



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Briefe über Marine : das künftige Normalkriegsschiff Linienschiff oder
Fregatte?

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

gemessen werden kann, sondern einer stetig fortwirkenden, weil sie der Gesamtheit der Bedingungen angehört, welche die Basis des heutigen Verkehrs, der wirthschaftlichen Entwicklung unserer Lage bilden. Zugleich werden wir aber auch bei dieser Lage der Dinge es begreiflich finden, wie von vielen, zumeist aus den Reihen der bisher selbstständigen Handwerker, die Frage aufgeworfen werden konnte:

„Ob dieser Aufschwung der Fabrikindustrie überhaupt als etwas Wünschenswerthes zu betrachten, und nicht im Gegentheil, als die Quelle großen Unheils für so Viele, möglichst zu hemmen und die Sache auf den frühern Stand zurückzuführen sei?“

So verbreitet ist diese Ansicht, und so viele praktische Abhilferversuche, sogar mittelst der Gesetzgebung in mehreren deutschen Staaten, fußen darauf, daß wir nicht umhin können, ihr eine genauere Betrachtung zu widmen, wobei wir dann zugleich das Verhältniß des industriellen zu dem Culturfortschritt der Menschheit überhaupt in das Auge zu fassen haben werden. Demgemäß wird uns im nächsten Abschnitte die Rückkehr zum Alten, zur frühern Gewerbeverfassung, insbesondere zur Beschränkung der Gewerbefreiheit durch das Zunftwesen, beschäftigen, worin ein großer Theil der Handwerker noch immer das einzige Heil erblickt, und die frühere Blüte ihres Standes wieder zu erleben hofft.

S. D.

Briefe über Marine.

Das künftige Normalkriegsschiff Linienschiff oder Fregatte?

Eine der wichtigsten Fragen in Betreff der heutigen Marine ist die über die Zukunft, welche die jetzt ausschließlich mit dem Namen von Schiffen der Linie belegten Fahrzeuge d. h. die großen Zwei- und Dreidecker, haben werden. Es gibt in dieser Beziehung drei verschiedene Meinungen, die einander ziemlich diametral entgegenlaufen und von denen eine jede bedeutende Fachautoritäten als Gewährleute besitzt. Der einen dieser Ansichten zu Folge erlitte es keinen Zweifel, daß die Linienschiffe in ihrer heutigen Bauart als Fahrzeuge von zwei bis drei durchlaufenden Verdecken oder Batterien sich erhalten würden; ja die Schraube, indem sie die Bewegung großer Schiffskörper erleichtere, biete die Mittel dar, um selbst Vier- und Fünfdecker, wenn anders dieselben für taktische Zwecke geeignet erachtet würden, zu bauen. Eine zweite Meinung spricht sich für die Adoptirung eines Normallinienschiffs aus, als welches sich der große Zweidecker von 90 Kanonen am meisten empfehle.

Indem man nur Geschütze vom schwersten Kaliber und darunter viele Bombenkanonen in seinen Batterien aufstelle, könne man denselben, rücksichtlich der Wucht seiner Breitseiten, dem heutigen Dreidecker von 131 Geschützen mindestens gleichsetzen und habe mithin nicht zu fürchten, daß er auf einen überlegenen Gegner stoßen könne. Außerdem sei er, in Rücksicht auf seine geringere Bordhöhe, von soliderer Construction, biete dem feindlichen Feuer eine weniger aufragende Zielfläche, segeln vermöge seiner größeren Länge schneller und habe einen geringeren Tiefgang bei einem dem Dreidecker mindestens gleichkommenden Tonnengehalt. Endlich verwirft die dritte Ansicht auch den Zweidecker als ein Schiff, welches die eben gerügten Fehler des Dreideckers immer noch in einem zu hohen Maße besitze und will zu den Fregatten, als der Construction, bei der sich Schnelligkeit und Beweglichkeit am meisten noch ausbeuten lassen, zurückkehren.

Die erstere Meinung war lange Zeit in England die maßgebende und hat seiner Zeit die dortige Admiralität bestimmt, ihre Genehmigung jenen Monsternbauten zu geben, als welche die Schiffe „Duke“ und „Marlborough“ von den Gegnern des Systems gleich anfangs verschrien wurden. Was Frankreich angeht, so war man dort eine Zeitlang vorsichtiger, bis man sich im Wettstreit mit der Nachbarmarine ebenfalls zu einer Riesensconstruction wie die „Bretagne“ von 131 Kanonen bestimmen ließ. Während man indeß seit kurzem jenseits des Kanals an dem früher festgehaltenen Princip irre geworden zu sein scheint und sich dem Fregattensystem zuneigt, welches in den Amerikanern seine Vertreter hat, will man in Frankreich mindestens an den Linienschiffen im Allgemeinen festhalten und ist, in Bezug darauf, mit dem Plane beschäftigt, die Abmessungen der künftigen Schlachtschiffe auf die des oben erwähnten Normalzweideckers zu reduciren.

Daß die Frage für alle Seemächte und im Besonderen für die größten unter ihnen von einer außerordentlichen Wichtigkeit ist, bedarf kaum einer Begründung. Was man Suprematie auf dem Meere nennt, ist schließlich doch nur das Resultat der militärischen Mittel, mit denen man diese Vorherrschaft behaupten kann und es würde um Englands ganze Machtstellung bedenklich stehen, wenn man sich in einem Falle, wie der hier zu besprechende, über dieselben irrte. Entsprechend dieser hohen Bedeutung, welche in der zu treffenden Entscheidung liegt, ist man neuerdings in London möglichst vorsichtig zu Werke gegangen; weniger in Paris, wo man in den Kriegsjahren, wie es scheinen will, etwas vor schnell im Bauen von Linienschraubern gewesen ist und es möglicherweise ehestens zu bereuen haben wird, eine große Zahl derselben nicht nur durch Umwandlung bereits fertiger oder im Bau weit vorgeschrittener Linienschiffe, sondern durch Neubau hergestellt zu haben. Da die

Sache zum vollständigen Verständniß gründlich erörtert sein will, so wollen Sie mir gestatten, in einige Details einzugehen.

Daß die Zeit im Nahen sei, wo man die Zweckmäßigkeit der großen Zwei- und Dreidecker ernstlich in Zweifel ziehen werde, war bereits vor dreißig Jahren von dem französischen Artillerieoffizier Bairhans geahnt worden. Die Gründe, auf die er damals seine Behauptungen stützte, sind dieselben, welche heute noch in der Frage vorwiegen. Der Erfinder der Bombenkanonen war der jetzt kaum noch zu bestreitenden Ansicht, daß es sich in den späteren Seekämpfen nicht sowol um die Ueberlegenheit an Geschütz der Zahl nach, sondern vorzüglich um die Schwere des Kalibers handeln werde. Es komme, so schloß er weiter, darum auch durchaus nicht darauf an, Fahrzeuge mit einer möglichst großen Kanonenzahl aufzustellen, welches Princip offenbar den Zwei- und Dreideckern zu Grunde liegt, sondern darauf, solche herzurichten, die (ohne dadurch von ihren nautischen Eigenschaften zu verlieren,) Geschütze zu tragen im Stande sind, deren Schußbereich und Zerstörungsgewalt verhältnißmäßig am größten ist. „Wenn erwiesen ist,“ sagte er, „daß es nur einiger wohl gezielter Schüsse mit schweren Bombenkanonen bedürfen wird, um ein Linienschiff, und wenn es der sonst mächtigste Dreidecker wäre, zum Sinken zu bringen, so muß nothwendig eingestanden werden, daß man, indem man fernerhin solche Fahrzeuge mit unermesslichen Kosten baut, sich einer Verschwendung und eines Mißgriffs in Betreff der Mittel für den Zweck schuldig macht.“ Vielfach angefeindet, ist dieses Raisonnement dennoch durchaus logisch, und man kann nur staunen, daß es keinen maßgebenderen Einfluß auf die seitherigen Reformen im Marinewesen ausgeübt hat. Wenn dafür irgend ein Grund existirt, so kann er eben nur in der Scheu zu suchen sein, welche dem Menschen, wo es sich um das Betreten eines neuen Weges handelt, eigen zu sein und seine Entschliessungen zu lähmen pflegt. Man ist in solchen Fällen nur zu oft der Meinung, daß auch die klarste theoretische Ueberzeugung kein ausreichendes Motiv für die Entschliessung sei, und daß es nothwendig einer Bewahrheitung und Sanction durch die Praxis bedürfe. Leider hat der letzte Krieg eine solche für den Ausspruch des Generals Bairhans nicht dicht unter den Augen der französischen und englischen Admirale gegeben, aber im Allgemeinen ist er eine Antwort auf die angeregte Frage nicht schuldig geblieben. Die Schlacht von Sinope (1853, November) ist nämlich ein schlagendes Beispiel für die Schnelligkeit, mit welcher sich große Zerstörungssacte, in denen die Bombenkanone das erste Wort zu reden hat, vollziehen. Die türkischen Fregatten sanken insolge von Lecken zwischen Wind und Wasser, die ihnen die russischen Hohlgeschosse beigebracht hatten, und welche auch jede andere Art von Fahrzeugen zum Untergang geführt haben würden. Noch lange nach dem Treffen hatte man Gelegenheit, diese Lecke an

den im Flachwasser gesunkenen wahrzunehmen, wie denn auch die bekannt gewordenen Berichte in dem hier vertretenen Sinne Zeugniß für die Unwiderstehlichkeit des pairhansschen Geschüzes ablegen. Der Vorfall machte aber nichtsdestoweniger grade in dieser Hinsicht nur wenig Eindruck und der, welchen er zurückgelassen, wurde später völlig dadurch verlöscht, daß die Actionen der verbündeten Flotten (wider Bomarsund, die Sebastopoler Forts und Kinburn,) die bei Sinope gemachten Erfahrungen nicht erneuerten.

In Amerika war man in Hinsicht auf das Erfassen neuer Principien von jeher freier gestellt und ging schneller und rücksichtsloser mit dem Werke der Reformen vorwärts. Während Frankreich und England ein großes fertiges Marinematerial haben, welches, je nachdem Neuerungen auftreten, von seinem Werthe verliert, wodurch, im Fall ganze Schiffclassen verworfen werden müssen, dem Staate ein enormer Schaden erwächst, besaß die Union seither nur eine verhältnißmäßig kleine Marine, und es wird ihr nicht schwer fallen, dieselbe, wenn die Umstände es gebieten, von Grund aus umzuwandeln und sie, den Fortschritten im Seeartilleriewesen entsprechend, auf eine durchaus neue Basis zu stellen. Der Entschluß, sich in Zukunft auf Fregatten zu beschränken und demgemäß ein neues Bausystem für die größeren Kriegsschiffe anzunehmen, war deshalb für das Cabinet von Washington ein verhältnißmäßig leichter und der keine Opfer erheischte.

Ich muß hier den Einwand erwarten, daß, wenn man die Principien des Generals Pairhans annehmen wollte, man die Größenreduction noch weiter führen und die Corvette zum amerikanischen Normalkriegsschiff machen mußte. Ein Fahrzeug des letzteren Namens pflegt nämlich um ein Bedeutendes kürzer wie das erstere zu sein, seine Batterie ist durchlaufend, umfaßt aber höchstens dreißig Geschütze, die meistens unbedeckt stehen (eine gedeckte Corvette ist eine Ausnahme), mithin der Einsicht von oben her ausgesetzt sind. Die Bemastung und Takelung ist derjenigen der Fregatte durchaus gleich. Diese hat dagegen immer eine durchlaufende, bedeckte Batterie und außerdem Geschütz auf Deck, welches bei Fregatten ersten Ranges ebenfalls in einer durchlaufenden Batterie formirt steht. Insofern nun eine Fregatte oberster Classe etwa doppelt so viel Geschütze wie eine Corvette tragen kann, außerdem ihr Bau mindestens den doppelten Betrag an Materialien und die zwei- bis dreifachen Kosten erheischt, auch ihre Besatzung an Zahl derjenigen der Corvette um das Doppelte überlegen ist, wäre es principieell richtiger gewesen, wenn man amerikanischerseits dem kleineren Fahrzeug den Vorzug gegeben hätte; denn mit einer Fregatte verliert man im Gefecht den zwei- bis dreifachen Werth einer Corvette, und zwar durch einen unglücklich treffenden Schuß ein und desselben Kalibers. Allein es kamen dabei noch andere, bedingende Umstände in Betracht. Wenn man nicht gradezu bis zum Kanonen-

boote zurückgehen wollte, mußte man bei der Reduction der Maße irgendwo eine Grenze ziehen. Ob dieselbe die Fregatte noch einschloß oder bereits vor der Corvette abschnitt, darauf kam vielleicht vorerst nicht viel an. Aber richtiger war es und es machte sicher ein bestimmendes Motiv aus, daß die Fregatte vermöge ihrer größeren Länge ein im Allgemeinen schneller segelndes oder dampfendes Fahrzeug wie die Corvette ist. Diesen Vortheil durfte man sich nicht entgehen lassen, und er war, wie gesagt, für die endliche Entschließung entscheidend.

Man steht also in Amerika im Begriff die Zwei- und Dreidecker aufzugeben, und die große Fregatte, freilich anders construirt wie die seitherigen, zum Normalschiff zu erheben. Die Wahl scheint gerechtfertigt und man muß im Voraus erwarten, daß sie nicht ohne Nachahmung bleiben wird. Die Macht, welche am ehesten in die transatlantischen Pfade einlenken dürfte, scheint leider Rußland zu sein. Es ist nämlich Thatsache, daß nach dem Kriege dort keine Neubauten von Linienschiffen anbefohlen, sondern in England wie in Frankreich, wo man neuerdings bedeutende Bestellungen machte, so wie auf den russischen Werften selbst, nur Fregatten in Angriff genommen worden sind. Es ist wichtig, hierauf aufmerksam zu machen, weil es für uns Deutsche durchaus nicht gleichgiltig sein kann, ob die Marine unseres nächsten und drohendsten Nachbars, von dem ein im Volke umgehendes richtiges Vorgefühl uns sagt, daß er der Hauptfeind unserer Zukunft sein wird, sich in einem zweckgemäßen Zustande befindet oder nicht. Die Geringschätzung, welche man in England und auch in Frankreich vor den Leistungen der Russen zur See hegt, und die, wenn möglich, durch deren Rückhaltung ihrer Geschwader hinter den Forts von Kronstadt und Sebastopol noch gewachsen ist, scheint keine durchweg verdiente zu sein und kann in einer späteren Zeit auch für uns, die wir in maritimer Hinsicht noch lange Zeit auf die Unterstützung Englands, als unseres naturgemäßen Bundesgenossen, angewiesen sein werden, bittere Früchte tragen. Man vergesse nicht, daß Rußland bereits vor dem Kriege im Marinewesen einen eigenen Weg gegangen ist, der, wie man nicht umhin kann anzuerkennen, ganz verständig war. Was unserem heutigen Seekriegswesen mehr und mehr die Form aufzudrücken anfängt, hat es beinahe eher und präciser heraus erkannt wie England und Frankreich. Man weiß, daß die russischen Bombenkanonen diejenigen der Verbündeten im Kaliber übertrafen und daß sie bezüglich ihrer ungeheueren Schußweiten die Allirten in Erstaunen setzten.

Dieses Vorgehen Rußlands muß um so mehr Wunder nehmen und beängstigen, wenn man andererseits wahrnimmt, wie sonst intelligente Regierungen in der bezüglichen Branche einen durchaus falschen Weg einschlagen. Indem ich dies schreibe, habe ich namentlich Oestreich im Sinne, wo man sich

neuerdings unbegreiflicherweise für den Bau dreier Schraubenlinienschiffe nach dem alten System entschieden hat. Der damit begangene Fehler scheint mir enorm zu sein, und die ganze Zukunft der jungen habsburgischen Marine in Zweifel zu stellen. Was Preußen angeht, so müssen wir abwarten. Die beiden gedeckten Schraubencorvetten, „Arcona“ und „Gazelle“, an die man eben wol die letzte Hand anlegt, sprechen vorerst noch kein Princip aus, reden aber mehr für eine Hinneigung zu amerikanischen Grundsätzen wie zu anderen. Schweden und Dänemark dürften sich auf guter und richtiger Fährte befinden.

Ich habe hier noch einiges über die Construction der neuen amerikanischen Schraubenfregatten nachzuholen. Die Erfahrungen, zu denen der Bau der schnellsegelnden Klipper verholfen, sind bei denselben nicht unbenutzt geblieben. Sie sind von einer außerordentlichen Länge und übersteigen in dieser Hinsicht die Dimensionen der großen Segelfregatten erster Classe (von 60 Kanonen) beinahe um das Doppelte; über die großen britischen und französischen Schraubendreidecker, „Duke“, „Marlborough“ und „Bretagne“ reichen sie aber um beinahe hundert Fuß hinaus. Vermöge dieser großen Länge segeln sie nicht nur schneller wie alle nach älteren Modellen construirten Fahrzeuge, sondern sie thun es gradezu den Klippern gleich. Dabei ist der Tonnengehalt der bezeichneten Dimension entsprechend und reicht nicht nur an den der Schraubendreidecker hinan, sondern gradezu über ihn hinaus. Kein Schiff ist besser im Stande Truppen und Vorräthe in Masse an Bord zu nehmen, wie sie. Auch ist das Princip, daß die Schwere des Geschüzes, und nicht die Anzahl die Entscheidung gibt, dermaßen bei ihnen festgehalten, daß die größten Fahrzeuge der betreffenden Gattung nicht über dreißig Kanonen führen und eines von erstem Range selbst nur elf. Diese Geschütze stehen der Mehrzahl nach unter Deck, und eben darum möglichst gesichert. Sie sind nicht in zwei Linien, entsprechend den beiden Borden vertheilt, sondern drehen sich allesammt auf Pivots und zwar dergestalt, daß sie nach Belieben auf Back- und Steuerbord verwendet werden können. Ihr Kaliber scheint durchgängig über das der Zeit schwerste in Preußen angewendete hinauszugehen.

Was man von diesen modernen amerikanischen Schraubenfregatten zu erwarten hat, ist nicht schwer festzustellen. Im Voraus ist gewiß und kann auch von den Anhängern des älteren Systems nicht mehr in Zweifel gezogen werden, daß die neuen Fahrzeuge taktisch d. h. in Rücksicht auf ihre Beweglichkeit, allen andern überlegen sein werden. Es wird mithin bei ihnen stehen, eine Distanzkanonade aus einer Entfernung, bei der sie die Tragweite ihrer enormen Kaliber ausbeuten können, einzuleiten oder abzubringen. Kein Schiff wird auf dem freien Meere ihnen entrinnen können und insofern werden sie naturgemäß die besten Kreuzer sein, denn dieselbe Schnelligkeit, welche ihnen den Schwächeren überliefert, wird ihnen ein Mittel sein, sich der Uebermacht zu

entziehen — und es fragt sich noch, ob in Gestalt eines einzelnen Schiffs sie irgend einen Gegner zu fürchten haben. Gewiß ist schon heute, daß dieser Gegner ein Schrauben-Zwei- oder selbst ein Dreidecker nicht sein kann. Die moderne Schraubenfregatte würde sich, was sie unter normalen Umständen immer kann, außer Schußweite des Feindes halten und nur so weit nahen, um noch ihre eignen Geschütze wider ihn wirken zu lassen. Schließlich würde sie den besagten Zwei- oder Dreidecker in Stücke schießen.

Wenn man zu dem allen noch in Betracht nimmt, daß die moderne Schraubenfregatte zugleich von einem bedeutend geringeren Tiefgang wie irgend ein Schraubenlinienschiff ist, so scheint die Frage definitiv zu ihren Gunsten entschieden zu sein. Für die Stellung, welche England in allerneuester Zeit zu derselben einnimmt, ist es aber bezeichnend, daß es ganz kürzlich nicht nur nicht neue Schraubenzweidecker oder Dreidecker in Bau genommen hat, sondern directe Anstalten traf, um künftighin große Fregatten von der besprochenen Gattung herzustellen. Zu den betreffenden Maßregeln sind namentlich die Erweiterungen zu rechnen, welche gegenwärtig verschiedene große Docks in Pembroke, Portsmouth und Plymouth erleiden. Dieselben werden in den Stand gesetzt, um Fahrzeuge von 350 Fuß Decklänge aufnehmen zu können. Außerdem hat man in England sich thatsächlich mit einigen neuesten Schiffsconstructionen dem amerikanischen System bereits genähert. In dieser Rücksicht mache ich hier auf die Fregatte Shannon (wenn ich nicht irre von 32 Kanonen) aufmerksam. Dieses Fahrzeug übersteigt jedes britische Schraubenlinienschiff an Länge und führt außerdem fast ausschließlich Kanonen vom allerschwersten Kaliber (wenn auch nicht amerikanische Monstergeschütze) am Bord. Wenn ich recht unterrichtet bin, werden gleich nach der Vollendung der Docks in Pembroke ein Paar Riesenfregatten daselbst in Angriff genommen werden, von denen nur zu wünschen ist, daß auch ihre Artillerie den neuen Principien entsprechen möge.

Fassen wir noch einmal kurz zusammen, auf welchen Pfaden der Augenblick die verschiedenen größeren Seemächte findet, so haben wir das hervorzuheben, daß neben Amerika, welches auf dem Felde der Neuerungen wiederum die Führerschaft gewonnen hat, sich Rußland in einer bedeutend vorgerückten Position befindet. Am weitesten zurück scheint Frankreich zu sein, mehr aus einer gewissen Caprice seines Gouvernements als weil es dem Marinewesen eine geringe Aufmerksamkeit widmet, denn seine Anstrengungen, um das französische Ansehen auf dem Meere zu heben, sind im Gegentheil groß und werden von bedeutenden Mitteln unterstützt. England zeigt sich unentschieden; aber es hat im Gegensatz zu der Zeit vor zwei Jahren und früher dennoch einige entscheidende Schritte nach vorwärts auf die neue Bahn hin gethan, was eben mit mehrfachen Thatsachen belegt wurde. Die Zeit trägt stark die

Merkzeichen einer Uebergangsperiode und die ungetheilte Anerkennung der neuen Grundsätze wird nicht lange auf sich warten lassen.

Wenn man in solcher Beziehung die kommenden Veränderungen ziemlich klar übersehen kann, mag man nichtsdestoweniger über einen Punkt in Ungewissheit sein, es ist das die Entwicklung, welche auf Grundlage eines durchaus neuen Materials an Schiffen und Geschützen die Seetaktik nehmen wird. Die Hauptentscheidung liegt in der Frage, ob die lineare Ordnung als Basis einer jeden Gefechtsstellung beibehalten werden wird oder nicht. Mit andern Worten: ob das Bedürfnis der gemeinsam fechtenden Kriegsfahrzeuge, sich Bug und Spiegel gegenseitig zu decken fortbestehen wird, oder nicht? Wenn hierauf bejahend geantwortet werden müßte, wäre damit zugleich darüber entschieden, daß die modernen amerikanischen Fregatten durchaus an die Stelle der Linienschiffe treten und in Zukunft thatsächlich als solche zählen würden. Was mich angeht, so erachte ich dies letztere für unwahrscheinlich und halte dafür, daß die neuere Seetaktik ähnlich wie die zu Lande sich mehr aus dem Banne der Einheit befreien wird, in den sie die regelrechte Einordnung aller Streitmächte in eine einzige Linie seither gethan, und daß die Schlachten der kommenden Zeiten von einzelnen Abtheilungen, deren Verbindung zu einem Ganzen durch ihre Theilung nicht behindert wird, geschlagen werden.

Die Chinesen der indischen Inseln.

(Nach Mittheilungen eines Deutschen aus Ostindien.)

Die neuesten Ereignisse im fernen Osten haben abermals die Aufmerksamkeit auf eine höchst eigenthümliche und für die Culturgeschichte unermesslicher und reich gesegneter Gebiete der Erdoberfläche folgenreiche Erscheinung, die Verbreitung der Chinesen über die Inselwelt des indischen Oceans, hingelenkt. Es zeigt sich mehr und mehr, daß diese ostastatische Emigration eine für die Ausbreitung der europäischen Colonisation und Herrschaft auf der südlichen Hemisphäre keineswegs gleichgiltige Thatsache ist, daß die Chinesen in der Diaspora, wie sie wichtige Träger der Landwirtschaft, des Bergbaues, der Industrie und der Handelsthätigkeit in diesen Gegenden sind, mit ihrer steigenden Vermehrung auch die Besorgniß steigern, daß das europäische Element, der asiatischen Startheit gegenüber das einzige Element des wahrhaften und allseitigen Culturfortschritts, von ihnen verschlungen oder wenigstens in den Hintergrund gedrängt werde. Es ist daher nicht bloße Redensart, wenn die englischen Blätter die chinesische Frage als eine Frage von allgemeiner Grenzboten. III. 1857.