in Hamburg gemacht seien, nicht vor einen Feind zu bringen. Es war daher vorauszu sehen, daß bei näherem Eingehen in die damals mir nur oberflächlich bekannten näheren Verhältnisse jener Flotille, und bei den ungestümen Forderungen, die von allen Seiten laut wurden, mir erhebliche Unannehmlichkeiten bevorstehen würden.

Ich ließ mich aber dadurch nicht abhalten, die Sache in die Hand zu nehmen, entschlossen, ungeachtet des Mangels irgend welcher Hülfsmittel, zu vollbringen, was nach bestem Wissen thunlich erscheinen werde, und mich dem aus überspannten Forderungen oder selbst aus unvermeidlichen Mißgriffen hervorgehenden in sicherer Aussicht stehenden Tadel willig bloß zu stellen, damit nur die Sache in Gang komme und, sobald sich die geeignete Persönlichkeit fände, in deren Hände übergehen könne.

So kam die Verwaltung der Marine an mich, so blieb sie mir übertragen.

Indem ich nun dazu übergehe, diese Verwaltung selbst zu schildern, werde ich zu besserer Uebersichtlichkeit der umfassenden Gegenstände dieselben nach Rubriken eintheilen und zwar:

- 1) Die Bildung der Behörden.
- 2) Die Hamburger Flotille.
- 3) Die Küstenvertheidigung.
- 4) Die Anschaffung von Kriegsschiffen.
- 5) Die Bemannung und Armirung derselben.
- 6) Die Finanzen.
- 7) Die Organisation der Verwaltung.

1) Die Bildung der Behörden.

Es ist schon erwähnt, daß erfahrene Marinebeamten in Deutschland nicht zu finden waren, es blieb mir daher nichts übrig, als einige Männer zu Räten zu wählen, welchen bereits die hohe Nationalversammlung in Marineangelegenheiten Vertrauen geschenkt hatte, indem sie als Mitglieder des Marine-Ausschusses verschiedentlich der hohen Versammlung referirt hatten. Diesen Männern, über deren Wahl mich zu freuen ich alle Ursache habe, da sie mit warmer Hingebung sich der Sache annahmen, wurden später aus verschiedenen Fächern andere zugesellt. Als sie ihren Dienst antraten, fand sich durchaus kein Material vor, kein Organ zur Ausföhrung von Beschlüssen, kein Seeofficier, kein Seetechniker, kein Zeichner, kein Modell zu Schiffen, keine Anleitung für die Wahl von Geschützen, Geschossen, Waffen.

So ausgestattet begann am 15. November die Marineabtheilung ihre Arbeiten.

Nachdem Se. Königliche Hoheit der Prinz Adalbert von Preußen eingewilligt hatte, den Vorsitz bei der technischen Marinecommission zu übernehmen, berief ich, nach genommener Rücksprache mit dem Prinzen, deren Mitglieder. Es wurden mehrere militärische Talente der hohen Nationalversammlung, einige Mitglieder des Marineauschusses und 2 Marineofficiere, zu welchen später 2 andere hinzutraten, eingeladen, an den Berathungen Theil zu nehmen. Mehrere Staaten, welche besonders bei der Marine interessirt waren, namentlich Hannover und Hamburg, wurden ersucht, Mitglieder hierher zu senden. Sie wählten jeder einen einsichtsvollen Wasserbaumeister. Die technische Commission hat mit großer Treue und Hingebung ihre Aufgabe gelöst; es wird im Laufe dieser Darstellung öfter auf ihre Leistungen zurückgekommen werden; sie hat übrigens selbst, als sie ihre Arbeiten Anfangs Februar schloß, in öffentlichen Blättern einen Bericht über ihre Thätigkeit bekannt gemacht.

2) Die Hamburger Flotille.

Am 8. Mai v. J. hatte sich in Hamburg ein Marinecomité constituirt, zu welchem die Herren Sloman, Godeffroy & Comp., Rosß, Vidal & Comp gehörten.

Es wurden freiwillige Beiträge gesammelt und als dieselben eine hinlängliche Summe erreicht hatten, kaufte die Comité das dem Hause Godeffroy und Comp. gehörige Schiff „Godeffroy“, weil man es besonders brauchbar fand, für 70,000 Cour.-Mark an. Der Herr Sloman stellte sein Schiff „Franklin“ dem Comité zur Disposition und zwar leihweise ohne Miethe.

Man begann ungesäumt, beide Schiffe zu armiren, auszurüsten und zu bemannen, wozu jedoch die freiwilligen Beiträge kaum ausreichten. Ehe die beiden Schiffe vollständig eingerichtet waren, hat die Comité gefühlt, daß zur Einrichtung eines Kriegsschiffes Sachkunde erforderlich sei. Sie sagte daher am 1. August v. J. in ihrem Berichte an den Reichsminister, Herrn von Schmerling:

»Ganz besonders hemmend und beeinträchtigend wurde aber der Umstand, daß nicht ein völlig kompetenter Seeofficier hier (in Hamburg) am Platze war, welcher es übernehmen konnte, über die Art und Ausdehnung der mit dem Schiffe vorzunehmenden Veränderungen, über die Zweckmäßigkeit der auf demselben zu bewerkstelligenden Einrichtungen, ein auf anerkannter Sachkunde gestütztes gründliches Urtheil abzugeben und der Leitung dieser Arbeit vorzustehen.«

Erst nachdem die Schiffe fast ganz eingerichtet waren, gelang es, einen englischen Officier zu engagiren, welcher in der Britischen Flotte als Sailing Master gedient hatte.

Als die Mittel erschöpft waren, wandte sich die Hamburger Comité an den Marineauschuß der Nationalversammlung und den Bundestag. Nach Ausweis der Acten fand das Project der Comité, zu diesen beiden Segelschiffen ein Paar kleinere, für den Handel erbaute, Dampfschiffe anzukaufen und auszurüsten, um einen Handstreich auf das dänische Blockadegeschwader zu versuchen, bei dem Marineauschuß der Nationalversammlung wenig Anklang, weil sich kein ersprießlicher Erfolg davon erwarten ließ, da die Bemannung derselben weder von wirklichen Seeofficieren geleitet, noch gehörig zur Bedienung der Geschütze eingeübt war. Dagegen war der Bundestag sogleich bereit, auf den Plan der Comité einzugehen und überwies, ohne daß der gedachte Ausschuß Kunde davon erhielt, am 6. Juni v. J. derselben 300,000 Rthlr., um diesen projectirten Handstreich auszuführen. Die Gelder wurden dem Festungs-

baufonds entnommen und sind später der Marineverwaltung in Anrechnung gebracht worden.

Von diesem Gelde wurden sofort drei, der Hamburg-Guller Dampfschiffahrtsgesellschaft gehörige Dampfschiffe, welche bei der Gesellschaft mit 534,000 Bo.-Mk. zu Buche standen und auf 539,200 Bo.-Mk. abgeschätzt wurden, für 500,000 Bo.-Mk. am 23. Juni v. J. mit vollständigem Inventar angekauft.

Ueber den Zustand der Flotille hat die Reichscommission unterm 19. October v. J. berichtet. Ich beschränke mich darauf, das Wesentlichste hervorzuheben.

1) Der Deutschland. Es wird von ihm gesagt, daß es ein starkes Schiff sei, aber völlig unzureichend armirt. Er hat 14 32 Pfünder in der untern Batterie, 6 18 Pfünder und 12 18 pfündige Karonaden, also 18 Geschütze in der oberen Batterie.

In einem offiziellen Bericht spricht sich einer der Commissare, ein englischer Marine-Ingenieur, nach gegebener Schilderung der Mängel desselben, darüber folgender Maassen aus, zufolge getreuer Uebersetzung; „Sollte nach dieser Beschreibung es die Absicht der Regierung sein, aus diesem Schiff ein nationales Kriegsschiff zu machen, und weiteres Geld auf seine Ausrüstung zu verwenden, so würde ich empfehlen es in eine Corvette zu verwandeln.“

Ich brauche kaum hinzuzufügen, daß in dem jetzigen Zustande ich das Schiff für völlig unzureichend (inefficient) als Fregatte halte, und daß es nicht recht (unfair) gegen dessen Officiere und Mannschaft sein würde, es dem Angriffe der Breitseite einer schweren Corvette auszusetzen, welchem es nicht 5 Minuten würde widerstehen können.

Die Besatzung des Schiffes war am 14. October v. J.

Staab 14

Mannschaften: 1 Kanonier,

13 Matrosen,

11 Jungen,

18 Marinir-Soldaten,

57 Mann für eine Fregatte von 32

Kanonen, welche allein 130 Matrosen und 200 Mann Besatzung fordert.

2) Der Franklin. Von den Commissarien, wie von jedem Sachkenner, als viel zu schwach für ein Kriegsschiff erkannt, daher auch nur armirt mit

12 Stück 3' langen 12 pfündigen Karonaden.

Besatzung am 14. October v. J.

Staab 8

Mannschaften: 1 Kanonier,
1 Bootsmann,
9 Matrosen,
4 Soldaten,

23 Mann.

Das Schiff ist dem Eigenthümer von der Marineabtheilung mit Dank für seinen patriotischen Eifer, der Nation dadurch zu dienen, zurückgestellt worden.

3) Die Dampfer: Hamburg, Lübeck und Bremen.

In Betreff aller drei Dampfer spricht sich die Reichscommission dahin aus (Bericht vom 14. October v. J.)

„Die Umgestaltungsarbeiten für ihre Kriegstüchtigkeit sind zu sehr mit Rücksicht und Dekonomie ausgeführt, weshalb die aufgestellten schweren Kanonen unzweckmäßig hinter dem Fockmast auf Drehrahmen placirt wurden, in welcher Lage immer um 2—3 Striche beigedreht, und das Schiff von seinem Lauf abgebracht werden muß, soll ein Schuß gerade in dieser Richtung gegeben werden. Auch hat man nicht das Hinterdeck bewaffnet, theils auch um die Höhe der darunter liegenden großen Kajüte nicht zu beeinträchtigen.“

Der „Hamburg“ war, damit er als ein Kriegsschiff erscheine, mit

1 guten 56 Pfänder und

4 alten Karonaden bewaffnet, und hatte am 14. October v. J.

Besatzung:

Staab 4

Mannschaften: 2 Maschinisten,

4 Feuerleute,

1 Kanonier,

1 Kanoniergehülfe,

1 Bootsmann,

2 Quartiermeister,

1 Verwaltungsgehülfe,

1 Matrose,

1 Capitain Steward,

3 Jungen,

15 Soldaten,

36 Mann

bei 5 Geschützen. Bei nur 2 schweren Geschützen, jetziger Bewaffnung, sind 95 Mann, darunter 26 Matrosen, erforderlich.

Der „Lübeck“, das beste der drei Dampfschiffe, hatte eine gleiche Armirung wie der „Hamburg“ und Besatzung:

Staab 6
 Mannschaften: 1 Bootsmann,
 1 Zimmermann,
 1 Matrose,
 6 Jungen,
 13 Soldaten,
 kein Kanonier,
 2 Maschinisten,
 5 Feuerleute,

35 Mann.

Der „Bremen.“ Von ihm sagt die Reichscommission dasselbe, was oben über alle 3 Dampfer bemerkt worden, aber überdies noch:

„Die Kessel befinden sich in einem Zustande, der in Süßwasser „kaum mehr eine längere Dauer als von 10 Monaten, bei See-„reisen nur von 6—7 Monaten verspricht.“

Die Bewaffnung war

1 32 Pfänder und
 4 alte Caronaden.

Besatzung (vom 4. August) v. J.

Staab 7.
 Mannschaften: 1 Kanonier,
 1 Bootsmann,
 1 Zimmermann,
 5 Matrosen,
 5 Jungen,
 15 Soldaten,
 2 Maschinisten,
 2 Feuerleute,

39 Mann.

Eben so wenig war das Inventarium der Schiffe complet.

Endlich ist anzuführen, daß der Marine-Ingenieur, Mitglied der Reichscommission, noch in seinem Gutachten hervorhebt, daß er nur deshalb für die Uebernahme der Schiffe sich ausgesprochen habe, weil das Geld einmal darin stecke und als dem Reiche ganz verloren angesehen werden würde, wenn man die Schiffe abwies.

So weit die Bücher der Hamburger Comité und die vorhandenen Musterrollen die Prüfung des Zustandes der Flotille vor dem 14. October v. J. gestatten, ist die Besatzung aller 5 Schiffe zu keiner Zeit eine dem Range der Schiffe und ihrer Kanonenzahl entsprechende ge-

wesen, obwohl sie früher bedeutender war, als zur Zeit der Uebernahme der Flotille durch das Reich.

Die Marineabtheilung dürfte daher als vollkommen gerechtfertigt erscheinen, wenn sie auf den Antrag der Hamburger Comité diese Flotille im December in See zu schicken, um eine Uebungsfahrt zu machen, zumal es gänzlich an seckriegskundigen Officieren bis auf Einen fehlte, nicht einging, vielmehr auf Grund des Gutachtens der technischen Marinecommission sofort Hand anlegen ließ, um die nothwendigen und unerläßlichen Reparaturen, Verstärkungen und sachgemäßen Armirungen der Dampfschiffe während des Winters vorzunehmen, damit sie gegen das Frühjahr hin kriegstüchtig gemacht werden könnten. Die beiden Dampfschiffe »Lübeck« und »Hamburg« sind denn nun auch seit Anfang April im Material ausgerüstet. Hinsichtlich des dritten Dampfschiffes »Bremen« hatten die Techniker zwar im October sich dahin ausgesprochen, daß die Kessel im Seedienste noch wohl 6 bis 7 Monate aushalten könnten, bei einer zweiten Untersuchung zu Ende November wurde dieser Ausspruch jedoch als sehr zweifelhaft bezeichnet, so daß es unverantwortlich erschien, ein solches Schiff in See gehen zu lassen. Es wurde daher beschlossen, zugleich mit den andern Reparaturen diesem Schiffe neue Kessel zu geben, zumal im Uebrigen die Maschinen des Schiffes sehr gerühmt wurden.

Als die Reparaturen an den 3 Dampfern begannen, zeigte es sich, daß überall Verstärkungen anzubringen waren, um sie fähig zu machen der Einwirkung des eigenen, in Thätigkeit gesetzten Geschützes zu widerstehen und eine unerwartete Reparatur nach der andern erwies sich als durchaus nöthig, wenn die Schiffe einigermaßen als Kriegsschiffe Dienste leisten sollten.

Der »Bremen« besonders mußte außer den auch bei den übrigen beiden nothwendigen Umbauten und Verstärkungen neue Kessel, eine neue Kupferhaut erhalten, durchweg kalkfateret werden, und überdies zeigte sich nach Wegnahme der Kessel, daß die Balkenunterlage, namentlich das Kielschwein, verfault war; kurz das ganze Schiff erforderte so namhafte Reparaturen, daß es in den kurzen Tagen der 4 Wintermonate und weil die Zimmerleute an der Weser wochenlang, um ein größeres Tagelohn zu erzwingen, die Arbeit niedergelegt hatten, nicht zu Anfang April segelfertig werden konnte.

Die Kosten, welche die Hamburger Flotille, bestehend aus drei Dampfern und dem Segelschiff »Deutschland«, bis zum 1. April erreichten, sind mit dem Ausschluß des Kaufpreises für den »Deutschland« in runden Summen folgende:

375,670	⊥	für Ankauf der drei Dampfer, Gagen, Ausrüstung, Berproviantirung;
33,560	„	weitere Armirungs- und Ausrüstungskosten, Gage Proviant;
15,780	„	Berpflegung, Gage vom 1. Februar bis ultimo März c., und in runder Summe
25,000	„	Reparaturkosten;
450,010	⊥.	

Man hat weiter der Marine-Abtheilung zum großen Vorwurf gemacht, daß sie so unpraktisch die Matrosen der Hamburger Flotille entlassen habe. Es ist aber nachgewiesen, daß der

Deutschland 13 Matrosen

Franklin 9 „

Hamburg 1 „

Lübeck 1 „

Bremen 5 „

mithin 29 Matrosen alle 5 Schiffe

den 14. October v. J. hatten, und als die Marine-Abtheilung die Verwaltung antrat, war diese Zahl nicht größer. Die Marine-Abtheilung hat wegen des Umbaues der Schiffe, während kein eigentlicher Dienst an Bord derselben Statt finden konnte, denjenigen Matrosen, welche es wünschten, den Austritt aus dem Dienste umsomehr gestattet, als die Kasse nicht unnütz belastet werden durfte. Es verblieben im Dienst

18 Matrosen,

folglich machten von der Berwilligung des Austritts Gebrauch

11 Matrosen.

Zur ordentlichen Besatzung des „Deutschland's“ und der 3 Dampfer sind aber erforderlich 208 wirkliche Matrosen. Außer diesen Matrosen wurde aus verschiedenen Gründen ein Theil der Marinesoldaten entlassen. Diese Entlassenen, aus Landsoldaten bestehend, konnten während des Winters nicht von Nutzen sein und sind jederzeit zu ersetzen.

Als der „Deutschland“ in diesem Frühjahr die Anker lichten sollte, zeigte sich, daß der große Mast gesprungen, aber noch haltbar; dagegen seine Stangen unbrauchbar, auch der Fockmast völlig dienstunfähig war und durch einen neuen ersetzt werden mußte. Diese Reparatur war in etwa acht Tagen beendigt.

So verhält sich actenmäßig der Hergang mit der Hamburger Flotille. Die Marine-Abtheilung des Ministeriums hat in keinem dieselben betreffenden Falle nach eigenem Ermessen gehandelt, sondern sich streng an das Gutachten der technischen Marine-Commission gehalten, auf welches sie bei ihrer Einsetzung verwiesen worden war.

3) Die Küstenvertheidigung.

Die Anstalten für die Vertheidigung der Küsten können nur insofern als zur Verwaltung der Marine gehörig betrachtet werden, als sie sich auf Kanonenboote und die von ihnen unzertrennlichen kleineren Dampfer, so wie auf Küstenbatterien zum Schutze der Kriegshäfen, der Arsenäle, des Materials und der Kriegsschiffe beziehen.

Anderer Küstenbatterien zu Verhinderung feindlicher Angriffe fallen der Landesvertheidigung im Allgemeinen anheim. Da aber zu richtiger Anlegung solcher Batterien wesentlich Rücksicht genommen werden muß auf maritime Verhältnisse, hielten die Marine-Behörden es für ihre Pflicht, mindestens Rath gebend sich mit dem Gegenstande zu beschäftigen.

Es ließen daher schon im Monat December sich mehrere mit den Lokalitäten der Seeküste vertraute Mitglieder der technischen Marine-Commission angelegen sein, ein umfassendes Memoire über die Errichtung von Küstenbatterien an der Nordsee und einem Theile der Ostsee auszuarbeiten. Dasselbe wurde in Berathung gezogen, und im Januar dem Reichs-Ministerium des Kriegs mitgetheilt, welches die darin enthaltenen Vorschläge billigte.

Zu Anfang des Monats Januar sandte die Marineverwaltung eine Commission, bestehend aus einem Marine-Officier, einem preussischen und einem hannoverschen Artillerie-Officier ab, um die Vorschläge wegen Anlegung der Batterien nochmals zu prüfen, und den betreffenden Staaten ihre Bemerkungen zu machen. Zugleich erhielten die Commissäre den Auftrag, die Haupthafenplätze zu besichtigen, um ein vorläufiges Urtheil über die Wahl eines Kriegshafens abzugeben. Die Küstenbatterieen befinden sich nunmehr in vertheidigungsfähigem Zustande.

Weit mehr als die Küstenbatterien mußte die Marineverwaltung die Errichtung desjenigen Theiles der Flotte beschäftigen, welcher zunächst zum Küstenschutz zu verwenden ist. Es sind dieses die Kanonenboote. Nach reiflichen Erwägungen in den vereinigten Sitzungen der technischen Marinecommission und der Abtheilung des Ministeriums wurde zwar nicht verkannt, daß Kanonenboote auf offenem Meere als Theil einer Flotte nicht zu gebrauchen seien, aber für die Vertheidigung von Häfen und Landungspunkten namentlich in der Ostsee an der Küste von Holstein und Schleswig sehr wirksame Dienste leisten könnten, und daß sie das Einzige seien, was mit einiger Zuversicht bis zum Frühjahr hergestellt werden könne. Es wurde daher festgestellt, daß etwa 80 Kanonenschaluppen zu erbauen seien.

Die preussische Regierung hatte für 39 Kanonenböte und 6 Sollen den Bau eingeleitet, als die Marineabtheilung die Verwaltung übernahm. 12 Kanonenböte waren gleichfalls in Schleswig-Holstein im Bau

begriffen; es wurde daher der weitere Bau von 27 Kanonen-Schaluppen beschlossen. Hierzu mußte die Marineverwaltung sich die Zeichnungen verschaffen, dieselben revidiren und vervielfältigen und dann die Contracte zum Bau abschließen. Diese 27 Kanonenschaluppen sind fertig, sammt allen Zurüstungsgegenständen, bis auf die Kanonen.

Von den Booten, welche die preussische Regierung zu liefern übernommen hat, sind 10 Schaluppen und einige Tollen fertig und armirt, die übrigen werden Ende dieses Monats und einige gegen Mitte Mai fertig; die in Schleswig-Holstein erbauten sind jetzt schon dienstfähig.

Gleichzeitig hat die Marineabtheilung die Beschaffung des benötigten Geschützes nach Möglichkeit beschleunigt. Es mußten wieder die Zeichnungen zu den Geschützen beschafft, die Contracte abgeschlossen und die Instructionen für die Abnahme derselben entworfen werden. Alles dieses ist bereits im December angeordnet worden.

Die Lütticher Fabrik machte sich verbindlich

20 Bombenkanonen und

20 32pfündige Kanonen

den 15. März, und

10 Bombenkanonen und

10 32pfündige Kanonen

4 Wochen später zu liefern.

Die Marineverwaltung wünschte aber, wenn irgend möglich, in Deutschland selbst Anstalten ins Leben zu rufen, um jetzt und künftig wegen der erforderlichen Schiffskanonen nicht auf das Ausland verwiesen zu sein. Sie setzte sich daher mit vielen Deutschen Eisengießereien des einschlägigen Faches in Verbindung; es ergab sich indessen, daß nur zwei bereit waren, die Bestellungen der Marineverwaltung auszuführen, nämlich die Fabrik von Frerichs & Comp. zu Ronnebeck im Königreich Hannover und die Sayer Hütte. Die Erstere verpflichtete sich im December contractlich bei Zahlung einer Verzögerungsstrafe von 300 ₰ für jede Woche und bei einer Cautionsstellung von 50,000 ₰ zu liefern:

28 32Pfünder und

4 Bombenkanonen

bis zum 1. März d. J. und

35 Bombenkanonen

bis zum 1. April und den Rest bis zum 25. April d. J.

Zur Beaufsichtigung des Gusses, zum Probiren, Adjustiren und zur Abnahme waren Artillerie-Officiere, welche mit solchen Arbeiten praktisch vertraut sind, erforderlich. Die Marineabtheilung konnte solche Officiere von Preußen zu erhalten hoffen und wendete sich daher an die preussische Regierung um Ueberlassung derselben schon unterm 12. Januar cr. Die

preussische Regierung willfahrte bereitwillig diesem Gesuche, indessen langten die Officiere, der eine Ende Februar in Lüttich, der andere Anfangs März in Könnebeck an. Der Letztere erhielt erst die nöthigen Instrumente auf ein diesseitiges neues Gesuch aus dem Depot in Minden. — Die hannoversche Regierung, welche ersucht wurde, dem Officier in Könnebeck einige Artilleristen zur Verfügung zu stellen, schlug wiederholt ein solches Gesuch der Marineabtheilung ab *).

Durch diese verschiedenen Umstände traten Verzögerungen von mehreren Wochen ein, welche außerhalb der Berechnung der Marineverwaltung lagen.

Der Ankauf von 1000 Tonnen Pulver geschah rechtzeitig. — Dies Quantum lag seit Anfang März zur Disposition der Marine bereit. Wegen der Beschaffung von vielen Tausenden von Bomben, Granaten, Schrapnels, Bombenspiegeln, Kartätschen, Kartuschbeuteln, geschlagenen Bombenzündern, Schlagröhren und sonstigen Feuerwerksgegenständen und allem Geschützzubehör, wandte sich die Marineabtheilung an die königlich preussische Regierung unterm 25. December, weil diese Regierung Artilleriewerkstätten und Artilleristen in großer Zahl besitzt, und man hoffen durfte auf diesem Wege mit der nöthigen Beschleunigung die gedachten Gegenstände zu erhalten. Als die Marineabtheilung hierauf ohne Antwort blieb, wiederholte sie dringend das Gesuch noch zweimal und erhielt endlich unterm 8. Februar die Antwort, daß die Königliche Regierung

„sich außer Stande befinde, eine solche Lieferung zu übernehmen, mit Ausnahme derjenigen Armierungsgegenstände, welche sie für die von ihr zu stellenden 39 Kanonenböte und einige andere Fahrzeuge bereits übernommen habe.“

Sofort wurde mit Hervorhebung des Umstandes, daß, nach Verlust eines Zeitraums von 5 Wochen, die preussische Regierung die Marineverwaltung nicht werde in Verlegenheit lassen wollen, an den Bevollmächtigten das Gesuch erneuert und die Antwort war, daß die preussische Regierung die Lieferung übernehme, aber erst in 3 Monaten sich der Aufgabe entledigen könne.

Ein Mitglied der Marineabtheilung wurde hierauf sogleich nach Berlin abgeordnet, um die Lieferung einiger der nothwendigsten Dinge aus dem Depot zu erbitten, namentlich solcher, deren Anfertigung längere

*) Diese Weigerung der königl. hannoverschen Regierung hatte ihren Grund in militärischen Rücksichten. Im Uebrigen ist die Marineabtheilung schuldig, dankbar hervorzuheben, wie die hannoversche Regierung ohne Zögerung für alles Material der Marine kostenfreien Transport auf den hannoverschen Eisenbahnen, nebst Transitzollfreiheit gewährt und auch in mancher anderen Beziehung sich hülfreich erwiesen hat. Die Transitzollfreiheit ist ebenfalls von der preussischen Regierung bewilligt.

Zeit erfordere, indem man Seitens der Verwaltung die rasch anzufertigenden Gegenstände anderweit unmittelbar in Bestellung gab. Die preussische Regierung erfüllte diese Bitte und ließ an die Marine eine bedeutende Zahl von Geschossen, Mustern 2c, aus den preussischen Beständen ab, womit das Material der Marine ergänzt wurde.

Gleichzeitig mit den Kanonenböten wurden die Laffeten in Hamburg in Bestellung gegeben und sind dieselben in den ersten Tagen des Aprils fertig abgeliefert.

Trotz aller dieser kurz berührten Schwierigkeiten sind Munition, Vorkugeln, Bomben, Granaten, Kartätschen, Kartuschen, Zünder, Schlagröhren, Geschützzubehör jeder Art, in hinlänglicher Masse schon vorhanden, die Laffeten und ein Theil der Geschütze sind fertig, die von der Marineabtheilung unmittelbar in Bau gegebenen Kanonenböte sind beil-, bohr-, ruder- und segelfertig.

Die Berausgaben für diesen Abschnitt der Verwaltung stellen sich (mit Ausschluß der Kosten der Kanonenböte, welche Preußen zu liefern sich anheischig gemacht hatte) annähernd wie folgt:

Kanonenböte	235,300 Rthlr.
Geschützröhre	62,550 "
Laffeten	16,200 "
Pulver	27,250 "
Bomben, Vorkugeln, Geschützzubehör und dgl.	71,130 "
Batteriebau, Commissionen 2c.	20,000 "

zusammen ca. 432,430 Rthlr.

Leider habe ich zu berichten, daß bei der ersten Lieferung der Geschütze der Rönnebecker Fabrik mehrere Röhren gesprungen sind und die ganze erste Serie hat zurückgegeben werden müssen. Es hatte diese Fabrik bereits im vorigen Jahre zwei schwere Schiffskanonen für ein Kanonenboot geliefert, worüber von verschiedenen Sachkundigen, namentlich von einem preussischen Artillerie-Officier, die besten Zeugnisse gegeben sind, die Marineabtheilung konnte daher auf diesen Ausfall nicht vorbereitet sein, der sie nöthigt, die Armirung mehrerer Kanonenboote zu verschieben, und das an mehrere Staaten gemachte Lieferungserbieten von Kanonenröhren an die wenigst exponirten Küstenbatterien zurückzunehmen, indem sie auf andere Weise bemüht sein wird, den Ausfall zu ersetzen.

4) Die Anschaffung von Kriegsschiffen.

Es mußte bei der ersten Berathung schon zu klarer Anschauung kommen, daß nicht daran zu denken sei, Kriegsschiffe in Deutschland in vier Wintermonaten zu erbauen, zumal alle Erfordernisse dazu fehlten. Sollte irgend etwas an Kriegsschiffen geschaffen werden, so konnte nur von einem Ankauf die Rede sein. Es wurde daher schon acht Tage nach

Bildung der Behörden eine Commission von einem Schiffszimmermeister und einem Maschinenbauer nach England geschickt, um sich nach fertigen und im Bau begriffenen Kriegsschiffen, oder zur Umwandlung in Kriegsschiffe tauglichen Fahrzeugen umzusehen, und ein Bevollmächtigter mit Instructionen zum eventuellen Ankauf versehen.

Es ergab sich indessen, daß neue Schiffe nicht zu erwerben seien. Wollten wir daher bis zum Frühjahr Schiffe haben, so blieb nichts übrig, als ältere zu kaufen, sie zu verstärken und zu Kriegsschiffen umzuwandeln, auch wenn sie nicht in aller Weise genügen sollten.

Erwägend, daß die dänische Flotte nur aus Segelschiffen besteht, indem einige kleine Dampfer, welche Dänemark besitzt, kaum in Anschlag gebracht werden können, und in Betracht, daß Segelschiffe eine ungleich größere und längerer Uebung bedürfenden Bemannung erheischen als Dampfschiffe, war die technische Commission mit der Marineabtheilung der Ansicht, daß versucht werden müsse, wo möglich drei große Dampfschiffe zu kaufen, welche bis zum März nach einem deutschen Hafen, wozu einstweilen die Weser ausersehen wurde, gebracht werden müßten, und drei Schiffe mehr in Bau zu geben, die einige Monate später die Flottille vervollständigen und als Musterschiffe für eigene Bauten in Deutschland dienen könnten. Man ging dabei von der Absicht aus, daß zwei dieser Schiffe unarmirt kommen könnten, als Handelsschiffe, um auf der Weser armirt zu werden, daß aber das dritte Schiff völlig armirt und bemannt eintreffen werde, um die mit dem Letzteren kommende Mannschaft auf alle drei gleichmäßig zu vertheilen und das Fehlende durch deutsche Seeleute zu vervollständigen. Die Erlangung geübter Befehlshaber und Officiere zweiten Grades stand in kaum zu bezweifelnder Aussicht und es war mithin, wenn Ankauf und Armirung gelingen sollte, Grund vorhanden, zu hoffen, daß mit Anfang April drei schwere Dampf-Fregatten, zwei oder drei Dampscorvetten und ein, obwohl in mehr als einer Hinsicht mangelhaftes, doch mit 32 Kanonen armirtes Segelschiff schlagfertig bereit sein würden, eine dänische Flotte in der Nordsee mit Erfolg zu bekämpfen. Man durfte annehmen, daß, da bei einem Wiederausbruche des Krieges Dänemark den Haupttheil seiner Flotte in der Ostsee zu verwenden haben würde, theils zur Unterstützung seiner Landtruppen und zum Schutze der Inseln, theils zur Blockade der Deutschen Häfen, ihm höchstens 4 bis 6 Fregatten für die Nordsee übrig blieben, welche durch eine solche Dampf-Flottille, welcher sich demnächst noch weitere Schiffe anschließen würden, nicht unerheblich in ihren Operationen sich beengt gesehen haben möchten.

Es gelang der Ankauf der drei Dampf-Fregatten, und die Contrahierung der drei neu zu bauenden Schiffe, wobei nach dem Rathe eines

durch den kaiserlich-österreichischen Bevollmächtigten mit ausgezeichneten Zeugnissen empfohlenen englischen, seit längerer Zeit in Oesterreich verwendeten Marine-Ingenieurs verfahren wurde. Zwei dieser Dampf-Fregatten sind auf der Weser eingetroffen, die dritte ist noch zu erwarten. Die Armirungsgegenstände sind größtentheils bereits in Bremerhaven; der noch nicht am Platz befindliche Theil ist in Sicherheit, trotz der Blockade, und wird in diesen Tagen seine Bestimmung erreichen.

Die eine der beiden Fregatten ist leider, wie bekannt, bei Verschelling auf den Grund gerathen und in so sehr beschädigtem Zustande auf der Weser eingetroffen, daß mit derselben eine sehr umfassende Reparatur vorgenommen werden muß. Das Schiff ist für L. - S. 50,000 versichert worden und steht eine Verständigung mit den Asscuranz-Compagnien in naher Aussicht. Die Herüberbringung des Schiffes durch einen deutschen Schiffscapitain und deutsche Seeleute und Lootsen, war aus triftigen Gründen unthunlich, es mußte daher die Führung des Schiffes englischer Mannschaft, einem englischen Officier und einem Trinity-Lootsen übergeben werden. Nach Lage der Acten trifft den Commandanten des Schiffes keine Schuld an dem Unglück. Derselbe hat die ausgezeichnetsten Zeugnisse über seine bisherige Laufbahn, eine empfehlende seemännische Persönlichkeit, und auf den Grund dieser Zeugnisse, so wie der Aeußerungen des commandirenden Oberofficiers der Nordsee-Station, habe ich kein Bedenken getragen, Seiner kaiserlichen Hoheit dem Reichsverweser zu empfehlen, denselben auf der deutschen Flotte als Officier anzustellen.

Zum Ueberflusse bemerke ich noch, daß die übrigen Officiere der Besatzung der Acadia eine Erklärung ausgestellt haben, worin sie gegen den Commandanten des Schiffes, Herrn Jackson, ihren Dank und ihre Anerkennung aussprechen, weil ohne seine Entschlossenheit und sein richtiges Verfahren im Unglück, Schiff und Mannschaften gänzlich verloren gewesen sein würden.

Damit die Dampfschiffe in den Häfen der Nordsee stets das nöthige Quantum Kohlen vorfinden würden, sind genügende Quantitäten Steinkohlen in England angekauft und nach der Elbe, Weser und Ems verschifft worden, so daß auch kein Mangel an diesem wichtigen Material eintreten kann.

Das der Regierung von Schleswig-Holstein gehörige Dampfboot »Bonin« ist, vorbehaltlich einer spätern Berechnung mit der Reichscasse, von der gedachten Regierung in derselben Weise eingerichtet und armirt worden, wie die ungeänderten drei Dampfer, welche aus der sogenannten Hamburger Flotille stammen. Das Geschütz und die Munition für den »Bonin« liefert die Marineabtheilung.

Um die maritimen Streitmittel in der Ostsee möglichst zu vermehren und der Flotille der Kanonenboote die nöthige Unterstützung zu geben, theilte die Marineabtheilung, den Vorschlägen der technischen Commission gemäß, der königlich preussischen Regierung ihre Absicht mit, die preussischen Postdampfschiffe: »den preussischen Adler«, »die Elisabeth« und das Privatdampfschiff »Königsberg« armiren zu lassen und mit ihnen diejenigen baulichen Umänderungen vorzunehmen, welche sie für den Kriegsgebrauch geeignet machen könnten, und fügte zugleich die Erklärung bei, »daß die Kosten dieser Umänderung, sodann die der Wiederherstellung nach beendigtem Kriege in den gegenwärtigen Zustand, so wie der Ersatz des gegenwärtigen Werthes der Schiffe, im Fall eines oder das andere im Kriege verloren gehen sollte, die Reichscaffe übernehmen würde.« Nach etwa drei Wochen ging (am 19. Februar) der Marineabtheilung die Antwort des Bevollmächtigten zu:

„Herr Minister! Ihre geehrten Anträge vom 26. v. M., die „preussischen Dampfschiffe: »den Adler«, »die Elisabeth« und »den Königsberg« betreffend, bin ich nunmehr in den Stand gesetzt, mit folgendem ergebenst zu erwidern:

„Was zunächst das Postdampfschiff „preussischer Adler“ von „300 Pferdekraft betrifft, so ist dasselbe seinem Hauptzwecke nach „als Post- und Passagierschiff gebaut, dabei jedoch so construirt, „daß es für den Kriegsgebrauch eingerichtet werden kann.

„Um dasselbe für den letzteren Zweck geeignet zu machen, sind „indessen vielfache Veränderungen und Vorkehrungen erforderlich. „Dahin gehört besonders:

- 1) „Entfernung aller auf dem Verdeck befindlichen Bauten, namentlich „des Pavillons, des Küchenhauses und der Decklichter;
- 2) „Verlegung des Steuerrades, mehr nach der Mitte des Schiffs „und Durchleitung der Steuerketten durch die Schlafkabinen un- „ter Deck;
- 3) „Anbringung von Bahnschienen für die Bombenkanonen;
- 4) „Entfernung der Cajüten-Einrichtung und Herstellung der nö- „thigen Räume zur Unterbringung der Mannschaften;
- 5) „Unterstützung der Deckbalken vom Kiele aus, um die schwereren „Geschütze sicher tragen zu können, und
- 6) „event. eine größere Bemastung.

„Zur vollständigen Bewaffnung des Schiffes gehören zwei „schwere 68 pfündige Bombenkanonen und vier Stück 32 pfündige „Kanonen.

„Diese Geschütze sind nicht vorhanden. An Stelle derselben „könnten Stücke ähnlichen Kalibers aus der preussischen Artillerie

„entnommen werden, wobei indeß in Betracht kommt, daß für
 „alle sechs Geschütze erst eigens construirte, auf Schlitten ruhende
 „Laffetten angefertigt werden müssen.

„Die Ausführung aller, behufs der Armirung vorzunehmenden
 „Veränderungen und Einrichtung würde mindestens einen Zeit-
 „raum von 4 bis 6 Wochen erfordern. Eine gleiche Frist würde
 „nöthig sein, um das Schiff für seinen ursprünglichen Zweck
 „wieder herzustellen. Die Anschaffungskosten für dasselbe betragen
 „über 300,000 Rthlr. Durch die Umwandlung in ein Kriegs-
 „fahrzeug würde der größte Theil der für die Passagierbeförderung
 „getroffenen Einrichtungen zerstört werden, die Wiederherstellung
 „derselben aber mit sehr erheblichen Kosten verknüpft sein.

„Nicht unerwähnt darf ferner bleiben, daß der „preussische
 „Adler“ in Eisen gebaut ist, und daß nach den neueren Erfah-
 „rungen eiserne Fahrzeuge zu Kriegszwecken wenig tauglich sind,
 „weil die Kugeln an ihnen leicht zu große Verheerungen anrichten,
 „in Folge deren das Schiff der Gefahr des Sinkens Preis ge-
 „geben wird.

„Das Postdampfschiff „Königin Elisabeth“ in Holz construiert,
 „und mit Maschinen von 100 Pferdekraft versehen, erhält gegen-
 „wärtig neue Dampfkessel. Die diesfälligen Arbeiten werden
 „zwar mit möglichster Eile betrieben, dürften aber schwerlich
 „vor Ausgang des nächsten Monats beendet sein.

„Dieses Schiff ist lediglich für Postzwecke und zur Erreichung
 „möglichst schneller Fahrten sehr scharf gebaut, daher es auch rank
 „geht und zur Armirung nur in sehr geringem Umfange würde
 „benutzt werden können. „Dasselbe ist im Herbst v. J. zum
 „Schutze der Lichterfahrzeuge, welche von Stralsund nach Stettin
 „gingen, verwendet worden, und war zu diesem Zwecke mit einem
 „Detachement Jäger bemannt. Mit Geschützen ist es nicht ver-
 „sehen worden.

„Von den vorbezeichneten beiden Postdampfschiffen ist der
 „preussische Adler“ zu der Verbindung zwischen Stettin und St.
 „Petersburg und die „Königin Elisabeth“ zu der Verbindung
 „zwischen der pommerischen und schwedischen Küste (Ystadt) be-
 „stimmt. Beide Verbindungen finden auf Grund des unterm
 „19. Juni/1. Juli 1843 zu St. Petersburg abgeschlossenen bis
 „1856 gültigen Vertrages statt, welcher Art. 2 bestimmt, daß
 „jede der beiden Regierungen zu der Communication zwischen
 „Stettin und St. Petersburg ein Dampfschiff von mindestens
 „250 Pferdekraft anzuschaffen und zu unterhalten habe, letztere

„auf Grund des zwischen Preußen und Schweden unterm 14.
 „September 1840, ohne Festsetzung eines Endtermins zu Berlin
 „abgeschlossenen Vertrages, in dem Art. 2 ebenfalls bestimmt
 „worden ist, daß jeder Theil ein gutes Dampfschiff unterhalten
 „solle. In keinem dieser Verträge findet sich ein Vorbehalt,
 „welcher einem oder dem andern Theile gestattet, sein Dampf-
 „schiff in außergewöhnlichen Fällen von der Verbindung zurück-
 „zuziehen.

„Würde nun der „preussische Adler,“ Ihrem Antrage gemäß,
 „zum Kriegsgebrauch eingerichtet und käme der Krieg mit Däne-
 „mark nicht zum Ausbruch, oder würde derselbe im Laufe dieses
 „Sommers beendet, so käme meine Regierung, da die Wieder-
 „einrichtung des Schiffes zur Passagierbeförderung eine geraume
 „Zeit erfordern würde, in die mißliche Lage, ihrerseits den Ver-
 „trag wegen der Dampfschiffverbindung zwischen Stettin und St.
 „Petersburg nicht erfüllen zu können.

„Aus diesem Umstande könnte aber Rußland leicht Veran-
 „lassung nehmen, die Nichterfüllung der eingegangenen Verpflich-
 „tung als Vertragsbruch zu erklären, und von dem Vertrage, der
 „nur mit Ueberwindung vieler Schwierigkeiten zu Stande ge-
 „bracht worden ist, zurückzutreten. Die wesentlichen Vortheile,
 „welche dem diesseitigen Handel und Verkehr aus der wichtigen
 „Dampfschiffverbindung mit St. Petersburg erwachsen, würden
 „alsdann wieder verloren gehen.

„In dieselbe unangenehme Lage würde Preußen versetzt wer-
 „den, wenn im Falle des Wiederausbruchs der Feindseligkeiten
 „mit Dänemark die russische und die schwedische Regierung, im
 „Interesse ihrer eigenen Untthanen, sich veranlaßt sehen sollten,
 „die Seepostverbindung mit Preußen unter ihren Schutz zu stel-
 „len und die Postschiffe für neutral erklären zu lassen, wie dieses
 „im verflossenen Jahre Seitens der englischen Regierung in Be-
 „zug auf die Verbindung zwischen Hamburg und London, resp.
 „Hull, geschehen ist.

„Unter diesen Umständen dürfte es daher wohl nur angänglich
 „sein, die Postdampfschiffe: „preussischer Adler“ und „Königin
 „Elisabeth“ nur für die Zeit, daß sie nicht zum Postdienst nöthig
 „sind, d. h. etwa bis zum 15. Mai d. J., in ihrer jetzigen Ein-
 „richtung und unter der Bedingung zur Disposition der deutschen
 „Kriegsmarine zu stellen, daß mit denselben keine Veränderung
 „vorgenommen und sie sofort zurückgegeben werden, sobald der
 „Postdienst dies erfordert.

„Die Aufstellung einer möglichst genauen Berechnung des gegenwärtigen Werths der beiden Schiffe ist angeordnet worden, und behalte ich mir die Mittheilung des Werths derselben ganz ergebenst vor.

„Ueber das Privattendampfschiff „Königsberg“ ist meiner Regierung zwar schon bekannt, daß dasselbe sich zur Armirung nicht eignen würde; indessen hat dieselbe sogleich Veranlassung genommen, darüber noch specielle Untersuchungen anstellen zu lassen, deren Ergebnis ich mir ebenfalls noch vorbehalte, Ihnen, Herr Minister, mitzutheilen, sobald es mir zugegangen sein wird.“

In der Rückantwort hebt die Marineabtheilung hervor, daß die Armirung der gedachten Fahrzeuge nur für den Fall des Wiederausbruchs des Krieges beabsichtigt worden. Träte dieser Nothfall aber wirklich ein, so könnten die Kosten der Veränderungen und sonstigen Vorkehrungen auf den genannten Schiffen nicht in Betracht kommen. Was die Geschütze betreffe, so habe das Reichs-Marinedepartement für die Armirung der gedachten Fahrzeuge mehr als die hinlängliche Zahl vorrätzig, auch würde die Beschaffung der Laffetten nicht sehr schwierig sein,“ sie lehnt aber das Anerbieten der königlichen Regierung: „„die Postdampfschiffe „preussischer Adler“ und „Königin Elisabeth“ nur für die Zeit, daß sie nicht zum Postdienst nöthig seien, d. h. etwa bis zum 15. Mai d. J. in ihrer jetzigen Einrichtung zur Verfügung zu stellen““ ab. Der Bevollmächtigte gab unterm 23. Februar c. die verlangten weiteren Mittheilungen über diese drei Dampfer, welche also lautet:

„„Herr Minister! In Verfolg meiner ergebensten Mittheilung vom 20. d. M., die preussischen Dampfschiffe „Adler,“ „Elisabeth“ und „Königsberg“ betreffend, beehre ich mich, nunmehr zu Ihrer Kenntniß zu bringen, was mir von Seiten des königlichen Ministeriums für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten, als Ergebnis einer von demselben angeordneten näheren Untersuchung zugegangen ist. Letztere betraf nur noch, wie ich in meinem Schreiben vom 20. d. M. mittheilte: die Bewaffnungsfähigkeit des Schiffes „Elisabeth“ und des Schiffes „Königsberg“ zu Kriegszwecken; und der mit der Untersuchung beauftragt gewesene Schiffsbaumeister und Lehrer der königlichen Schiffbauschule, Herr Elbertshagen, faßt sein Urtheil in Folgenden zusammen:

- 1) „Das Dampfschiff „Königin Elisabeth,“ einzig und allein für den Zweck als Passagierboot construirt, ist einer Bewaffnung für Kriegszwecke gar nicht fähig; die Balkenlage, ganz von Fichtenholz, ist offenbar zu schwach, um Geschütze, selbst nur mittleren

„Kalibers, zu tragen. Höchstens könnten auf's Deck von kleinem
 „Kaliber der vier- bis sechspfündigen kurzen Kanonen etwa vier
 „Stück placirt werden; aber auch für diese würde dann wieder die
 „Schanzkleidung zu schwach sein, den Rücklauf auszuhalten. Eine
 „desfallige Umänderung des Schiffes würde nur mit einem außer
 „allem Verhältnisse stehendem Kostenaufwande bewirkt werden
 „können, ohne die Gewißheit zu haben, ob durch dieselbe der Zweck
 „auch erreicht würde zc.

2) „Das Dampfschiff „Königsberg“ ist für die Bewaffnung noch
 „weniger geeignet, als die „Elisabeth,“ da es von noch schwä-
 „cherer Bauart ist; übrigens liegt dasselbe jetzt in großer Repa-
 „ratur, nachdem ihm im vorigen Herbst Kadkasten, Schanzklei-
 „dung und Maschine zerschlagen worden waren.““

In der gleichen Absicht wandte sich zu derselben Zeit die Marine-
 abtheilung an den Bevollmächtigten der freien Stadt Lübeck um Mit-
 theilung über das Privatdampfschiff „Lübeck,“ welches die Marineabthei-
 lung unter denselben Bedingungen, als bei den preussischen Dampfern
 erwähnt, für den Krieg zu armiren beabsichtige. Es ergab sich nach den
 Ermittlungen der Commission zur Untersuchung der Anlage der Küsten-
 batterien, welche damals in der Gegend von Lübeck sich befand, daß das
 Schiff zu klein und viel zu schwach gebaut war, um mit einigermaßen
 wirksamen Geschütz armirt werden zu können; es mußte aus diesem
 Grunde und dem weiteren, daß das Schiff nur für den Kostenpreis
 käuflich sei, von demselben abgesehen werden.

Die Marineabtheilung hat daher Alles versucht, um auch für die
 Ostsee mehr Streitmittel zu schaffen. Von den Dampfschiffen der Elbe-
 flottille konnte keines wegen des Winters und weil sie sich unter Repa-
 ratur befanden, die Reise durch den Sund machen, und somit mußten
 die maritimen Kräfte für die Ostsee auf die erwähnten beschränkt bleiben.

Der Bestand an Kriegsschiffen, mit Ausschluß der Kanonenboote,
 stellt sich jetzt folgendermaßen:

- | | | |
|---|-----------------------------------|--|
| 1 | Dampffregatte: „Erzherzog Johann“ | — für jetzt dienstunfähig; |
| 1 | „ „ „Barbarossa“; | |
| 1 | „ „ | — noch nicht eingetroffen; |
| 1 | Dampfcorvette, 1. Classe | } im Bau, wahrscheinlich segelfertig. |
| 2 | kleinere Dampfcorvetten | |
| 3 | „ „ | („Lübeck“, „Hamburg“ segelfertig;
„Bremen“ in Reparatur); |
| 1 | „ „ | (der „Bonin“, bis Mitte Mai segelfertig); |
| 1 | Segelschiff „Deutschland“ | von 32 Kanonen, segelfertig; |
| 1 | Fregatte „Eckernförde“ | in der Reparatur. |

Zusammen 12 Kriegsschiffe.

Die Kosten dieses Geschwaders, mit allen angeschafften Ausrüstungsgegenständen u. s. w. sind, mit Ausschluß der schon früher berechneten Kosten der Schiffe der Hamburger Flotille, folgende:

1) Kaufpreis, Umänderungs- und Ausrüstungskosten des „Erzherzogs Johann“, des „Barbarossa“ und der dritten Dampffregatte	1,326,000 ₰.
2) Baukosten der 3 im Bau begriffenen Kriegsdampfer:	
a) der Schiffe	339,000 ₰.
b) der Maschinen	236,000 „
	575,500 „
3) Kohlenvorräthe	33,900 „
4) Portativ-Waffen	18,373 „
	<hr/> 1,953,773 ₰.

Auf den Bestand dieser angeschafften Schiffe sich zu beschränken war nicht die Absicht der Marine-Verwaltung. Sie beschäftigte sich vielmehr lebhaft mit dem Gedanken, bei Eintreten des Frühjahrs auf deutschen Werften zum Bau von Schiffen überzugehen, und verschaffte sich zu diesem Zwecke Zeichnungen, Pläne und Modelle aus England und Amerika. Sie trat in Correspondenz mit mehreren anerkannt tüchtigen Kriegsschiff-Baumeistern des Auslandes, um sie, wenn auch nur interimistisch, als Oberaufseher und Anordner zu verwenden. Ein bestimmtes Resultat dieser Schritte liegt noch nicht vor.

5) Die Bemannung und Armirung der Schiffe.

Die schwierigste Aufgabe aber, welche die Marine-Verwaltung zu lösen hatte, war die Herbeiziehung von Officieren und Mannschaften für die Schiffe, sowie tüchtiger Beamten für die Verwaltung am Lande. Es ist schon erwähnt worden, daß es in Deutschland fast gänzlich an Personen fehlte, welche Sachkunde besaßen, und daß daher, namentlich was Marine-Officiere betraf, nur eine Herbeiziehung vom Auslande thunlich blieb, indem deutschen Seeleuten diejenigen Chargen übergeben wurden, die weniger tactische Kenntnisse erforderten. Was die Matrosen betrifft, so durfte im December erwartet werden, daß die Reichsverfassung in Kurzem in das Leben trete, worauf die Berathung des schon vom Behr Ausschusse entworfenen Wehrgesetzes für Deutschland Gelegenheit gegeben haben würde, auch solche Bestimmungen festzusetzen, nach welchen aus den seefahrenden Wehrpflichtigen die nöthige Anzahl Matrosen hätte ausgehoben werden können. Es durfte dann mit Sicherheit darauf gerechnet werden, daß unsere Seeleute, denen der Landdienst nicht zusagt, freudig in den Dienst der Flotte treten würden. Aus diesem Grunde

mochte die Beschaffung der Matrosen jedenfalls bis dahin ausgesetzt bleiben, bis zur Aufnahme derselben die Schiffe vorhanden wären, deren Ankunft in deutschen Häfen keineswegs als sicher angenommen werden konnte. Der Uebernahme von Officieren europäischer Marinen trat der Umstand entgegen, daß Deutschland ungeachtet des Waffenstillstandes doch als mit Dänemark im Kriege befindlich angesehen wurde. Kein Staat würde daher den Officieren seiner Marine Urlaub erteilt haben, um in deutsche Dienste zu treten. Es blieb nur der einzige Weg offen, daß fremde Officiere auf ihre Stellen in der Marine ihres Vaterlandes definitiv verzichteten, um in deutsche Dienste ebenso definitiv unter Einnahme einer höheren Charge zu treten. Allein auch hier stand das Hinderniß entgegen, daß Deutschland nur eine Provisorische Centralgewalt besitzt, und daß daher Niemand geneigt war, sein sicheres Auskommen für eine ganz unsichere Zukunft zu opfern. Denn so wurde der Eintritt in deutsche Dienste angesehen und deshalb als Bedingung für den Eintritt in der Regel eine baare Capital-Forderung gemacht, welche den Eintretenden gegen alle künftige Eventualitäten sicher stellte.

Das Ministerium hoffte aber und hatte allen Grund zu solcher Hoffnung, von einer befreundeten Nation jenseits des Oceans, deren fast vierter Theil die deutsche Sprache redet, diejenige Aushilfe zu erhalten, die uns fehlte. Es mußte solches erwarten, auf Grund einer Note, welche von dem Gesandten der vereinigten Staaten von Nordamerika unter dem 21. November 1848 an mich gerichtet wurde, und welche ich in wörtlicher Uebersetzung folgen lasse. Ich erinnere vorher nur noch daran, daß diese Note die Antwort auf die meinige vom Monat October war, in welcher ich nur um Einen höheren Flotten-Officier gebeten hatte, nach dessen Rath mit der Bildung der Flotte vorgegangen und durch dessen Vermittelung die Herbeiziehung anderer Officiere von seinen Landesleuten bewirkt werden sollte.

„Unter Bezugnahme auf die zwischen Ew. Excellenz und mir geführte Correspondenz in Betreff des Wunsches der Centralgewalt, die Dienste eines Seeofficiers der Vereinigten Staaten zu erhalten, freue ich mich, authorisirt zu sein, den folgenden Auszug eines Briefes des Herrn Buchanan, die Antwort des Präsidenten enthaltend, mittheilen zu können:

„Nach Berathung mit dem Cabinet, hat er mich beauftragt zu sagen, daß er die ausgezeichnete Ehre, welche unserer tapfern Flotte durch dies Gesuch zu Theil wird, tief fühlt, zumal das- selbe, wie es der Fall ist, von der Centralregierung der großen und erleuchteten deutschen Nation gestellt ist. Stets bereit und begierig, die Freundschaft, welche so glücklich zwischen beiden

„Ländern besteht, zu befestigen und die Wohlfahrt der deutschen
 „Conföderation auf jede mit der öffentlichen Pflicht
 „verträgliche Weise zu fördern, ist er bereit, alles was in
 „seiner Macht steht, zu thun, um den erwähnten Zweck zu
 „erfüllen.“

„Er glaubt übrigens nicht, daß er berechtigt ist, ohne Ge-
 „nehmigung des Congresses einen Flottenofficier zu beauftragen,
 „in deutsche Dienste zu treten. Alles, was er unter diesen Um-
 „ständen thun kann ist, die Einladung der Centralgewalt einem
 „unserer tüchtigen und fähigen Flottenofficiere mitzutheilen, und
 „ihm auf seinen Wunsch einen Urlaub von 6 oder 9 Monaten
 „zu ertheilen, da dergleichen Bewilligungen mehrfach zu ver-
 „schiedenen Zwecken unsern Seeofficieren gewährt worden sind,
 „um fremde Länder zu besuchen. Während solcher Zeit könnte
 „der Officier nach Frankfurt gehen, und dort mit der deutschen
 „Regierung selbst ein Uebereinkommen treffen. Würde dieser
 „Weg eingeschlagen, so könnte er entweder seine Stelle in
 „der Flotte der Vereinigten Staaten aufgeben und definitiv in
 „deutsche Dienste treten, oder er mag sich an den Congress
 „wenden, der in 40 Tagen zusammen tritt, und diesen um Er-
 „laubniß bitten, seinen Rang in der amerikanischen Marine
 „während der Zeit, die er in deutschen Diensten bleibt, beibe-
 „halten zu dürfen. Ich glaube, daß eine solche Erlaubniß ge-
 „währt werden würde. Sobald der Officier ermittelt ist, werde
 „ich Ihnen wieder schreiben.“

Der Gesandte fügt hinzu: „Ich freue mich, das Organ einer
 „Mittheilung zu sein, die so vollkommen dem Wunsche der Central-
 „gewalt entgegenkommt und die ganz den freundlichen Verbin-
 „dungen zwischen den beiden Ländern entspricht, und bitte u. s. w.“

Nach dieser officiellen Erklärung durfte die Marineabtheilung wohl
 hoffen, von Amerika das zu erhalten, was ihr fehlte: — Officiere. Gegen
 die Mitte des Monates Januar traf auch in Mission der Regierung zu
 Washington hier der Commodore Parker ein, mit dem Auftrage sich noch
 specieller nach den Wünschen der Deutschen Regierung zu erkundigen.

Die Instruction des Secretairs der Navy zu Washington an den
 Commodore Parker lautete wörtlich, die Deutsche Regierung zu befragen:

„Was für ein Dienst wird erwartet? Auf wie lange Zeit?

„Auf welche Bedingungen? Wie viel Officiere der Amerikanischen

„Marine und von welchem Range werden gewünscht?“

Dieser Instruction gemäß fanden mit gedachtem Herrn ausführliche
 Berathungen statt, deren Resultat in einer mit ihm besprochenen und

von ihm gebilligten Note, die ich an ihn unterm 25. Januar richtete, niedergelegt ward. Es wurden darin 40 Officiere verschiedener Grade, worunter einer, welcher als Contre-Admiral in Deutsche Dienste treten würde, und ein Kriegsschiff-Baumeister erbeten. Auf meinen Wunsch gab er mir auch ein Introductionsschreiben für einen von der Marine-Abtheilung nach Amerika zu sendenden Bevollmächtigten an den Marine-Secretair, Herrn Mason.

Nach dieser Berathung gab die Verwaltung sich der Erwartung hin, gegen Ende März hinreichend geübte Officiere zu erhalten, um unsere junge Flotte zu befehligen.

Statt des Eintreffens dieser Officiere ging von unserm Gesandten in Washington die ihm amtlich mitgetheilte Abschrift eines Schreibens des Commodore Parker an den Marine-Secretair, Herrn Mason, vom 24. Januar ein. Es heißt in diesem Schreiben:

„Ich fand, daß wenig erst geschehen, und nicht einmal Gesetze über die Marine erlassen waren. Vor meiner Ankunft waren zwei britische Postdampfschiffe, die »Britannia« und »Acadia« gekauft, welche jetzt zu Kriegsschiffen ausgerüstet werden. Ein Dampfschiff soll in den Vereinigten Staaten gekauft werden, und Herr Duckwih sagt mir, daß mehrere Deutsche Dampfboote und Kanonenboote angeschafft sind.

„Dieses ist die ganze Macht, soweit ich vernommen habe, die man der Dänischen Flotte, bestehend aus 1035 Kanonen und 9755 Mann, wobei 5 Linienschiffe von 84 Kanonen, entgegenstellen will.

„Da der Waffenstillstand am 26. März abläuft, scheint es mir ganz außer Frage zu sein, daß Deutschland irgend eine Macht zu Stande bringen kann, die sich mit Dänemark messen könnte, ich sehe daher kein Feld, auf welchem Amerikanische Officiere Ehre für sich oder ihr Land gewinnen könnten.

„Im Falle der deutsche Bundesstaat zu Stande kommen sollte, wird der Prinz Adalbert von Preußen sich an die Spitze der Flotte stellen. Aber wenn ich mich nicht sehr irre, so kann und wird jener Fall nicht eintreten, ohne einen Bürgerkrieg, das heißt des Volks gegen die Könige und Fürsten.“

„Bei dieser Sachlage scheint es mir unweise zu sein, daß amerikanische Officiere irgend etwas mit Deutschland zu thun haben, bis die Centralgewalt definitiv errichtet ist, es sei denn im Wege des guten Rathes.“

Herr Parker ist also von der Ansicht ausgegangen, daß nur in dem Falle amerikanische Officiere in unsere Dienste treten könnten, wenn

unsere Flotte eben so groß wäre wie die Dänische. In diesem Falle würden wir aber amerikanischer Officiere nicht bedürfen. Es handelte sich gerade um Bildung der Anfänge einer Flotte; nur zu dieser fehlten uns die Officiere und die Organisatoren.

Der Secretär der Marine, Herr Mason, erklärte nunmehr dem deutschen Gesandten in Washington, daß die Vereinigten Staaten sich durchaus in den Grenzen der Neutralität halten würden und den Wünschen der Centralgewalt, so lange diese sich im Kriege mit Dänemark befände, nicht willfahren könnten.

Bei aller Sympathie des Volkes der Vereinigten Staaten und seiner Regierung für Deutschland, haben wir daher von dort, für jetzt für unsere Marine nichts zu erwarten und bleiben auf uns selbst allein angewiesen.

Seitdem sind nun die Anstrengungen vermehrt, fremde Marine-Officiere herbeizuziehen und gewandte deutsche Handelsschiffs-Capitains und Obersteuerleute zu Officieren zu gewinnen. Es ist dieses auch gelungen, so daß die jetzt vorhandenen Kriegsschiffe mit Officieren allmählig werden versehen werden können.

Größere Schwierigkeit findet die Anwerbung von Matrosen. So lange kein Gesetz über die Aushebung derselben besteht, so lange sie nicht ihrer Wehrpflicht durch den Eintritt in die Marine gesetzlich genügen können, so lange kein Gesetz ihre Versorgung, wenn sie Invaliden werden, sichert, so lange überhaupt nicht die Marine ihre gesetzlichen Rechte erlangt hat, deren sie in andern Ländern theilhaftig ist, welches Alles erst nach der Einführung der Verfassung mit der Aussicht auf Verwirklichung wird geregelt werden können, ist dieser wichtige Theil des Flotten-dienstes nicht befriedigend zu ordnen.

Über jene gesetzlichen Bestimmungen sind nicht die einzigen, welche fehlen. Auch die Rang- und Soldverhältnisse der Officiere sind noch nicht gesetzlich regulirt und würden selbst bei einer unter dem Provisorium stattfindenden gesetzlichen Regelung zumal für Ausländer keine genügende Bürgschaft ihrer Dauer enthalten. Der Commodore Parker hat daher vollkommen Recht, wenn er in seiner Depesche vom 24. Januar an seine Regierung sagt, daß noch nicht einmal Gesetze über die Marine erlassen seien. Hätte bei Bildung unserer Marine in geordneter Reihenfolge einer ruhigen Entwicklung verfahren werden können, so würde das Erste haben sein müssen, das Land selbst zu constituiren, die Geldmittel für Gegenwart und Zukunft sicher zu stellen, die rechtliche Stellung der Marine zu bestimmen, Gesetze über Rang, Sold und non activ-Gehalt oder half pay, über Versorgung von Invaliden, über Verpflegung hinterbliebener Wittwen und Waisen von gefallenem Seeleuten, über Aushebung und Seewehrpflicht von Matrosen u. dgl. mehr zu erlassen. In unserm

Falle aber sollte wegen des dänischen Krieges die Bildung der Flotte als ein Factum allen gesetzlichen Bestimmungen vorausgehen.

Man wird dagegen einwenden, daß es Sache der Marineabtheilung gewesen wäre, hierüber der Nationalversammlung Gesetzesvorlagen zu machen, und darauf zu vertrauen, daß sie in Ausführung kommen würden. Es fehlten aber hiezu aus bereits entwickelten Gründen eines Theils der Abtheilung die nöthigen Hilfsmittel und Kräfte, denn die vorhandenen waren vollständig durch die vorliegenden Geschäfte der eiligen Anschaffung von Schiffen u. s. w. in Anspruch genommen, anderentheils standen jene Gesetze in so enger Beziehung mit einer Menge anderer Dinge, daß deren entscheidende Erledigung als einzelner Bestimmungen süglich nicht erwartet werden konnte.

Die Marineabtheilung gerieth dadurch in unübersehbare Schwierigkeiten. Sie wurde genöthigt, nach einem von ihr ausgearbeiteten Rang- und Gehalts-Stat provisorisch und unter Vorbehalt der Genehmigung des Reichstages bei der Engagirung von Officieren und Mannschaften zu verfahren und darauf zu vertrauen, daß der gute Wille der Einzelstaaten ihr behülfslich sein werde, wo das Gesetz des Reichs fehlte. Es haben Besprechungen mit Bevollmächtigten der Küstenstaaten stattgefunden, um einstweilen im Wege der Verwaltung die wehrpflichtigen Seeleute der Marine zuzuweisen, und alle haben ihre Bereitwilligkeit zu erkennen gegeben. Bis jetzt ist aber auf solche Weise der Marine kein Matrose zu Theil geworden, und nur von der Oldenburgischen Regierung sind in der neuesten Zeit 37 Mann zugesagt. Wir blieben auf Werbung angewiesen. Der ursprüngliche Mangel an Disciplinar-Reglements in Beziehung auf den Schiffsdienst, auf das Exercitium der Mannschaft namentlich bei der Geschützbedienung, einer Regelung der Uniformen nach Maßgabe der Chargen, einer correcten Ordnung dieser Chargen selbst, hatte zur Folge, daß auf der Hamburger Flotille alle diese Dinge nach augenblicklichem Gutdünken angeordnet wurden. Als daher im März auf jener Flotille die von dem Ministerium angeordneten eben namhaft gemachten Disciplinar-Reglements und überhaupt der geregelte Reichsdienst eingeführt wurde, erzeugte das Wegfallen manches äußeren nicht mit der Charge vereinbaren Schmuckes, sowie die Einföhrung strenger Disciplin einige Unzufriedenheit, welche indessen bei dem ernstern Einschreiten des Ministeriums sich allmählig in Zufriedenheit verwandelt hat. Dennoch darf nicht verschwiegen werden, daß die beiden auf der Elbe liegenden Schiffe „Deutschland“ und „Lübeck“ noch nicht vollständig das Bild militärischer Ordnung zeigen, welche unerläßlich ist, und unverzüglich auch dort eingeführt werden wird, sobald einige dienstereifere Seeofficiere von den auf der Weser befindlichen Schiffen entbehrt werden und den auf diesen bereits eingeführten

Dienst auf jene übertragen können. Die Nähe einer so großen Stadt erschwert die Einführung der nothwendigen Disciplin, weshalb diese beiden Schiffe nach der untern Elbe, nach Krautsand einstweilen beordert sind.

Ein erfreulicheres Bild bietet die Flotille auf der Weser dar, welche unter dem Specialcommando des Capitäns zur See, Hrn. R. Brommy, steht. Trotz aller Schwierigkeiten ist die Bemannung des Schiffes „Barbarossa“ sowohl an Officieren als an Mannschaften beinahe complet. Die Armirung wird in wenigen Tagen vollendet sein. Das Dampfschiff „Hamburg“ ist ebenfalls so gut wie complet bemannt, die Armirung völlig geordnet. Auf beiden Schiffen herrscht musterhafte Disciplin, große Freudigkeit des Dienstes unter der Bemannung und eine frische Zuversicht auf die Zukunft. Die auf Werbung ausgesandten Officiere berichten jetzt von gutem Fortgange ihrer Bemühungen, so daß in ganz Kurzem auch die beiden Schiffe auf der Elbe ihre volle Bemannung erhalten werden, und nicht minder eine Anzahl gedienter Officiere, indem es gelungen ist, auch von diesen im Auslande mehrere zu erhalten, und Aussicht bleibt, noch fernere zu gewinnen.

Der Bemannungs-Stat auf unseren Schiffen ist der folgende:

	Soll haben:	Hatte am 15. Oct.:	Hat am 18. April:
Barbarossa	171 Mann	— Mann	142 Mann.
Erzherzog Johann	171	—	124
Hamburg	95	36	82
Bremen	95	39	80
Lübeck	95	35	51
Deutschland	200	57	78

Da aber die Schiffe »Erzherzog Johann« und »Bremen« in Reparatur befindlich sind und einen Theil ihrer Bemannung, welche ohnehin nur interimistisch zur Bewachung auf denselben sich befindet entbehren können, so lassen sich mit demselben die Bemannungen der Schiffe »Barbarossa« und »Hamburg« in jedem Augenblicke completiren. Und da ferner, seitdem diese Aufgaben gemacht, nahe an 100 Matrosen geworben sind und täglich neue hinzutreten, werden alle vorhandenen Schiffe in Kurzem vollständig bemannt sein. Für die Fregatte »Eckernförde« dürften sich in Schleswig und Holstein die nöthigen Mannschaften finden; auch kann begründete Hoffnung ausgesprochen werden, daß in wenigen Wochen auch das Officiercorps für diese Fregatte nicht fehlen werde. Schwieriger ist die Bemannung der Kanonenboote durch Werbung zu erzielen, weil die Seeleute zum Ruderdienste keine Neigung haben.

Bergönne man daher der Verwaltung nur die nothwendige Zeit, so wird, ungeachtet des Mangels der Gesetze und Organe, sehr bald das

vorhandene Geschwader völlig armirt, bemannt und disciplinirt sein, es werden Mittel übrig bleiben oder allmählig gewonnen werden, um aus eigener Kraft und ohne Hülfe fremder Regierungen auch noch für die neu hinzukommenden Dampfer und für die Fregatte »Eckernförde« zu sorgen. Das Unglück mit der Acadia, die Täuschung hinsichtlich der von Amerika erhofften Officiere, der Mangel an Gesetzen zur Erlangung von Mannschaften und zu deren Beruhigung hinsichtlich eintretender Unglücksfälle, das Fehlen von Gesetzen zur Sicherung von Rang und Gehalt für Officiere, der Mangel an Geldmitteln, und endlich der Umstand, daß Deutschland sich selbst noch nicht vollständig definitiv constituirt hat, — diese Dinge sind es, welche die Marineabtheilung daran gehindert haben, in der Zeit von 6 Monaten eine maritime Macht zu schaffen, die hinreichte, um den Dänen die Herrschaft der Nordsee streitig zu machen und den im Auslande gebauten Schiffen den Weg nach der Weser und Elbe zu öffnen. Auf das glückliche Eintreffen gedachter Schiffe und Officiere, sowie auf das Eintreten definitiver Verhältnisse in Deutschland wurde gerechnet, als man im December den Operationsplan feststellte. Daß es nicht so kam, kann der Abtheilung der Marine nicht zum Vorwurfe gereichen, sie hat sich durch alle Unglücksfälle, durch alle widrigen Verhältnisse, durch die unvermeidlichen Mißgriffe ihrer Bediensteten nicht darin irre machen lassen, ihr Ziel unwandelbar zu verfolgen, und sie wird es erreichen, wenn nicht zu allen ihr entgegenstehenden Schwierigkeiten Mißtrauen und Verdächtigung hinzutritt und ihre Schritte lähmt.

6) Das Finanzwesen.

Nach dem Beschlusse der Reichsversammlung vom 14. Juni v. J. wurden 6 Mill. Thaler preuß. Court. für die Gründung einer deutschen Flotte ausgesetzt. Es zeigte sich schon im November, daß schwerlich auf Oesterreich's Beitrag werde gerechnet werden können; mithin blieben nur etwa 4 Millionen Thaler zur Disposition. Auf diese 4 Millionen Thaler machte die Marineverwaltung Rechnung, so wie darauf, daß mit einem bald eintretenden definitiven Zustande in Deutschland für die Unterhaltung und Bemannung der Flotte weitere Mittel herbeigeschafft werden würden.

Die Einzahlungen der Staaten wurden in zwei Raten vertheilt. Die erste wurde unterm 10. October v. J. eingefordert, die zweite zur Hälfte am 1. März und zur Hälfte am 1. Mai zahlbar gestellt. Durch das Zurückbleiben mehrerer Staaten in der Entrichtung ihrer Beiträge, namentlich Oesterreichs, Bayerns, Sachsens, Luxemburgs und Limburgs, verminderten sich die 6 Millionen um folgende Summen:

Oesterreich	⊥ 1,789,872.
Bayern	„ 671,988.
Sachsen	„ 226,512.
Luxemburg und Limburg	„ 47,866.
	<hr/>
	⊥ 2,736,238.

so daß statt 6 Millionen nur übrig blieben ⊥ 3,263,762.
 von diesen ist ferner abzusetzen die zweite Rate Preußens,
 weil dieses solche zur Bestreitung der Kosten der von ihm
 zu stellen übernommenen Kanonenboote zurückhielt „ 903,249.

Es bleibt mithin unter Voraussetzung der Bervollstän-
 digung der Einzahlungen der übrigen Staaten ⊥ 2,360,513.

Hiezu kommen noch die freiwilligen Beiträge von Pri-
 vaten, bis jetzt mit fl. 169,090. 10. kr. oder „ 96,623.

Summa zur Verwendung ⊥ 2,457,136.

Dagegen stehen in Ausgabe:

die Hamburger Flotille	⊥ 450,010,
die Kanonenboote und Küstenvertheidigung „	432,430,
Ankauf von Kriegsschiffen	„ 1,953,773,
	<hr/>
	„ 2,836,213.

Schon hieraus ergibt sich eine Ueberschreitung der Eingänge um ⊥ 379,077.

Es ist dabei zu bemerken, daß, sowie die zweite Quote der zweiten
 Rate erst im Mai zur Einzahlung kommt, andererseits verschiedene der
 erwähnten Posten auch erst im Mai zur Auszahlung gelangen und daß
 daher der anderweit entlehnte Vorschuß nicht so groß ist, als solcher hier
 erscheint. Auch ist hinsichtlich Bayerns zu erwähnen, daß es in den
 letzten Tagen ca. 87,000 fl. auf Abschlag eingezahlt hat.

Nächst diesen Ausgaben ist aber der Kosten der Bemannungen und
 Angestellten, der Uniformirung und Bewaffung der Mannschaften, wei-
 terer Ausrüstung und Berproviantirung, des Medicinalwesens und vieler
 weniger erheblichen Dinge zu gedenken, welche schon jetzt einen monat-
 lichen Aufwand für die Nordseeflottille von ca. 50,000 ⊥ erfordern.
 Diese Mehrausgaben werden, in der sicheren Zuversicht, daß Bayern,
 Sachsen, Luxemburg und Limburg ihren Verpflichtungen nachkommen
 werden, einstweilen aus anderen Mitteln bestritten. Es ergibt sich aus
 dieser Aufstellung, daß wenn Bayern, Sachsen und Luxemburg mit Lim-
 burg ihre Zahlungen leisten, die Verwaltung bis zur Mitte des Som-
 mers mit den ihr zur Verfügung gestellten Mitteln auskommen kann.

7) Organisation.

Bei der Bildung neuer Behörden giebt es etwas, welches von großer Wichtigkeit ist, und große Mühe und Aufmerksamkeit erfordert, ohne daß das Publikum das Mindeste davon erfährt. Es ist dieses die Auswahl und Anstellung des Personals, die Einrichtung des Geschäftsganges, der Bücher, der Controle und der Expedition. Wo bei einem Ministerium dies Alles schon im Allgemeinen vorhanden ist, oder wo es sich um die Organisation der Arbeit in bekannten Fächern und unter bestimmt gegebenen Verhältnissen handelt, wobei der Sache kundige Personen sich finden, ist diese Aufgabe nicht schwierig. Aber bei einer Verwaltung, deren Personal das ihr übertragene Werk erst bei der Arbeit selbst lernen muß, wie dieses bei der Marineverwaltung aus oben erörterten Gründen nicht anders sein konnte, ist dieses eine sehr schwierige und zeitraubende Sache. Im Anfange handelte es sich um Geschäftsgang und Stellung zwischen der technischen Marinecommission und der Abtheilung, und erst als die Geschäfte der letzteren an Umfang gewannen, mehr darum, daß das Verfahren der letzteren so einfach und kurz wie irgend möglich eingerichtet werde. Dieß ist auch bald in der Weise gelungen, daß es möglich wurde, täglich in der Regel zwischen 20 und 40, selbst bis zu 50 Eingängen und eben so vielen Erlässen abzufertigen. Ohne diesen raschen Geschäftsgang wäre es nicht ausführbar gewesen, die große Zahl der verschiedenartigsten Gegenstände zu bewältigen. Dennoch ergab sich sehr bald die Unmöglichkeit, bis in die Einzelheiten herab dasjenige, was auf der Elbe und Weser auf der Flotte zu geschehen habe, von Frankfurt aus brieflich zu bewirken. Oft und lange wurde berathen, wer mit der delegirten Verwaltung in Hamburg zu beauftragen sei, wo zunächst die Verlegenheit sich zeigte, allein der Mangel einer mit Sachkunde ausgerüsteten Persönlichkeit zwang zur Vertagung der Sache. Die Wahl eines Kriegshafens sowohl an der Nordsee, als an der Ostsee bleibt noch weiteren Untersuchungen vorbehalten, es würde daher für jetzt nur von einstweiligen Vorkehrungen die Rede sein können. Nach dem ausgearbeiteten, dem Reichstage demnächst vorzulegenden Plane der Marineverwaltung soll an der Nordsee und an der Ostsee ein Seezeugmeister - Amt errichtet werden, an dessen Spitze ein höherer Marineofficier zu stellen ist. Die Seezeugmeister - Aemter werden die ganze Specialverwaltung nach allgemeinen Vorschriften, die Zahlungen an die Mannschaften nach dem Etat, die Verpflegung derselben, Verproviantirung, Versorgung mit Medicamenten, Aufsicht über das Arsenal u. s. w. erhalten. Weil die Nothwendigkeit keinen Aufschub zuließ, wurde, jedoch einstweilen nur ein provisorisches Seezeugmeister - Amt in der interimistischen Nordseestation an der Weser zu Bremerhaven errichtet und der Capitain Brommy an

dessen Spitze gestellt. Es gelang, mehrere tüchtige Beamte, welche bei Verwaltungen für Truppenverpflegung und Artilleriegegenstände sich als gewandt bewährt hatten, zu gewinnen und dem Seezeugmeister beizuordnen, so daß diese Verwaltung nun bereits in voller Thätigkeit sich befindet. Von ihr abhängig wird nun in Kurzem an der Elbe eine Unterbehörde angeordnet werden, und dann die Verpflegung und Behandlung der Flotte, sowohl was Schiffe als Bemannung anlangt, aus einem Gusse geschehen.

Hätte es in meiner Hand gelegen, diesen Bericht einige Wochen später zu erstatten, so würde überhaupt manches jetzt noch unvollkommen Erscheinende in ganz anderer Gestalt sich gezeigt haben, und ich würde nicht genöthigt gewesen sein, manches unberührt zu lassen, welches geeignet ist, ein helles Licht auf die Dispositionen des Ministeriums zu werfen. Aber so viel tritt als Resultat der Arbeiten der Marineabtheilung schon jetzt hervor,

daß 4 Kriegsschiffe in dienstfähigem Zustande vollständig armirt und bemannt sind;

- 1 " in ganz kurzem ebenfalls kriegsfähig sein wird;
- 3 " sich unter Reparatur befinden;
- 4 " angekauft sind und erwartet werden;

daß 27 Kanonenboote in Nordseeplätzen erbaut sind, und jetzt 17 armirt werden, wenn gleich für diese die Bemannung noch nicht gesichert ist, während die Regierung von Preußen für 39, und diejenige von Schleswig-Holstein die Sorge für 12 übernommen haben;

daß die Bemannung der obigen 4 Kriegsschiffe kriegsmäßig eingeübt wird;

daß für Geschütze und Schießbedarf auch für Ausrüstungsgegenstände auf allen vorstehenden Kriegsschiffen gesorgt, und für Alle bis auf Eines Geschütze und Schießbedarf, so wie portative Waffen zum größeren Theile sich bereits in dem provisorischen Arsenal befinden, oder in diesen Tagen in dasselbe gebracht werden;

daß Seeofficiere für die 4 bemanneten Schiffe vorhanden sind, und

daß die Verwaltung dergestalt geregelt ist, daß die verschiedenen Dienstzweige in einander greifen.

Die schlimme Zeit der Anfänge, Vorbereitungen und Einleitungen, von denen der Nichteingeweihte wenig bemerkt, und daher wähnt, es geschehe nichts, ist jetzt im wesentlichen überstanden, und es nähert sich diejenige, in welcher das Vorbereitete in die Erscheinung tritt, und zur Wirksamkeit übergehen kann.

Anlage IV.

Frankfort on the Maine, 25. January 1849.

Hon^{ble} Commodore Parker,
U. S. Navy, Frankfort on the Maine.

Sir, I had the honor to receive your note, dated 19th inst., wherein you have the kindness to inquire what is desired by this Government in respect to naval assistance. You are pleased to make the following questions: What service will be expected? For what length of time? On what conditions? How many and of what rank will they desire the service of Officers of the American Navy.

I beg to answer these questions in regard to the officers wanted.

One Commodore, to be promoted to the rank of Rear-Admiral.

One Lieutenant, or commander, according to the desire of the Commodore, to be at his disposition. This Officer must speak either the German or the French Language.

Three Lieutenants, who shall be promoted to the rank of Commanders. They will be put in command of three Steam Sloops.

Ten Lieutenants, who will be put in charge of the command of the smaller Steamboats or squadron of Gunboats as lieutenants commanding.

Twenty Four passed Midshipmen, who shall be promoted to lieutenants, and who shall be distributed on board the different vessels.

All these Officers are to be engaged, even if only for nine months. Their pay, as also their pensions in eventual cases, are the same as those which the United States of America afford their officers.

The expence of voyage from the United States to Germany, say the Port of Bremen, is at the charge of the German Government.

The services required by the officers to be engaged are active war service on board of sail and Steam vessels and in the command of squadrons of gun-boats. They must submit to the rules and regulations and the articles of war of the German navy and also to passive obedience to their superiors.

This Government further wants a superintendent of naval construction, who may bring with him one or two assistants for his own special assistance. It is not considered necessary to engage foremen for this branch of the service. With the superintendent of construction and his assistants a separate contract is to be made.

This Government has given orders for the purchase of a steam-frigate in the United States and has sent over Mr. William Wedding on commission for the purpose. He will request, under the auspices of the Minister-Resident of the Central-Power of Germany at Washington, Baron Roenne, the Secretary of the Navy, Hon^b e Mr. Mason, to lend him the assistance of an able officer, who will, with him, together have care of the armament and manning of the steam-frigate, if purchased.

Both Gentlemen are directed to await your arrival in the United States, for what regards the engaging of officers, to request your advice. The officers wanted for the said steam-frigate are not included in the number of officers above mentioned.

I request, Sir, you will have the Kindness to apply, on your arrival in the United States to Mess^{rs} Theodore Vietor & Duckwitz at Newyork, for information as to what has been done in the acquisition of a steam-frigate, and where Mr. Wedding and the American officer may be found, and, equally, to leave with said Gentlemen your address, that Mr. Wedding and the officer may be able to meet you. I direct the said merchant-house to make to you and the officers to be engaged, such advances as are necessary for their voyage to Germany and their equipment. The necessary letter for the purpose I beg to hand to you hereby.

I avail myself, Sir, of this opportunity to renew to you and your Government, the most sincere thanks for the great Kindness of your mission to the Central-Power, and for the readiness declared to give assistance to this country in the creation of a navy. I have the fullest confidence that the ties of real and sincere friendship between the two great and free nations will be fostered more and more from year to year, and will materially contribute to maintain the peace of the civilized world.

I beg, Sir, to give you the assurance of my highest consideration.

The Minister of Commerce and Marine:

Duckwitz.

Anlage V.

V e r o r d n u n g ,

betreffend die Uniformirung der Officiere und Mannschaften
der Reichs-Marine.

Der Reichsverweser, nach Einsicht des gemachten Vorschlags des Reichsministeriums des Handels — Abtheilung für die Marine — eine gleichmäßige Uniformirung der Officiere und Mannschaften der Reichsmarine betreffend, verordnet wie folgt:

§. 1. Die Flagg- und Stabs-officiere, Lieutenants, Fähndrichs und Seejunker der Reichsmarine tragen als Uniform einen dunkelblauen Frack mit liegendem Kragen und Patten, mit zwei Reihen — auf jeder Seite sechs — vergoldeter Knöpfe, auf denen der Reichsadler über einem stehenden Anker in erhabener Arbeit gepreßt ist; unter den Patten sind drei, auf den Schößen sechs Knöpfe. Dunkelblaue Pantalons, weiße Weste mit vergoldeten Ankerknöpfen und schwarzseidene Halsbinde.

Gestülpter Hut, Hutquasten und Kokarde in den Nationalfarben, dreifache goldene Raupe als Agraffe für Flagg- und Stabs-officiere, doppelte Raupe für Subalternen, Schiffsfähndrichs und Junker.

Säbel nach dem englischen Marinemodell, an schwarzlackirter Kuppel mit vergoldetem Beschlag, auf dem Schloß den unklaren Anker. Degenquaste in den Nationalfarben. Epaulette von Gold, auf dem Felde den silbernen unklaren Anker in getriebener Arbeit. Die Epaulette für Flagg- und Stabs-officiere haben dicke Troddeln (Bouillon); für die ersteren sind sie oben mit doppelten, für die letzteren mit einfachen Raupen umgeben.

Die Lieutenants tragen Epaulette mit dünnen Troddeln (Candilien). Die Auxiliar-Officiere tragen bloß Contre-Epaulette.

Auf den Epauletten für Vice-Admirale sind drei, auf denen der Contre-Admirale zwei silberne Sterne angebracht. Capitaine und Lieutenants erster Klasse haben zwei kleine silberne Sterne auf den Epauletten.

Fähndrichs haben Achfelschnüre von doppelten goldenen Raupen. Die Seejunker sind ohne Auszeichnung.

Dunkelblauer Oberrock mit liegendem Kragen, zwei Reihen Knöpfe, sechs auf der Seite, sechs an den Schößen, mit goldenem Epauletthalter.

Auf den Aufschlägen als Auszeichnung des Ranges Tressen, wie folgt:

Auxiliar-Officier eine schmale, ein viertel Zoll breite goldene Tresse;
Lieutenant II. Klasse zwei dergleichen;

Lieutenant I. Klasse eine drei Viertel Zoll breite Tresse.

Corvetten-Capitain eine dergleichen nebst einer schmalen darunter;

Capitain zwei breite Tressen;

Commodore drei dergleichen;

Contre-Admiral eine ein und ein Viertel Zoll breite Tresse;
Vice-Admiral eine dergleichen und eine schmale darunter.

Mütze von dunkelblauem Tuche mit goldenem Bande, auf der in der Mitte vorne die National-Colarde und der goldene Reichsadler auf silbernem stehenden Anker in getriebener Arbeit angebracht ist.

§. 2. Das ärztliche Personal trägt dieselbe Uniform mit den ihrem Range entsprechenden goldenen Epauletten mit silbernem Felde, auf dem in getriebener Arbeit der goldene mit zwei Schlangen umwundene Anker angebracht ist.

§. 3. Das Verwaltungspersonal trägt dieselbe Uniform mit silbernen Knöpfen, silberner Hutagraffe und den ihrem Range entsprechenden silbernen Epauletten mit goldenem unklarem Anker. Die Secrétaire I. Klasse haben statt der Epaulette silberne Achselschnüre, die Secrétaire II. Klasse sind ohne Auszeichnung.

§. 4. Die Deckofficiere tragen als Uniform den Frack wie Officiere und Contreepalette von dunkelblauem Tuche mit einer goldenen Raupe und goldener Schnur eingefast; auf dem Felde derselben für den Oberbootsmann der unklare goldene Anker; für den Oberfeuerwerker eine goldene brennende Granate; für den Oberzimmermann ein Paar goldene gekreuzte Aerte und für den Maschinisten I. Klasse ein goldenes Kammrad.

Hut wie oben, nur als Agraaffe eine goldene Tresse; Degen nach Modell, mit der Degenquaste in den Nationalfarben. Auf den mit einer goldenen Schnur eingefasteten Aufschlägen der Jacke ist dieselbe Auszeichnung wie auf den Epauletten angebracht.

Im gewöhnlichen Dienste tragen die Deckofficiere runde Hüte wie der Rest der Mannschaft.

§. 5. Unterofficiere, Matrosen und Jungen tragen als Paradeanzug blaue Jacken und Hosen, weiße Hemden mit blauem Kragen und gleichen Aufschlägen, schwarzseidene Halstücher und Schuhe; Hüte mit schwarzem Bande, auf dem in goldenen Lettern der Name des Schiffes steht.

Unterofficiere I. Klasse haben auf den Aufschlägen der Jacken die für Deckofficiere bestimmten Auszeichnungen ohne goldene Schnur.

Unterofficiere II. Klasse tragen diese Auszeichnungen auf beiden Oberarmen;

Unterofficiere III. Klasse aber nur auf dem rechten Oberarm;

§. 6. Der Reichsminister des Handels ist mit der Vollziehung dieser Verordnung beauftragt.

Frankfurt a. M., den 1. März 1849.

Der Reichsverweser
(gez.) Erzherzog **Johann.**
Der Reichsminister des Handels
(gez.) **Duckwitz.**

Anlage VI.**Verordnung****über die Disciplinarbestrafung in der Marine des Reichs.**

Der Reichsverweser, in Erwägung, daß die Flotte ihre ehrenvolle Aufgabe nicht zu lösen und die auf sie gestellten Hoffnungen des deutschen Volkes nicht zu erfüllen vermag, wenn nicht jeder Officier, Deckofficier, Unterofficier, Matrose und Marinier, sowie jeder andere in ihr angestellte und zum Dienste in ihr Berufene, in der ihm angewiesenen Stelle willig und gehorsam die Anordnungen und Befehle seines Vorgesetzten pünktlich und ohne Widerspruch vollzieht, verordnet wie folgt:

Tit. I.

Umfang der Disciplinarstrafgewalt.

§. 1. Der Disciplinarbestrafung sind die zur deutschen Marine gehörenden und alle andern unter der deutschen Kriegssflagge befindlichen Personen unterworfen.

§. 2. Der Disciplinarbestrafung unterliegen:

1) Zuwiderhandlungen gegen die zur Handhabung der Schiffsordnung ertheilten Vorschriften; 2) Nachlässigkeiten in Beziehung auf den Dienst, namentlich Verwahrlosung der Schiffsgeräthschaften, der Wach- oder Signalfeuer, der Waffen- und Montirungsstücke, Fehlen oder zu spätes Erscheinen im Dienst, Ausbleiben über Urlaub, Unreinlichkeit, Unrichtigkeit der Meldungen, Unterlassung oder nachlässige Ausführung der vorgeschriebenen Visitationen und dergleichen; 3) dienstwidrige Handlungen, namentlich Uebertretung der Wachtinstruction bei Verrichtung des Wachdienstes, Anzünden von Feuer oder Licht in Zeiten, oder an Orten, wo dies verboten ist, heimliche Entfernung vom Schiffe oder Fahrzeug, Einschwärzung feuerfangender Gegenstände und geistiger Getränke, vorschriftswidriges Anreden der Vorgesetzten, ordnungswidriges Verhalten im Arrest u. s. w.; 4) Ungehorsam und unschickliche Aeußerungen gegen den Vorgesetzten; 5) unwürdige Behandlung der Untergebenen und unstatthafte Nachsicht gegen die strafbaren Handlungen und Unterlassungen der Untergebenen; 6) leichtsinniges Schuldenmachen, verbotenes Spielen, Geldborgen von Untergebenen und andere Handlungen, welche unpassende Verhältnisse zu den Untergebenen herbeiführen; 7) Streitigkeiten und Schlägereien der Mannschaften unter sich, oder mit andern Personen, wenn nicht schwere Verletzungen dabei vorgekommen sind; 8) Unsittlichkeiten und Ausschweifungen jeder Art, namentlich Trunkenheit und unzüchtiger Lebenswandel; 9) unerlaubter Gebrauch fremden Eigenthums; 10) kleine Diebstähle, Unterschlagung und Betrügereien.

Tit. II.

Disciplinarstrafen für die Officiere und Mannschaften.

§. 3. Die Disciplinarstrafen sind:

A. Für Officiere, Deckofficiere und die mit ihnen in gleichem Range stehenden Personen.

1) Verweise:

a) ohne Zeugen oder im Beisein eines Officiers — einfacher Verweis; b) vor versammeltem Officier-Corps — strenger Verweis;

2) Schiffsarrest bis zu vier Wochen; 3) Hütten- (Cajüten-) Arrest bis zu einer Woche und zwar:

a) einfacher Arrest, wobei der Arrestant den Dienst versieht; b) strenger Arrest mit Suspension vom Dienst, in beiden Fällen mit oder ohne Gestattung des Verkehrs mit anderen Personen, und c) geschärfter Arrest mit Verschluss oder Bewachung durch eine Schildwache.

B. Für Schiffsfähnliche und See-Sunker.

1) Verweise:

a) vor versammeltem Officier-Corps; b) im Beisein ihrer Kameraden;

2) Strafwachen; 3) Schiffsarrest bis zu vier Wochen; 4) Arrest bei der Schildwache an der Capitains-Cajüte oder auf dem Hinterdeck bis zu 48 Stunden, in angemessenen Zwischenräumen.

C. Für Unterofficiere und die mit ihnen in gleichem Range stehenden Personen.

1) Verweise vor versammeltem Officier-Corps im Beisein ihrer Kameraden; 2) Entziehung geistiger Getränke; 3) Strafwachen bei Tage; 4) Schiffsarrest bis zu vier Wochen; 5) Arrest bei der Schildwache bis auf 48 Stunden in angemessenen Zwischenräumen; 6) Einsamer Arrest mit Heranziehung zum Dienst; 7) Versetzung in eine niedrigere Rangstufe bis auf vier Wochen mit Herabsetzung der Löhnung; 8) Degradation für unbestimmte Zeit (§. 17).

D. Für Matrosen, Soldaten und alle andere Personen, die nicht zu den unter A. B. und C. Genannten gehören.

1) Entziehung geistiger Getränke; 2) Strafwachen bei Tag; 3) Nachexerciren; 4) Strafarbeiten, namentlich Eisenpußen, Reinigung der Waffen und Verrichtung schmutziger Arbeiten; 5) Essen am nicht numerirtem Platz (am Back-Null); 6) Schiffsarrest bis zu vier Wochen; 7) Fesselung, durch Anlegung von Eisen an einen Fuß oder an beide Füße, bis zu einer Woche; 8) Schließen an Deck mit einem Fuß oder mit beiden Füßen, höchstens zwei Tage und eine Nacht, in beiden Fällen (No. 7 u. 8.) ohne weitere Verschärfung, oder einen Tag um den andern bei Wasser und Brod und mit oder ohne Verlust der Löhnung; 9) Gefängniß einen Tag um den andern bei Wasser und Brod mit Verlust der Löhnung bis zu fünf Tagen; 10) Unbinden an den Mast, dergestalt, daß der Bestrafte zwar aufrecht stehen, nicht aber sich setzen oder niederlegen kann, täglich 2 Stunden und höchstens 3 Tage hintereinander; 11) Versetzung in die Straffklasse mit Entziehung von ein Viertel bis zur Hälfte der Löhnung.

Tit. III.

Kompetenz der Befehlshaber zur Disciplinar-Bestrafung.

§. 4. Die Disciplinarstrafgewalt steht im vollen Umfange (§. 3.) dem commandirenden Officier eines Schiffes oder andern Fahrzeuges über sämtliche ihm untergebenen Officiere und Mannschaften zu.

Dieselbe ist nicht an die Charge, sondern an die Function geknüpft und geht während der Stellvertretung auf den Stellvertreter im Commando über.

§. 5. Die Competenz der einem commandirenden Officier (§. 4.) vorgesehten höheren Befehlshaber zur Disciplinarbestrafung tritt ein, wenn die dazu geeignete strafbare Handlung

a) unter ihren Augen begangen, oder b) ihnen zur Entscheidung oder zur Bestimmung der Strafe gemeldet, oder c) von dem Commandirenden unbestraft gelassen ist.

Wenn die höheren Befehlshaber hiernach in den Fall kommen, Disciplinarstrafen zu verfügen, so sind auch für sie, sowohl hinsichtlich der Art, als der Dauer der Strafen die Vorschriften des §. 3 maßgebend.

§. 6. Die in den §§. 4. und 5. nicht genannten Officiere, die Schiffsfähnliche, die Deckofficiere, die Seejunker und die Unterofficiere haben zwar keine Disciplinarstrafgewalt; sie sind aber ebenso berechtigt wie verpflichtet, die nach dem Grade oder bei gleichem Grade nach dem Dienstalter unter ihnen stehenden Personen zu verhaften, oder eine Verhaftung zu bewirken, wenn zur Erhaltung der Disciplin solches erforderlich ist.

Eine solche Verhaftung muß von ihnen sofort dem nächsten mit Disciplinargewalt versehenen Vorgesetzten des Verhafteten gemeldet werden.

§. 7. In außerordentlichen Fällen, insbesondere wenn das Schiff oder Fahrzeug sich in See befindet, imgleichen bei der Weigerung, den zur Beseitigung dringender Gefahr ertheilten Dienstbefehlen pünktlich Folge zu leisten, oder pflichtwidrige Handlungen zu unterlassen, stehen jedem Officier und Deckofficier, unter strenger Verantwortlichkeit für die ergriffenen Maßregeln, ebenso wie jedem commandirendem Officier und höhern Befehlshaber, alle Mittel zu Gebote, seinen Befehlen den nöthigen Gehorsam zu verschaffen.

Dieselbe Befugniß unter gleicher Verantwortlichkeit hat jeder Officier, ohne Rücksicht auf Rang und Grad, und jeder Deckofficier zum Zweck der Abwehr eines thätlichen Angriffs des Untergebenen, im Fall der äußersten Bedrängniß.

Tit. IV.

Bestimmung über die Ausübung der Disciplinarstrafgewalt.

§. 8. Jeder mit Disciplinarstrafgewalt versehene commandirende Officier ist verpflichtet, vor Verhängung einer Disciplinarstrafe von der Verschuldung des zu Bestrafenden auf eine seinem pflichtmäßigen Ermessen überlassene Weise sich zu überzeugen.

§. 9. Die Anordnung einer Untersuchung zum Zwecke der Disciplinarbestrafung ist zwar nur in den Fällen, wo es der §. 13 vorschreibt, erforderlich; aber der commandirende Officier muß auch in anderen Fällen, insofern er über die Schuld oder den Grad der Strafbarkeit zweifelhaft ist, vor Verfügung der Strafe den Hergang der Sache durch mündliche Verhandlungen näher aufklären.

§. 10. Die Art und das Maß der Disciplinarstrafe hat der commandirende Officier oder Befehlshaber innerhalb der Grenzen seiner Disciplinarstrafgewalt mit Berücksichtigung der Individualität des zu Bestrafenden, seiner bisherigen Führung und des durch die Uebertretung mehr oder minder gefährdeten Dienst-Interesses zu bestimmen.

§. 11. Ein und dieselbe strafbare Handlung darf nur Ein Mal bestraft werden. Auch muß die zu erwählende Strafart der strafbaren Handlung möglichst entsprechen.

§. 12. Die härteren Strafgrade müssen in der Regel eintreten:

- 1) wenn die strafbare Handlung zur Nachtzeit begangen worden ist;
- 2) wenn der zu Bestrafende bereits früher wegen eines solchen, als des zur Bestrafung vorliegenden Vergehens bestraft worden ist.

§. 13. Die Verfügung folgender im §. 3. aufgeführten Strafen:

A. No. 3. e. Geschärfter Arrest unter Verschuß oder Bewachung durch eine Schildwache; C. No. 7. und 8. Versetzung in eine niedere Rangstufe auf kurze Zeit und Degradation; D. No. 10. und 11. Anbinden an den Mast u. s. w. und Versetzung in die Strafklasse, kann nur erfolgen, wenn zuvor wegen des Vergehens, wofür eine dieser Strafen eintreten soll, durch eine vom commandirenden Officier zu ernennende, aus drei Officieren oder Deckofficieren bestehende Commission, eine Disciplinar-Untersuchung stattgefunden hat, und von dieser Commission in dem über das Ergebnis der Untersuchung zu erstattenden schriftlichen Berichte, die Verhängung einer der erwähnten Strafen beantragt wird.

Tit. V.

Bestimmung über die Vollstreckung der Disciplinarstrafe.

§. 14. Die Vollstreckung der Disciplinarstrafen muß, sofern die Umstände es irgend gestatten, sogleich nach der Festsetzung erfolgen.

§. 15. Bei Vollziehung der Disciplinarstrafen ist sorgfältig darauf zu achten, daß sie der Gesundheit des zu Bestrafenden nicht nachtheilig werde. Läßt der Gesundheitszustand desselben nach dem Urtheile des Schiffsarztes die Vollstreckung der verhängten Strafe nicht zu, so muß eine gelindere Strafe gewählt werden.

§. 16. Bei dem Schließen in Eisen ist die Fesselung so einzurichten, daß dadurch zwar der Gang erschwert, die Bewegung aber nicht gehemmt wird. Auch darf die Fesselung nicht in Eisenstangen bestehen.

§. 17. Die Aufhebung der Strafe der Degradation und der Versetzung in die Strafklasse kann bei fortgesetzter guter Führung des Be-

strafen nach drei Monaten auf Antrag des commandirenden Officiers durch den ihm zunächst im Commando Vorgesetzten erfolgen.

Tit. VI.

Führung der Strafregister.

§. 18. Ueber die Disciplinarbestrafungen wird auf jedem Schiff und Fahrzeuge ein Strafregister geführt, für dessen Richtigkeit der commandirende Officier verantwortlich ist.

Tit. VII.

Beschwerdeführung über Disciplinarbestrafungen.

§. 19. Beschwerden über Disciplinarbestrafung dürfen nur bei dem unmittelbaren Vorgesetzten desjenigen commandirenden Officiers, welcher die Strafe verfügt hat, im Dienstwege und bloß von dem Bestraften selbst angebracht werden.

Tit. VIII.

Aufsichtsführung über die Ausübung der Disciplinarstrafgewalt.

§. 20. Die gerechte und zweckmäßige Anwendung der Disciplinarstrafgewalt auf den einzelnen Schiffen und Fahrzeugen haben die höheren Befehlshaber, namentlich durch sorgfältige Prüfung der Strafliste, genau zu überwachen.

§. 21. Finden die höheren Befehlshaber, daß ein ihnen untergebe-
ner commandirender Officier bei der Disciplinarbestrafung ungesetlich
verfahren ist, so sind sie verpflichtet, die Ueberschreitungen der Disciplinar-
strafgewalt, nach Maßgabe der Verschuldung, entweder disciplinarisch zu
rügen, oder die gerichtliche Untersuchung und Bestrafung zu veranlassen.

Tit. IX.

**Besondere Bestimmungen für die Zeit, wo Officiere oder
Mannschaften sich am Lande befinden.**

§. 22. Die Vorschriften der §§. 2. bis 18. finden keine Anwendung
auf die zur deutschen Marine gehörenden Personen, welche am Lande sich
befinden, ohne zur Besatzung eines ausgerüsteten oder in der Ausrüstung
begriffenen Schiffes oder sonstigen Fahrzeuges zu gehören.

Für dieselben gelten nach Maßgabe ihrer Charge und ihres Ranges
die Vorschriften über die Disciplinarbestrafung im Heere, wobei dem Ca-
pitän die Disciplinarstrafgewalt in dem Umfange eines Regimentsbefehls-
habers über seine Untergebenen zusteht.

§. 23. Mit der Ausführung dieser Verordnung wird der Reichs-
minister der Marine beauftragt.

Frankfurt a. M., den 8. März 1849.

Der Reichsverweser:

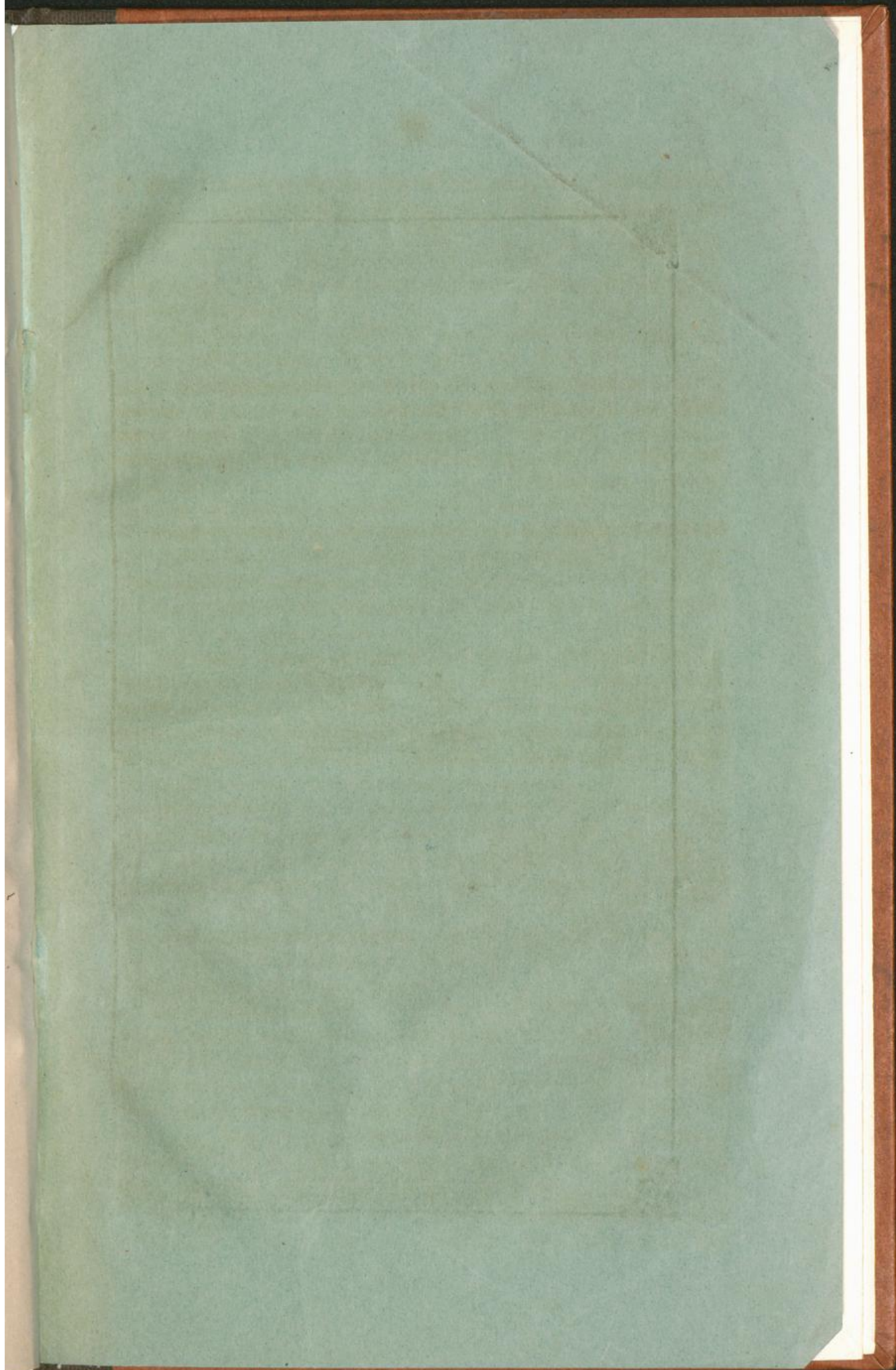
Erzherzog Johann.

Der Reichsminister des Handels,

ad interim mit der Verwaltung des Marine-Departements beauftragt:

Duckwitz.

Duckwitz: Ueber die Gründung der Deutschen Kriegsmarine





Druck von C. Schönemann.

