



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Die deutsche Flotte.

urn:nbn:de:gbv:46:1-908

Daß andre es ihm nachzumachen suchen, ist begreiflich; und erreicht ihn auch keiner in grotesken Wendungen und in jenen Kraftleistungen, welche im Theaterjargon „Kulissenreißerei“ genannt werden, so stören sie doch das übrigens so löbliche „Ensemble.“ Maßhalten, ihr Herren! Dieses Lächerlichmachen eines Großenhainer Gastwirts, auf dessen Kosten mit dem Feldmarschall angebunden wurde, dies Forschen nach persönlichen Interessen, so oft eine gemeinnützige Maßregel vorgeschlagen wird, dies Geschrei: „Ihr treibt Wahlpolitik!“ womit doch zugegeben wird, daß die Wähler die angefeindeten Ansichten teilen — alles das geht über den Spaß, verdirbt euer eignes Konzept. Denn die Menge unterscheidet nicht. Sie sagt nicht: „Fort mit den sogenannten Volksvertretern, welche sich geberden, als sei das Volk um ihretwillen da!“ sondern: „Wozu der ganze Vertretungsluxus? Damit die Staatsmaschine in ihrem geregelten Gange gehemmt, damit tausendförmige Ries Papier vollgeredet werden? Das ist uns die Mühe des Wählens und die Kosten nicht wert. Fort damit!“

Drum sagen wir, es ist an der Zeit, die Masken zu lüften. Der Zweck, den Parlamentarismus unpopulär zu machen, ist vollauf erreicht. Wird das Tendenzschauspiel noch länger fortgesetzt, so könnte es einen die wohlwollenden Spieler selbst höchlichst überraschenden Ausgang nehmen.

yl.



Die deutsche Flotte.



Es gab eine Zeit, wo der deutsche Kaufmann in dem Getriebe des Welthandels an erster Stelle stand. Die Handelsbeziehungen des in seiner Blütezeit mehr als siebenzig Städte umfassenden Städtebundes der Hanse waren weit verzweigt, und die zahlreichen Verkehrslinien deutscher Geschäftigkeit reichten vom äußersten Norden bis nach Italien, vom Atlantischen Ozean bis weit nach dem Innern Rußlands hinein und umspannten in gleicher Weise die bekannten Meere. Mit dem weiterschauenden Blicke des großen Handelsheeren verbanden die Hanseaten auch ein hohes Maß kriegerischer Tüchtigkeit. Da keine Staatsflagge ihren Handel schützte, so verwandelten sich die mit reichen Gütern beladenen Rauffahrer häufig genug zu eignem Schutze in wohlbewehrte Kriegsschiffe, welche mit Energie und Geschick dem Feinde zu trogen verstanden; ja in seiner Gemeinschaft fühlte der Hansebund sich wiederholt stark genug, selbst Königen mit Erfolg die Spitze zu bieten.

Aber bereits gegen das Ende des vierzehnten Jahrhunderts begann diese Glanzperiode deutschen Handels, deutschen Gewerbefleißes und deutscher Seeherrschaft zu erbleichen. Die Entdeckung Amerikas und des Seeweges nach Ostindien führten wesentlich andre Verkehrsbedingungen, eine völlige Umwandlung von Handel und Verkehr herbei, ohne daß der Hansebund es verstanden hätte, den neuen Verhältnissen durch veränderte Organisation Rechnung zu tragen. Dazu traten Streitigkeiten innerhalb des Bundes, welche in stets wachsendem Maße die Sonderinteressen einzelner Städte in den Vordergrund zu drängen bemüht waren, und die blutigen Greuel des dreißigjährigen Krieges führten den gänzlichen Verfall nicht allein der Hanse, sondern des deutschen Handels überhaupt herbei. Es war dies lebhaft zu beklagen, da die langgestreckte deutsche Nordküste den Seehandel von vornherein durchaus begünstigte, da dieser Handel durch die Ausfuhr der Erzeugnisse heimischen Gewerbefleißes auf die Hebung des Nationalwohlstandes von bedeutendem Einflusse und die seemannische Bevölkerung der deutschen Küstenländer ein ausreichendes und besonders tüchtiges Material an Seeleuten zu stellen imstande war, wie denn deutsche Matrosen auf den Flotten andrer Völker stets des besten Rufes gewessen haben.

Mit dem überseeischen Handel eines Landes steht aber das Vorhandensein einer starken Kriegsflotte, welche ihn wirksam zu schützen imstande ist, in direkter Wechselbeziehung. An einer solchen gebrach es in dem ohnmächtigen, zu vielen Duodezstaaten zerstückelten Deutschland gleichfalls. Somit trat weder der Gedanke oder der Versuch, sich am Welthandel lebhaft im großen zu beteiligen, noch die Notwendigkeit oder auch nur die Möglichkeit zur Schaffung einer deutschen Kriegsflotte an die Oberfläche. Dennoch haben sich beide Gesichtspunkte in dem innern Bewußtsein des Volkes jahrhundertlang in einer Weise lebendig erhalten, um in dem Stürmen und Drängen des Jahres 1848 den lauten Ruf nach einer deutschen Flotte mächtig erklingen zu lassen. Von dem Wiederhall, welchen diese Forderung im gesamten Vaterlande fand, legten die zahlreichen, aus allen Teilen und Staaten des Reiches eingehenden Spenden das beredteste Zeugnis ab. Leider barg das mit so vieler Aufopferung begonnene Unternehmen schon den Todeskeim in sich selbst in der fieberhaften Überstürzung, mit welcher die Organisation betrieben wurde, wie in der Enttäuschung der politischen Schwärmer jener Tage, welche gehofft hatten, mit einem Schlage eine fertige, stolze und wenigstens der dänischen ebenbürtige Flotte zu erhalten.

Tief beschämend für jeden Patrioten bleibt das Ende der damaligen deutschen Flotte, aber der gesunde, urkräftige Sinn des Volkes hat auch diesen Schlag überwunden und wendet in seiner Gesamtheit der Entwicklung der Kriegsflotte, welche das neue geeinte Reich im verklossenen Jahrzehnt endlich hat zu einer kräftigen Organisation heranreifen lassen, die regste Teilnahme zu. Die deutsche Flotte, oder die „kaiserliche Marine,“ wie der offizielle Ausdruck für diesen Teil der deutschen Kriegsmacht lautet, ist in der That ein Schoßkind.

der Nation, und die Vorliebe für sie macht sich nicht allein geltend im Parlament und in der Tagespresse, sie wird auch bekundet durch den Umstand, daß jährlich eine erhebliche Zahl junger Männer auch aus den innern Theilen des Reiches, dem alten deutschen Wandertriebe folgend, freiwillig in die Reihen der Matrosen und Seesoldaten eintritt. Vielleicht, und wir haben den festen Glauben, daß dem so sei, hat die Bezeichnung der Marine als „kaiserliche“ einen wesentlichen Anteil an diesen Gefühlen der Zuneigung für unsre Flotte, denn das kurze Beiwort, welches den Patrioten an die Herrlichkeit alter deutscher Kaiser gemahnt, bringt es auch äußerlich zur Erscheinung und zum Ausdruck, daß die Marine eines der wenigen, eigentlich das einzige Gebiet des öffentlichen Lebens umschließt, wo eine völlige Einigung deutscher Interessen Platz gegriffen hat. Wie sie nach Artikel 53 der Reichsverfassung völlig einheitlich gegliedert und den Befehlen des Kaisers in Krieg und Frieden direkt unterstellt ist, so genügt auch die seemannische Bevölkerung aller deutschen Uferstaaten ihrer militärischen Dienstpflicht gesetzmäßig in der Marine. Der Eintritt in dieselbe steht sämtlichen deutschen Landeskindern offen, und Kosten und Lasten derselben werden von allen deutschen Staaten gemeinsam getragen; selbst Baiern beansprucht auf diesem Gebiete keine Reservatrechte.

Wenn wir aber oben angedeutet haben, daß es nach dem Verfall der Hanse sowohl an Thatkraft und Entschlossenheit zur Wiedergewinnung der verlorenen Stellung innerhalb des Welthandels, wie an einer Kriegsflotte zum Schutze des Handels gefehlt habe, so müssen wir doch auch kurz auf einige Versuche hinweisen, welche in beiden Richtungen fördernd zu wirken bestrebt waren. Aus der langen Reihe tüchtiger Herrscher des Hohenzollerngeschlechts treten uns namentlich die imposanten Gestalten zweier Fürsten entgegen, welche, ihrer Zeit weit voraus, nicht nur hohen kriegerischen Ruhm einzuheimen verstanden, sondern auch der innern Weiterentwicklung ihres Landes und Volkes größte Sorgfalt zuwendeten, welche aufs eifrigste bestrebt waren, Kunst und Wissenschaft, Handel, Industrie und Gewerbe zu heben und deshalb fast auf allen Gebieten grundlegend gewirkt haben. Mit weitem Blicke erkannte Kurfürst Friedrich Wilhelm die Wichtigkeit überseeischen Handels für das materielle und geistige Wohl seines Landes und die Notwendigkeit eines Kolonialbesitzes wie einer Kriegsflotte zum Schutze beider und plante schon 1647 die Bildung einer ostindischen Handelsgesellschaft. Doch stellten sich neben der Zaghaftigkeit und Indolenz der deutschen Kaufleute noch manche andre Schwierigkeiten der Ausföhrung dieses Unternehmens entgegen, und es darf wohl lediglich oder doch vorzugsweise als ein Erfolg der persönlichen Thatkraft des großen Kurfürsten angesehen werden, wenn fast vierzig Jahre später, 1682, die Bildung einer brandenburgisch-afrikanischen Handelsgesellschaft auf eine bestimmt begrenzte Zeitdauer gelang. Wie holländischer Unternehmungsgeist hierzu die ersten Kapitalien lieferte, so bediente sich der Kurfürst auch eines Holländers, des Schöffen

Benjamin Raule von Middelburg auf Seeland, zur Bildung einer Kriegsflotte. Die Schiffe wurden auf Zeit gemietet, und den eifrigen Bemühungen des thätigen Generaldirektors der Marine, welcher mit voller Seele die Absichten seines fürstlichen Herrn erfaßte, gelang es, aus kleinen Anfängen in kürzester Frist eine verhältnismäßig nicht unbedeutende Organisation ins Leben zu rufen. Sieben brandenburgische Schiffe mit insgesamt 107 Geschützen nahmen 1677 Rügen in Besitz, und 1683 wurde die Flagge mit dem roten Nar auf dem Berge Mamfro bei Akoda am Kap der drei Spitzen an der Westküste Afrikas aufgepflanzt und das somit in Beschlag genommene Territorium als Stützpunkt für den Handel befestigt. Aber schon begannen Frankreich und England mit Eifersucht auf die wachsende Bedeutung zu blicken, die das kleine Brandenburg zur See beanspruchte, und wenn auch gegen die vollzogene Thatsache der Besitznahme jenes Fleckchens Erde im schwarzen Weltteil mit Erfolg nichts unternommen werden konnte, so stieß die weitere Anlage einer westindischen Kolonie, wie der Kurfürst sie beabsichtigte, doch auf unüberwindliche politische Schwierigkeiten. Auch erlahmte bald die treibende Kraft, welche diesen Unternehmungen das Gedeihen gesichert hatte. Dem Kurfürsten Friedrich Wilhelm, welcher 1688 starb, folgte Benjamin Raule bereits 1707 in das Grab nach, und mit dem Tode dieser beiden ging der mit so günstigem Erfolge unternommene Versuch zur Teilnahme am Welthandel und zur Schaffung einer Kriegsmarine mit raschen Schritten seinem gänzlichen Untergange entgegen. Die Schiffe versauften in den Häfen, die Offiziere verließen den Dienst, um zu ihrem bürgerlichen Gewerbe zurückzukehren, und wie damit die Flotte sich thatsächlich auflöste, so unterzeichnete König Friedrich Wilhelm I. schon 1720 die Urkunde, in welcher er für sich und seine Nachkommen ausdrücklich auf alle Besitzungen und Rechte der Handelsgesellschaft verzichtete.

Zum zweitenmale war es König Friedrich II., welcher die Anfänge einer Marine, vorzugsweise zum Schutze der langgestreckten Ostseeküste, ins Leben rief. Als seine Schiffe aber 1759 durch die Schweden völlig geschlagen und vernichtet wurden, konnte er im Kampfe um die Existenz der Monarchie weder genügende Geldmittel flüssig machen, noch Zeit und Muße finden, um diesen Teil seiner Streitmacht von neuem und kräftiger zu organisiren. Finanzielle Rücksichten waren es denn auch wohl vorzugsweise, welche den großen König nötigten, in den folgenden Friedensjahren seine Sorgfalt lediglich dem Aufschwunge von Landwirtschaft, Handel und Industrie in dem arg mitgenommenen Lande und der Kräftigung des Landheeres zuzuwenden.

Dennoch behielt die preußische Politik fortwährend die Schaffung einer Flotte im Auge, und als nach dem Druck der napoleonischen Kriegsjahre Handel und Wandel wieder aufzublühen begannen und die Notwendigkeit einer entsprechenden Seemacht sich in Norddeutschland immer fühlbarer machte, unternahm das arme Preußen, dessen Mittel durch den Unterhalt einer starken Armee

schon über Verhältnis in Anspruch genommen waren, wiederholt den Versuch zur Gründung einer solchen in Gemeinschaft mit den Staaten des Zollvereins, ohne jedoch den zähen Widerstand kleinstaatlicher Sonderpolitik in dieser Richtung überwinden zu können.

Politische Motive und Zweckmäßigkeitsgründe veranlaßten neben seiner Vaterlandsliebe und der Begeisterung für die gute Sache wohl hauptsächlich den Prinzen Adalbert von Preußen, die Leitung der 1848 geschaffenen deutschen Flotte in die Hand zu nehmen. Zwar konnte er sie nicht vor dem Hammer des Auktionators bewahren, doch sollte er berufen sein, an anderer Stelle auf gleichem Gebiet seinem Könige und dem Vaterlande erspriessliche Dienste zu leisten. Denn Preußen hielt den Augenblick für gekommen, seinerseits selbständig den Gedanken der Kriegsmarine zur That werden zu lassen. Mit der nüchtern praktischen Entschlossenheit, welche alle Unternehmungen Preußens kennzeichnet, ging man ans Werk und konnte schon mit dem Ablauf des Malmöer Waffenstillstandes, im August 1849, eine kleine Flotte, bestehend aus der Segelforbette *Amazonen*, den beiden Raddampfern *Adler* und *Elisabeth*, 21 Ruderkanonschuppen und 6 Ruderkanonjollen, mit im ganzen 67 Geschützen und einer Besatzung von 1521 Köpfen, unter den Befehlen des Kommodore Schroeder vereinigen.

Nach dem Frieden erhielt Prinz Adalbert das Oberkommando über die preussischen Schiffe und hat bis zu seinem am 6. Juni 1873 erfolgten Tode seine ganze Kraft der Entwicklung der jungen Marine gewidmet. Obgleich nicht Seemann von Beruf und Erziehung, wohl aber nach Neigung und ernstem maritimen Studium, ist der genannte Prinz recht eigentlich als der Gründer der deutschen Flotte anzusehen, und wenn es ihm auch nicht vergönnt gewesen ist, an der Spitze eines mächtigen Panzergeschwaders Seesiege von welterschütternder Bedeutung über die Feinde seines Vaterlandes zu erringen, so ist dafür die gedeihliche Fortentwicklung der Flotte in ihren Hauptzügen ganz wesentlich seiner unermüdblichen hingebenden Arbeit zu verdanken, und nicht nur der deutsche Seemann, sondern jeder Patriot wird beim Anblick des im Jahre 1882 dem prinziplichen Herrn in Bremerhaven gesetzten Denkmals mit Stolz und Freude des ersten preussischen Admirals gedenken.

Die Bewohner der preussischen Küstenstriche lieferten ein vortreffliches Material zur Besatzung der Flotte, das Hauptaugenmerk aber mußte der kommandirende Offizier auf die Gewinnung und Heranbildung tüchtiger Seeoffiziere richten. Zu diesem Zwecke wurden junge Leute als Offiziersaspiranten eingestellt, und Offiziere fremder Kriegsflootten wie aus der Handelsmarine herangezogen. Armeeoffiziere widmeten sich dem neuen Berufe und wurden zu weiterer Fachausbildung auf die englische, amerikanische und holländische Flotte kommandirt. Der Erfolg des ernstesten Strebens blieb nicht aus: auch das homogene, an innerer Tüchtigkeit und kameradschaftlicher Zusammengehörigkeit dem tradi-

Grenzboten I. 1883.

tionellen festen Gefüge des Offizierkorps der Armee ebenbürtige junge deutsche Seeoffizierkorps verehrt in dem verstorbenen Prinzen Adalbert seinen Schöpfer.

Als grundlegend für die weitere Entwicklung der Flotte kann das Jahr 1853 angesehen werden, in welchem die Angelegenheiten der Marine vom Kriegsministerium abgelöst und der nunmehr selbständigen Admiralität übertragen wurden. In diesem Jahre wurde außerdem dasjenige oldenburgische Terrain käuflich erworben, auf welchem der wegen der schweren Zugänglichkeit der Ostsee so wichtige Kriegshafen Wilhelmshaven erbaut worden ist.

Mit der Heranbildung von Offizieren und Matrosen hielt aber auch die Vermehrung und Verbesserung der Schiffe, des schwimmenden Materials, gleichen Schritt. Im Jahre 1860 bestand dieses letztere außer der oben erwähnten Ruderflottille bereits aus 26 Dampfern mit insgesamt 212 Geschützen und 9 Segelschiffen mit 125 Kanonen. Während des deutsch-dänischen Krieges 1864 erhielt die junge Marine unter dem Kommando des Admirals Tachmann die Feuertaupe; bei Ausbruch des französischen Krieges, sechs Jahre später, hatte sie die Stärke von 3 Panzerschiffen, 2 Panzerfahrzeugen, 5 gedeckten hölzernen und 4 Glatdeckskorvetten, 8 Dampfkorvetten erster Klasse, 14 Dampfkorvetten zweiter Klasse, 3 Segelfregatten und 4 Briggs erreicht, wozu noch die Ruderflottille trat. Natürlich reichte diese Macht nicht aus, dem weit überlegenen Feinde auf offener See in rangirter Schlacht die Spitze zu bieten; trotzdem hat es dem französischen Admiral nicht glücken wollen, die mit Aufwand bedeutender Kräfte in Szene gesetzte und mit großem Eklat angekündigte Landung auf deutschem Boden auszuführen, und das Ausfallgefecht der Nympe bei Danzig, wie der Kampf des Meteor mit dem französischen Aviso Bouvet in den westindischen Gewässern legten Zeugnis ab von der deutschen seemannischen Tüchtigkeit und waren ganz geeignet, auch dem stärkern Feinde Achtung vor der jungen Flagge einzuflößen.

Mit der Aufrichtung des neuen deutschen Reiches ging die preussische Marine in die deutsche Flotte über. Die Art des weitern Ausbaues, zu welchem der Segen oder Unsegen der französischen Milliarden die Mittel in reichem Maße gewährte, mußte zumeist davon abhängen, ob Deutschland sich entschließen wollte und konnte, mit einem Schlage unter die großen Seemächte einzutreten, oder ob es zweckdienlicher schien, die deutsche Seemacht lediglich in genügender Stärke zu formiren, um den Schutz der heimischen Küsten und überseeischen vaterländischen Interessen mit Nachdruck wahrnehmen zu können. Jedenfalls mußte die Flotte immer zahlreich genug sein, um in kriegerischer Verwicklung mit Seemächten ersten Ranges durch fortwährende Ausfälle aus den befestigten Häfen eine dauernde Blockade unsrer Küsten zu verhindern.

Bei der Entscheidung dieser Fragen handelt es sich einerseits um die Lebensinteressen des deutschen Handels und der deutschen Wehrhaftigkeit, andererseits um eine riesenhafte Organisation und um die Aufwendung ganz bedeutender

Kapitalien. Um dies ganz zu würdigen, muß man sich vergegenwärtigen, daß beispielsweise die russische Flotte in fünf verschiedenen Geschwadern 373 Schiffe umfaßt, und daß der Etat des russischen Marineministeriums für 1882 die Summe von 27½ Millionen Rubel übersteigt. Frankreich besitzt 356 Kriegsfahrzeuge, und die Ausgaben für die Marineverwaltung betragen nach dem Voranschlag für 1883 fast 205 Millionen Franks. Dabei ist die Republik fortwährend bemüht, ihre Streitmacht zur See zu erhöhen, und eine große Zahl von Schiffen, darunter allein 10 Panzerfahrzeuge verschiedner Größe, geht ihrer Vollen dung auf den Werften entgegen. England endlich hat nach dem Rechnungsab schluß für das Finanzjahr 1881/82 nicht weniger als 10 756 453 Pfund Sterling auf seine Flotte verwendet und besaß im Jahre 1882 74 Panzerschiffe, etwa 360 Dampfer und 120 Segelschiffe. Man kann mit Recht einwenden, daß es dem Inselreiche unmöglich sein würde, in einem Kriege, namentlich mit Deutschland, dessen Söhne vielfach Dienste auf der großbritannischen Flotte suchen, diese Masse von Schiffen aller Art zu bemannen und ins Feld zu führen, dagegen bleibt es aber doch Thatsache, daß schon während des Friedens durchschnittlich 250 dieser Schiffe, darunter 31 Panzer, also eine den Gesamtbestand der deutschen Flotte erheblich übersteigende Zahl, fortwährend in Dienst gestellt, wenn auch über den ganzen Erdball zerstreut ist.

Wenn Deutschland nun wohl auch über das genügende Material von Menschen, vielleicht auch aus den Beständen der französischen Kriegskontribution über die nötigen Geldmittel zur Schaffung einer ähnlich mächtigen Flotte hätte verfügen können, so ist es doch gewiß angesichts der gefährdeten geographischen Lage im Herzen Europas als ein Akt weiser Selbstbeschränkung zu betrachten, daß man von so hochfliegenden Plänen Abstand genommen hat, den besten Schutz des Reiches nach wie vor in einem starken und schlagfertigen Heere erkennt, und die Organisation der Marine hauptsächlich vom defensiven Standpunkte aus ins Werk gesetzt, sie jedoch dabei immer noch zahlreich genug geplant hat, um den Flotten von Seemächten zweiten Ranges, wie etwa Österreich, Schweden und Norwegen, oder gar Dänemark, auch angriffsweise gegenüber treten zu können.

Von solchen und ähnlichen Gesichtspunkten geht der Flottengründungsplan aus, welcher 1873 zwischen den verschiedenen Faktoren der Gesetzgebung vereinbart wurde. An Geldmitteln wirft derselbe für 1873 die Summe von 218 437 500 Mark aus und bemißt den jährlichen Etat in steter Steigerung von 16 290 000 Mark für 1874 bis zu 31 368 000 Mark im Jahre 1882, bis zu welchem Zeitpunkte die Organisation der Flotte ihren Abschluß erreicht haben sollte. Das Marinebudget für 1882/83 beträgt 36 294 656 Mark an fortdauernden und einmaligen Ausgaben, für 1883/84 und 1884/85 beziffern die betreffenden Voranschläge die Etats der Marineverwaltung auf 27 787 067 und auf 28 420 988 Mark.

Wie aber selbstverständlich die auf Jahre vorher bestimmten Etatsätze manchen Schwankungen im Laufe der Zeit unterworfen gewesen sind, so hat auch die ganze Ausführung des Flottengründungsplanes vielfache Änderungen erfahren müssen. Zunächst war es nicht in allen Fällen möglich, die erforderlichen Bauten an Schiffen und an Marineetablissemments in dem in Aussicht genommenen Tempo zu fördern, sodaß die einmaligen Ausgaben in den einzelnen Finanzjahren erheblich hinter der Vorherbestimmung zurückblieben, wenn auch die laufenden Ausgaben sich in ziemlicher Übereinstimmung mit derselben steigern mochten. Keine Zeit ist ferner reicher an Erfindungen mannichfachster Art in Bezug auf die Tragweite der Geschütze, die Durchschlagskraft der Geschosse und die schützende Panzerung gewesen als das verflossene Jahrzehnt, und das Bestreben, die Entwicklung der kaiserlichen Marine stets auf der Höhe der neuesten Forschungen und Erfindungen zu halten, mußte natürlich einen entscheidenden Einfluß auf den Bau wie auf die Bewaffnung der Schiffe ausüben. Und während der „Kampf zwischen Panzer und Geschütz“ noch immer nicht beendet ist, hat die Entwicklung des Torpedowesens solche Fortschritte gemacht, daß anscheinend diese tückische Waffe zu einem hauptsächlichsten Kampfmittel im Seekriege geworden ist. Namentlich für die Küstenverteidigung erscheinen die Torpedos von hoher Wichtigkeit, was auch von seiten der Admiralität in einer Weise anerkannt worden ist, daß die letzte offizielle Schiffsliste der kaiserlichen Marine bereits 15 Torpedoboote und Minenleger aufzählt, während nach derselben Liste vom Jahre 1880 erst zwei eigentliche Torpedoboote neben einer Anzahl von Minenlegern und Minenprahmen vorhanden waren. Ein vollständiger Abschluß der Flottenorganisation ist also aus diesen und einigen andern ähnlichen Gründen nicht erreicht worden, und die stetig im Fortschreiten begriffene Technik wird einen solchen wohl auch stets verbieten; dagegen ist im allgemeinen der Flottengründungsplan sachlich der Vollendung entgegengeführt, und namentlich wird die von vornherein beabsichtigte Beschränkung desselben nicht angetastet.

Wie es unserm Kaiser im Laufe seiner vielbewegten Regierung so häufig gelungen ist, für besondere Aufgaben die richtige Persönlichkeit zu finden, so hat auch der auf den schwierigen Posten eines Chefs der Admiralität berufene General in mehr als zwölfjähriger angestrengter Thätigkeit bedeutendes zu schaffen verstanden. Zwar ist General von Stosch sowenig wie vor ihm Prinz Adalbert ein fachmännisch gebildeter Seemann, sondern aus dem Landheere zu seiner jetzigen Stellung berufen, und dieser Umstand mag ihm von vornherein manche, bis auf den heutigen Tag noch nicht überwundene Gegnerschaft zugezogen haben. Mit großer Arbeitskraft aber und eiserner Energie verbindet der Chef der Admiralität ein ausgesprochenes Organisationstalent, und vermöge dieser Eigenschaften hat er die mannichfachen entgegenstehenden Schwierigkeiten seines hohen Amtes siegreich überwunden, und von künftigen Erfolgen der deutschen Flotte

wird der Name des Generals von Stosch stets unzertrennlich bleiben. Ein nationales Verdienst aber hat sich die Admiralität erworben, indem sie in ihren Lieferungen für die Flotte sich vom Auslande frei gemacht und der heimischen Industrie Gelegenheit zur Entwicklung frischer Thätigkeit gegeben hat. Trotz der verhältnismäßig geringen Zahl deutscher Kriegsschiffe ist diese Thatsache in nationalökonomischer Hinsicht nicht zu unterschätzen. Die Summen, die auf diese Weise im Lande bleiben, sind sehr bedeutend, wie denn beispielsweise im Laufe des Jahres 1881 auf den drei Werften Danzig, Kiel und Wilhelmshaven zusammen 2447 Zivilarbeiter beschäftigt worden sind und einen Arbeitslohn von 2139279 Mark haben erwerben können, während im Marineetat des Finanzjahres 1882/83 für den Werftbetrieb überhaupt eine Summe von 11006558 Mark eingestellt ist. Der Vaterlandsfreund muß dieses Vorgehen der Admiralität im nationalen Sinne umso freudiger begrüßen, als leider der deutsche Privatunternehmer sich noch nicht durchgängig zu solchem Standpunkte aufgeschwungen hat. So soll der Norddeutsche Lloyd bedauerlicherweise neuerdings wieder eine Zahl größerer Seeschiffe bei einer englischen Werft in Auftrag gegeben haben, und nicht wenige unsrer Leser nehmen mit uns Anstoß daran, daß sie in einzelnen Städten unsers Vaterlandes an den Pferdebahnwagen noch immer der Bezeichnung Tramway company limited begegnen, welche uns fort und fort hohnvoll daran erinnert, wie wir mit unserm guten Gelde fremder Spekulation den Säckel füllen.

Dem Ausschusse des Bundesrates für das Seewesen steht eine beratende Stimme zu. Als oberste Kommando- und Verwaltungsbehörde der kaiserlichen Marine fungirt dagegen die Admiralität, deren Geschäftskreis alle Angelegenheiten umfaßt, welche sich auf die Einrichtung, Erhaltung, Entwicklung und Verwendung der Flotte beziehen. Der Chef der Admiralität führt den Oberbefehl nach den Anordnungen des Kaisers und leitet die Verwaltung unter der Verantwortlichkeit des Reichskanzlers. Ihm steht in den Offizieren und Beamten der Admiralität ein zahlreicher Apparat zur Seite, und in den verschiedenen Abteilungen und Dezernaten dieser Behörde laufen die Fäden der militärischen wie der eigentlichen Marineangelegenheiten, die gesamte Bauverwaltung, das Sanitäts- und das Rassenwesen, kurz sämtliche Dienstzweige zusammen.

Der Admiralität unterstellt ist auch die deutsche Seewarte in Hamburg, welche 1868 als Zentralstelle für maritime Meteorologie gegründet und später zur Reichsanstalt erhoben worden ist. Dem großen Publikum ist sie infolge der durch tägliche telegraphische Verbindung mit andern ähnlichen Anstalten ermöglichten Wetterberichte und Wetterprognosen bekannt; es ist aber wohl überflüssig, besonders hervorzuheben, daß die Thätigkeit der deutschen Seewarte ein weit ausgebreiteteres Feld umfaßt.

Die Marine ist vollständig als integrierender Teil in das Wehrsystem des deutschen Reiches eingeführt. Ihr Mannschaftsstand ergänzt sich, mit Einschluß

des Maschinenpersonals und der Schiffsbauhandwerker, aus der seemannischen Bevölkerung des gesamten Reiches, welche dafür vom Dienste im Heere befreit bleibt. Der Wehrpflicht genügen diese Männer durch dreijährigen aktiven Dienst auf der Flotte, treten dann auf fernere vier Jahre zur Marinereserve und endlich für fünf Jahre zur Seewehr erster Klasse über, sodaß die Gesamtdienstzeit zwölf Jahre beträgt. Die Seewehr zweiter Klasse soll nur bei ausbrechendem Kriege zur Ergänzung einberufen werden. Sie umfaßt sämtliche Wehrpflichtigen, welche nicht zum aktiven Dienste herangezogen sind, bis zu ihrem vollendeten 31. Lebensjahre. Den besondern Lebens- und Erwerbsverhältnissen der Küstenbevölkerung entsprechend finden manche Erleichterungen für den Dienst Eintritt der auf See befindlichen Wehrpflichtigen statt, auch ist der einjährig-freiwillige Dienst gestattet. Das Jahreskontingent an Rekruten beträgt 2500 Mann; außerdem wird aus konfirmierten Knaben, welche sich freiwillig zu einer zwölfjährigen Dienstzeit verpflichten, eine Schiffsjungenabteilung gebildet, um Unteroffiziere und sonstiges Aufsichtspersonal zu gewinnen. Nach dem Etat von 1882/83 umfaßte die Marine an Deckoffizieren, einer eigentümlichen Mittelstufe zwischen Offizier und Unteroffizier, Unteroffizieren und Mannschaften, mit Einschluß von 100 Kadetten, 9361 Köpfe an seemannischem, Maschinen- und Handwerkerpersonal und in der Schiffsjungenabteilung 411 Mann. Daneben besteht ein Seebataillon von 1047 Mann, dessen Leute die vollständige Ausbildung des Infanteristen erhalten. Sie werden nur auf ganz großen Schiffen, zu deren Besatzung Seesoldaten gehören, eingeschifft.

Das Offizierkorps der Marine ergänzt sich aus eintretenden Kadetten oder aus Matrosen, welche unter besondern Verhältnissen zur Beförderung zugelassen werden. Die große Selbständigkeit und die weit reichende Verantwortlichkeit des Marineoffiziers schon in den niedern Graden erfordert dessen besonders sorgfältige Vorbildung in wissenschaftlicher Hinsicht wie in Bezug auf die praktischen Dienstverrichtungen. Die deutschen Seekadetten rücken deshalb erst nach zweimaligem Besuche der Marineschule in Kiel und nach Ablegung von vier wissenschaftlichen Prüfungen sowie nach dreijähriger praktischer Seedienstzeit, während welcher sie ihre Kenntnisse und ihre Erfahrung auf einer größern Reise mit dem Schulschiffe in außereuropäische Gewässer bereichern, zum Offizier auf. Der weitem fachlichen Fortbildung von Seeoffizieren dient die Marineakademie in Kiel in ähnlicher Weise, wie die Kriegsakademie strebsame Offiziere der Armee in militärwissenschaftlicher Hinsicht fördert. Gleichfalls nach dem Etat von 1882/83 zählte die Flotte 463 Seeoffiziere, 69 Ärzte, 41 Maschinen-Ingenieure und 42 Zahlmeister. Unter erstern befanden sich 1 Vizeadmiral, 4 Kontreadmirale, 27 Kapitäne zur See, 53 Korvettenkapitäne, 95 Kapitänleutnants, 155 Leutnants zur See und 128 Unterleutnants zur See.

Um sich einen Überblick der fortschreitenden Vermehrung und Ergänzung des schwimmenden Materials zu verschaffen, muß man sich die verschiedenen

Gefichtspunkte vergegenwärtigen, welche bei dem Bau jedes einzelnen Schiffes oder Fahrzeuges maßgebend sind.

Zunächst bedarf jede Flotte einer Anzahl Schlachtschiffe, welche bestimmt sind, den Feind auf hoher See aufzusuchen und anzugreifen. Sie sind nach jetzigen Anschauungen sämtlich gepanzert, besitzen genügende Seetüchtigkeit, um auf längere Zeit den Hafen verlassen zu können, sollen aus demselben Grunde Raum genug bieten zu Vorräten aller Art, namentlich auch an Kohlen, und führen eine volle Takelung, um der Kohlenersparniß wegen und im Falle der Not die Segel aufhissen zu können. Für den Gebrauch im Kriege verlangt indeß die Panzerflotte bei dem bedeutenden Kohlenverbrauch nach Art des Trains bei der Landarmee eine begleitende Transportflotte, deren Schiffszahl etwa der Stärke des Panzergeschwaders entsprechen muß. Die deutsche Flotte besitzt solcher gepanzerten Schlachtschiffe zwölf, zu denen demnächst noch ein im Bau befindliches hinzutreten wird. Für die Zwecke dieser Darstellung ist es dabei gleichgültig, welche von diesen Schiffen als Breitseitenschiffe ihre Geschütze unter Deck in den Breitseitenbatterien führen, bei welchen die geringere Zahl der dafür desto schwereren Geschütze ihren Platz innerhalb eines stark gepanzerten Reduits Platz findet, die sogenannten Rasemattschiffe, oder welche als Thurmsschiffe die Kanonen in zwei drehbaren Thürmen bergen. Ebenso liegt die Beschreibung der verschiedenen Arten schwerer Geschütze, wie sie unter veränderten Verhältnissen zur Anwendung kommen, außerhalb des Rahmens dieser Skizze. Dagegen darf nicht unerwähnt bleiben, daß die unter die Schlachtschiffe zählenden Panzerkorvetten Sachsen, Baiern, Württemberg und Baden als sogenannte Ausfallskorvetten lediglich in den heimischen Gewässern, namentlich in der Ostsee, Verwendung finden sollen, deshalb im Gegensatz zu den für den Typus der Schlachtschiffe allgemein gültigen Regeln nur geringen Tiefgang haben, aber sehr starke Panzerung führen und mit Ausnahme eines Signalmastes vollständig ohne Takelage sind.

Neben den Panzern führt jede Flotte noch eine Anzahl ungepanzelter Schiffe, welche im Kriege zum Rundschafter- und Vorpostendienste, zu Friedenszeiten im gewöhnlichen answärtigen Dienste Verwendung finden. Die Zahl solcher Kreuzer beläuft sich in vier, als gedeckte Korvetten, Glatdeckskorvetten, Kanonenboote der Matroßklasse und Kanonenboote erster Klasse bezeichneten Unterabteilungen, auf 27, wird sich aber nach Vollendung von vier noch im Bau befindlichen auf 31 erhöhen.

Dem speziellen Zwecke der Küstenverteidigung dienen Fahrzeuge, die nur geringen Tiefgang beanspruchen und den Hafen auch nicht auf längere Zeit verlassen. Ihre Seetüchtigkeit kommt deshalb erst in zweiter Linie in Frage, und die durch den Wegfall voller Takelung und die Beschränkung der mitzuführenden Vorräte erzielte Gewichtersparniß wird bei ihnen zur Verstärkung des Panzers benutzt. In diese Kategorie fallen deshalb nicht die größten Schiffe, aber die schwersten Panzerungen. Deutschland hat außer dem Panzerfahrzeug

Arminius in dieser Klasse über 11 Panzerkanonenboote, 1 weiteres im Bau, 1 Kanonenboot zweiter Klasse und die 15 Torpedoboote, welche sämtlich vorzugsweise zur Verteidigung der Elb-, Weser- und Jahdemündungen bestimmt sind. Für den Nachrichten- und Refognoszierungsdienst besitzt die Marine 8 Aviso's, darunter die kaiserliche Yacht Hohenzollern, ferner zwei Transportfahrzeuge, 12 Schulschiffe der verschiedensten Art, 11 Schleppdampfer zum Hafendienst und eine Anzahl von Lotsenfahrzeugen und Feuerschiffen. Im ganzen verfügt die Admiralität einschließlich der im Bau befindlichen über 115 verschiedene Schiffe und Fahrzeuge mit 590 Geschützen. Die fertigen Schiffe führen 528 Geschütze.

Unter der Admiralität gliedert sich die Marine in die beiden Stationen der Ostsee und der Nordsee, an deren Spitze je ein Admiral als Stationschef mit dem Sitz in Kiel und Wilhelmshaven gestellt ist. Sämtliche Schiffe und auch die Mannschaften sind auf diese beiden Stationen verteilt. Letztere werden auf jeder zu einer Matrosen- und einer Werftdivision vereinigt, welche die Ausbildung des seemannischen und andererseits des Maschinen- und Handwerkerpersonals leiten und daselbe nach Bedarf auf die Schiffe stellen. Die Schiffe stehen unter den Befehlen des Stationschefs, solange sie sich im Hafen oder den heimischen Gewässern befinden. Verlassen sie diese zu längerer Reise, so erhalten sie ihre Befehle direkt von der Admiralität. In gleicher Weise führen die Stationschefs als Inspektoren die obere Aufsicht über den sonst unter den direkten Befehl anderer hohen Offiziere gestellten vielgegliederten Betrieb der drei Werften.

Eine gedeihliche Fortentwicklung der kriegerischen Macht zur See ist nicht möglich ohne gegen Wind und Wetter und gegen feindliche Angriffe geschützte Kriegshäfen, wo der Neubau und die Ausbesserung seeuntüchtig gewordener Schiffe ungestört vor sich gehen kann, wo Material aller Art gefahrlos aufgestapelt liegt, wo die Artilleriedepots die Munition fertigen und die Torpedodepots ihre verderbenbringenden Geschosse aufbewahren. Die deutsche Marine besitzt zwei solche „warme Nester,“ wie Feldmarschall Moltke sie gelegentlich in einer Tischede genannt hat. Unter ihnen bildet die seit 1864 als Kriegshafen dem Gebrauch überwiesene Kieler Förde einen vortrefflichen, natürlichen, geräumigen und sichern Ankerplatz; er bietet den dort befindlichen maritimen Etablissements und den Schiffen, welche sich in diese Deckung zurückziehen, umso sicherern Schutz, als die zu beiden Seiten der schmalen Einfahrt bei Friedrichs-ort gelegenen Verteidigungswerke in Verbindung mit der vorhandenen Wassersperre den Hafen von der Seeseite fast uneinnehmbar machen und ebenso einem etwa in der Bucht von Eckernförde gelandeten Feinde den Zugang nach der Stadt verlegen. Bassins, Trockendocks und alle Bedingungen zur Ausrüstung einer Flotte sind vorhanden, und neuerdings scheint sogar der Plan seiner Ausführung entgegenzureifen, nach welchem Kiel mit einem Gürtel detachirter Forts umzogen werden und damit zu einer gewaltigen Festung im Sinne der heutigen

Kriegskunst, zu einem befestigten Waffenplatze umgeschaffen werden soll, hinter dessen schützenden Wällen eine große Armee Platz und Unterhalt finden kann.

In der Nordsee bildet Wilhelmshaven den seit dem Herbst 1870 benutzten zweiten Zufluchtsort der deutschen Flotte. Auch dies ist jetzt ein Kriegshafen erster Klasse, im Gegensatz zu Kiel aber hatte man bei seiner Anlage mit den größten elementaren Schwierigkeiten zu kämpfen, da nicht allein das ganze Gebiet unter der Hochwasserlinie liegt, sondern auch der eigentliche Ankerplatz künstlich hergestellt und gesichert werden mußte. Der energischen Förderung der notwendigen Arbeiten ist es indeß gelungen, sämtliche Befestigungsarbeiten zu vollenden. Es bleibt nur noch ein zweites Dock und eine zweite Hafeneinfahrt zu schaffen, damit bei etwaiger Beschädigung der ersten und bisher einzigen Schleuse keine Verkehrsstockung eintritt.

Die Anlage von Wilhelmshaven war eine Notwendigkeit, um auch diesem Teile der deutschen Küste direkten Schutz zu gewähren. Zu kriegerischer Wechselwirkung aber der in der Ostsee und der Nordsee stationirten Schiffe, wie um Kriegsdampfer und Rauffahrer unabhängig von den Unbilden der Witterung in den engen skandinavischen Gewässern und dem guten Willen der nordischen Mächte zu machen, erweist sich die endliche Verwirklichung des seit langem bestehenden Planes eines Kanals zur direkten Verbindung von Nordsee und Ostsee, dessen Mündung dann wohl von den Kanonen Kiels beherrscht werden würde, als eine immer fühlbarer werdende Notwendigkeit, umsomehr, als dadurch auch der Handelsweg zu und von den deutschen Ostseehäfen um ein bedeutendes gekürzt werden würde.

Unähnlich der Armee, deren Friedensthätigkeit sich im großen und ganzen vorzugsweise als eine stete Schulung für den Ernst des Krieges darstellt, hat die Marine schon während des Friedens eine Anzahl an sie herantretender Aufgaben und Pflichten zu erfüllen. Dahin gehört die Sicherung des Seehandels und der Schifffahrt gegen Seeräub und jede ungerechte Vergewaltigung, die Vertretung der vaterländischen Interessen und der Schutz deutscher Unterthanen im Auslande, die Anknüpfung neuer Handelsverbindungen und politischer Beziehungen mit den jetzt noch wenig erschlossenen Ländern, wissenschaftliche Beobachtungen und Expeditionen, Vermessungen auf den Meeren und an den Küsten, Anfertigung von Seekarten wie die Repräsentation der Macht und des Ansehens des Staates in allen Erdteilen. Zu solchen und ähnlichen Zwecken, neben deren Erreichung natürlich die notwendigen Übungen nicht vernachlässigt werden dürfen, ist denn auch fortwährend ein starker Bruchteil der deutschen Schiffe in Dienst gestellt. Zur Wahrnehmung deutscher Interessen befinden sich beständig auf der ostasiatischen Station unter dem Befehle eines Geschwaderchefs eine Korvette und zwei Kanonenboote, in den australischen Gewässern eine Korvette und ein Kanonenboot, auf der ostamerikanischen Station eine Korvette und ein Kanonenboot, im Westen desselben Erdteils eine Korvette. Im Mittelmeere hatte am

Grenzboten I. 1883.

1. Oktober der Kommodore Freiherr von der Goltz die Korvetten Gneisenau und Nymphe und die Aviso's Zieten und Doreley unter seinen Befehlen vereinigt. Für gewöhnlich versieht dort nur ein Schiff regelmäßig den Dienst, aus Anlaß der ägyptischen Verwicklungen aber war eine größere Machtentfaltung auf diesem Meere befohlen worden, und es befand sich mit dieser Vermehrung der in Dienst gestellten Schiffe fast die Hälfte der deutschen Kriegsschiffe auf See, ohne daß es nötig geworden wäre, auch nur einen Mann der Reserve einzuberufen. Diese Thatsache legt bereites Zeugniß ab von dem planmäßig durchdachten Organismus der deutschen Flotte; andrerseits verdient es Bewunderung, wie schnell die betreffenden Schiffe nach den bestehenden Mobilisierungsvorschriften in Dienst gestellt werden konnten.

Alljährlich im Herbst treten eine Korvette mit Kadetten eine zweijährige, eine andre mit ältern Schiffsjungen eine einjährige Reise an, während welcher das Kadettenschiff regelmäßig die ostasiatische und polynesishe, die Schiffsjungenkorvette die westindische Station anläuft. Das Artillerieschiff Mars bleibt mit kurzen Unterbrechungen fortwährend auf der Fahde in Dienst, zwei bis drei Kanonenboote benutzen die günstige Jahreszeit zu Seemessungen an den deutschen Küsten und dienen gleichzeitig zum Schutze der Nordseefischerei und zu Transportzwecken. Zur Erprobung der Schiffe endlich wie zur Ausbildung von Offizieren und Mannschaften sticht jeden Sommer ein Übungsgeschwader von vier Panzern und einem Aviso in See. Die Übungen haben vor einigen Jahren im Mittelmeere stattgefunden. In letzter Zeit sind dieselben wohl aus seemännischen Gründen wieder in die heimischen Gewässer verlegt worden. So kommen die mannigfachen, nicht unbedeutenden Bedürfnisse dieser Flottille der heimischen Industrie zugute, und die deutschen Seeoffiziere lernen jedes Riff, jede Untiefe und sonstige Eigentümlichkeit des schwierigen Fahrwassers bis in das geringste Detail kennen und zu kriegerischen Zwecken verwerten.

Wie der deutsche Patriot mit freudigem Stolz auf die junge dreifarbige Flagge blickt, welche in der obern Ecke das Zeichen des eisernen Kreuzes trägt, so ist diese auch auf allen Meeren gekannt und geachtet. Glücklicherweise liegen die Zeiten hinter uns, wo ein englischer Minister ungestraft erklären durfte, er kenne keine deutsche Flagge und werde Schiffe, die unter einer solchen auf offener See sich zeigen sollten, als Piraten aufbringen lassen. Vielmehr hat die kaiserliche Marine sich bereits einen ehrenvollen Platz unter den Flotten aller Nationen erworben, und kriegerische Komplikationen würden nur dazu beitragen, ihre Tüchtigkeit zu erproben und ihre achtungsgebietende Stellung noch mehr zu festigen.

In Preußen ist man von Alters her gewohnt gewesen, daß fast sämtliche königlichen Prinzen in ernster Hingebung dem Waffenhandwerk sich widmen. Dem Beispiele seines verewigten Großvaters folgend, hat jetzt auch Prinz Heinrich von Preußen den Dienst auf der Flotte sich zur Lebensaufgabe ge-

wählt und stählt in ernster Schulung seine Kräfte zu späterer Wirksamkeit, und wie unter den ersten deutschen Kriegshelden die Feldmarschälle Kronprinz Friedrich Wilhelm und Prinz Friedrich Karl für alle Zeiten einen hervorragenden Platz einnehmen werden, so wird ein etwaiger künftiger Krieg hoffentlich auch einen Sprößling aus dem Heldengeschlechte der Hohenzollern unter den glücklichen und siegreichen Führern zur See zu verzeichnen haben.



Nochmals die Kohlenverbrauchssteuer.



n Nummer 2 des laufenden Jahrgangs der „Grenzboten“ ist das Projekt einer „Kohlensteuer,“ richtiger einer Kohlenverbrauchssteuer, erörtert worden.

So sehr ich nun mit dem Verfasser jenes Artikels dahin übereinstimme, daß das deutsche Reich in Zukunft mehr als bisher auf sich selbst gestellt werden müsse, so dürfte dies doch schwerlich durch die vorgeschlagene Kohlenverbrauchssteuer erreicht werden, die uns entweder der Polizeiherrschaft entgegentreiben oder aber, auf breitester Grundlage gedacht, beträchtlich den Idealen der Sozialdemokratie näher bringen würde. Ich nehme dabei an, daß der Artikel nicht etwa zur Empfehlung der Receiver-Compound-Dampfmaschinen geschrieben worden ist.

Der Verfasser geht von dem Gedanken aus, daß die heutige Art und Weise der Verheizung unsrer Kohlen eine kolossale Verschwendung einschließe, der ein Ende gemacht werden müsse, um zu verhüten, daß die heute in der Muttererde aufgespeicherten Kohlenvorräte vorzeitig aufgezehrt werden, und um dem deutschen Reiche zeitweilig vermehrte Einnahmen durch Besteuerung der Kohlenverschwendung zu schaffen, während diese Einnahmen bei vernünftiger Ausnutzung der Kohlenheizwerte sich zwar verringern, jedoch zum Vorteil des Nationalvermögens verringern würden. Theoretisch ein prachtvoller Vorschlag! Es ist nur zu bedauern, daß sich derselbe nie in die Praxis übertragen lassen wird.

Ich bin durchaus mit dem Verfasser darin einverstanden, daß die Kohlenablagerungen ein höchst wertvolles Nationalvermögen, wahrscheinlich das größte Nationalvermögen des deutschen Vaterlandes, bilden. Dennoch muß ich vor allem der Gruseligmachungsmanier, von der auch der Verfasser angekränkt erscheint, entgegentreten. Die wirkliche Aufzehrung der Kohlenablagerungen dürfte für Deutschland erst in heute noch gar nicht absehbarer Zeit eintreten (haben wir doch in Deutschland Kohlengerechtsame, deren nachgewiesene Kohlenablagerungen noch einige Jahrtausende ausreichen), abgesehen von denjenigen