



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

**Berlin u.a., 1841 - 1922**

Die preußische Marine gegen die dänische : Schreiben eines Seemanns.

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

Abgeordnete sich so benommen hatte. Eine große Betheiligung am Verfassungsfeste fand in Karlsruhen statt. In Wabern nahmen 60 Bürger Theil. Zu Allendorf feierte man an dem Tage besonders den verfassungstreuen Abgeordneten Wachsmuth zu Sooden. In Frankenberg brachte der Abgeordnete Löber das Hoch auf die Verfassung aus. Zu Wetter sprach man in erhebender Weise aus, daß man sich einig fühle in dem Gedanken, daß Recht doch Recht bleibe. Auch in den Städten Gelnhausen, Bockenheim, Schweinsberg und Rinteln, sowie in den Dörfern Wolfsanger, Ihringshausen, Weimar, Wilhelmshausen, Rothenditmold, Kirchditmold, Wehlheiden, Niederzwehren, Bettenhausen, Waldau, Crumbach, Dohshausen, Nieste, Vollmershausen, Sondershausen, Ober- und Unterkaufungen wurde der Tag festlich begangen.

Wo in so entschiedener Weise die Verfassungsneuerungen im ganzen Lande verurtheilt sind, so deutlich und laut das fernere Festhalten am Rechtsboden proclamirt ist, könnte sich nur die vollkommenste Blindheit einfallen lassen, die Worte des Landtagscommissars von Dehn-Rothfeller in der Kammer Sitzung vom 8. December v. J. zu wiederholen, daß die „Verfassung“ von 1860 im Volke tief Wurzeln geschlagen habe.

## Die preussische Marine gegen die dänische.

### Schreiben eines Seemanns.

Preußen ist im Begriff, mit Deutschland die Sache Schleswig-Holsteins aufzunehmen, es sucht eine Lösung herbeizuführen, welche deutscher Ehre würdig ist. Offenbar wird die preussische Marine bei dieser Lösung eine Rolle zu spielen haben. Deshalb soll hier von der preussischen Marine gesprochen werden, was sie werden kann und was sie werden muß, um ihren Zweck zu erfüllen.

Die Anfänge einer preussischen Marine haben mit Uebelständen zu kämpfen, die Jeder, der nicht selbst Seemann ist, unterschätzen wird. Der erste ist der völlige Mangel an einem brauchbaren Kriegshafen. Wenn die Geseh von Danzig aus in See geht, können erst außerhalb des Hafens und der Rbede die Geschütze aufgeladen werden, sie müssen wieder abgeladen werden, bevor das Schiff in den Hafen gelangt. Die ungenügende Tiefe des Fahrwassers in den preussischen Häfen schützt vor dem Eindringen fremder schwerer Schiffe, aber derselbe Uebelstand verhindert die eignen Kriegsschiffe mit der Schnelligkeit in den Hafen zu kommen, welche in Kriegszeiten nothwendig werden kann. Der andere Uebelstand, oft beklagt und zuweilen ungerecht hervorgehoben, ist der Mangel an Sicherheit gewesen, welcher die ersten Schritte beim Bau der Fahrzeuge, Besetzung der Stellen zc. bezeichnete. Aber dieser Uebelstand ist, wie jeder unbefangene Beurtheiler zugeben muß, nicht vorzugsweise Schuld der preussischen Admiralität, denn gerade in den Jahren, in welchen Preußen die Anlage

seiner Marine begann, war die gesammte Schiffsbaukunst in eine revolutionäre Bewegung gekommen, ein neues System löste das andere ab, ohne Aufhören wurden neue Erfindungen von den großen Seemächten eingeführt. Das erschwerte die Wahl des Zweckmäßigen und verhinderte bei den neuen Unternehmungen sofort das Richtige zu treffen. Dazu kam, was allgemein bekannt ist, daß die Marine lange Zeit von oben her wenig unterstützt wurde, ja daß eine einflußreiche Partei ihr offen entgegenarbeitete; ich selbst habe von hochstehenden preussischen Militärs gehört, daß sie es thöricht fanden, Geld für Bildung einer Marine auszugeben, „wobei doch nie etwas Vernünftiges herauskommen könne.“

Das ist aber seit zwei Jahren doch anders. Der Anfang, das Schwerste, ist gethan, ja es ist unter den obwaltenden ungünstigen Verhältnissen in der That mehr bewirkt, als das Publicum weiß und glaubt. Besonders in dem letzten Jahre ist eine geräuschlose, aber sehr ehrenwerthe Thätigkeit entwickelt worden. Ich glaube, daß es im deutschen Interesse liegt, grade jetzt darüber jede Discretion zu beobachten. Dem Prinzenadmiral Adalbert gebührt nicht nur die Ehre der Gründung, und daß er in den schwersten Zeiten unverdrossen und mit Festigkeit das wenige ihm Bewilligte nützlich zu verwenden suchte, er hat auch das größere Verdienst, daß er in der That einen praktischen Seemannsblick besitzt und richtig einsieht, was noch geschehn muß. Diese Vorzüge empfinden die preussischen Seeleute sehr lebendig, der Prinz ist bei Offizieren und Matrosen geliebt und respectirt. Es war in den Jahren 48 und 49 für jeden Deutschen eine quälende Empfindung, daß eine Macht wie Dänemark durch ein paar Schiffe die preussischen Häfen, so wie die deutschen an der Nordsee blokiren, den gesammten Seehandel verhindern und wesentlich zum Abschluß jenes Waffenstillstandes von Malmö beitragen konnte. Die Wiederkehr wenigstens dieser Erscheinung haben wir bereits jetzt nicht zu fürchten. Zwar ist die preussische Seemacht noch lange nicht so stark, daß sie es mit der dänischen in offenem Kampf aufnehmen könnte — dafür hat Dänemark seit Jahrhunderten seine Marine mit ruhmvoller Vergangenheit, sie ist stets ein Liebling dieses Staats gewesen — aber mit drei bis vier Schiffen kann Dänemark im Fall eines Krieges nicht mehr die deutschen Häfen blokiren, es gehört jetzt schon eine nicht unbedeutende Macht dazu. Und damit allein ist viel gewonnen, denn die Blockadeschiffe gehen doch von der Hauptstärke der Flotte ab.

Nun gibt es aber ein Mittel, die preussische Marine in kurzer Zeit der dänischen ebenbürtig, ja nach gewisser Richtung überlegen zu machen. Dieses Mittel ist der Bau von Dampfkanonenbooten. Preußen hat für den Augenblick keine Häfen für tiefgehende Schiffe, ebensowenig Rheden, wo solche Schiffe vor Wind und Wetter geschützt oder durch Fortificationen gegen feindliche Ueberfälle gesichert werden können. Die Dampfkanonenboote dagegen sind für ein Fahrwasser wie die Ostsee wie gemacht; bei geringem Tiefgange haben sie den ungeheuren Vortheil, überall einzudringen. Die Mehrzahl der großen dänischen Schiffe ist nach der alten Construction schwerfällig erbaut, nicht mit Schrauben versehen, und grade die dänischen Küsten und Inseln sind für Segelschiffe, insbesondere für große tiefgehende gefährlich, die meisten Häfen und Passagen zwischen den Inseln sind nur mit gewissen Winden zu gewinnen und zu passiren. Die englische Flotte hat das in den Jahren 1800 bis 1808, die dänische noch bei Eckernförde zu großem Schaden erfahren. Im letzten russischen Kriege ist

fast Alles, was im zweiten Jahre in der Ostsee sowie im schwarzen Meere geschah, zum größten Theil durch Dampfkanonenboote ausgeführt worden. Im schleswig-holsteinischen Kriege hätten vier gut gebaute und mit schwerem Geschütz armirte Dampfkanonenboote weit mehr ausgerichtet, als unsere elf Ruderkanonenboote. Das zwölfte Kriegsfahrzeug der schleswig-holsteinischen Marine war allerdings ein Dampfkanonenboot, indeß zu klein, und, was sehr zu entschuldigen ist als Erstlingsversuch, mangelhaft construirt. Es war aber dies überhaupt eins der ersten Fahrzeuge dieser Art. Die englischen Kanonenboote, welche im russischen Kriege so viel Aufsehn machten, waren nach derselben Construction gebaut, aber größer, schneller, mit neuen vortheilhaften Einrichtungen.

Ein Kanonenboot ohne Maschine kann nur gegen Segelschiffe und bei ruhiger See etwas ausrichten, und Windstille ist bekanntlich grade dann höchst selten vorhanden, wenn man sie brauchen könnte. Deshalb sind solche Fahrzeuge eigentlich nur zur Vertheidigung der Küstenreviere und Flußeingänge mit Erfolg zu gebrauchen. Preußen besitzt 42 Ruderkanonenboote; diese sind nach meiner Ueberzeugung für den Küstendienst hinreichend, da Preußen keine Küstenplätze hat, wo große Schiffe als Angreifer activ besonders gefährlich werden können. Will der Feind preussische Häfen von der See aus angreifen, so kann dies nur durch kleinere Fahrzeuge ausgeführt werden, und dies steht nicht zu befürchten, weil ein solcher Angriff durch Landungstruppen unterstützt werden muß.

Allerdings kostet ein Dampfkanonenboot bedeutend mehr, als ein Ruderkanonenboot; aber diese Mehrkosten werden an Gage und Verpflegung der Mannschaft wieder gut gemacht, denn die Dampfkanonenboote bedürfen nur die halbe Besatzung der Ruderboote.

So haben die Dampfkanonenboote den zweiten Vortheil, daß sie sich leicht bemannen lassen. Ein guter praktischer Führer (abgesehen von den bei der Maschine Angestellten) und drei bis vier tüchtige Unteroffiziere sind in kurzer Zeit im Stande, die Bemannung, wenn diese nur theilweise aus seegewohnten kräftigen Leuten besteht, so weit zu bringen, daß man ihr Alles zumuthen kann.

Da es für eine Flotte von Dampfkanonenbooten an Offizieren fehlen wird, schlage ich zu Führern für diese Fahrzeuge junge intelligente Kauffahrteicapitäne vor, an denen die deutsche Handelsmarine wahrlich keinen Mangel hat. Diese sind mit Leichtigkeit in Kurzem so weit zu bringen, daß sie ein derartiges Commando übernehmen können. Denn immer wird beim Seemann die Praxis Hauptsache bleiben, sie nur stählt den Charakter und gibt den Reichthum an Erfahrungen, welche durch keine Akademie und kein Bildungsinstitut ersetzt werden können. Lange noch wird in Deutschland die Kauffahrteimarine die beste Schule des Seemanns sein; denn der Kauffahrer hat Jahr aus, Jahr ein Gelegenheit, das Seemannsleben in allen Lagen zu studiren. Ein junger Mann, der in dieser Schule seine Zeit gehörig benutzt hat, kann später Alles werden. Sind doch die ersten Seehelden größtentheils aus der Handelsmarine hervorgegangen. Woher kommt es, daß in den kleinen Marinen die auscommandirten Schiffer so häufig selbst in den heimathlichen Gewässern, die sie doch genau kennen sollten, Unglück haben, sich festfahren, caramboliren, ja total verloren gehen? In der dänischen, schwedischen, holländischen Marine bemühen sich die Offiziere jetzt häufig auf eine Zeit Führer von Kauffahrteifahrern zu werden, weil sie im Dienst nicht genügende Gelegenheit haben, auscommandirt zu werden.

Die Unteroffiziere wären ebenfalls aus der Handelsflotte zu entnehmen. An tüchtigen Matrosen aber wird Preußen in den Herzogthümern und an der Nordsee für die oben angedeutete Vermehrung der Flotte genügendes Material finden, vorausgesetzt, daß es sich entschließt, gut zu bezahlen. Denn ein für den Kriegsdienst geworbener Matrose muß schon deshalb eine höhere Heuer erhalten, als die gewöhnliche Heuer der Rauffahrteischiffe ist, weil er bedeutend mehr an Kleidungsstücken verbraucht. Der Rauffahrteimann kann sich tragen wie er will, und seine Kleider bis auf den letzten Lappen verbrauchen, im Kriegsdienst wird weit größere Sauberkeit und Sorge für die äußere Haltung verlangt. Bei starkem Matrosenbedarf freilich steigen die Schwierigkeiten. Es war selbst den Engländern beim Beginn des orientalischen Krieges unmöglich, die ausgerüsteten Schiffe genügend zu bemannen, und es ist bekannt, daß sogar der Admiral Napier sagte, mit solcher Mannschaft könne er nichts machen.

Wie Dänemark es anfangen will, bei Ausbruch des Krieges seine verstärkte Flotte zu bemannen, bleibt Jedem ein Räthsel, der die dortigen Verhältnisse kennt. Auf Matrosen aus den Herzogthümern darf keine große Rechnung gemacht werden; der dänische Seemann aber hat einen Widerwillen gegen den königlichen Marinendienst, wie er mir bei keiner andern Nation vorgekommen ist. Die untern Chargen der dänischen Marine hatten bis in die neueste Zeit noch immer an unwürdiger Behandlung zu leiden und waren ganz und gar von der Laune ihres Vorgesetzten abhängig; auch ist Verpflegung und Gage schlecht. So bietet jeder Seemann alles Mögliche auf, vom Flottendienst frei zu werden, oder einen Stellvertreter zu nehmen. Dazu kommt, daß eine nach anderer Richtung vortreffliche Einrichtung, der sogenannte feste Stock, eine bevorzugte Classe von Flottenbediensteten schafft, welche das Privilegium, sich über Andere lustig zu machen, im Uebermaß ausbeutet. Sie vorzüglich verleiden den Ausgehobenen der Herzogthümer, welche in der Regel nicht dänisch verstehen, den Dienst gründlich. Die Offiziere aber sind wenig geneigt, gegen solchen Uebermuth zu helfen. Etwas besser ist es seit dem letzten deutsch-dänischen Kriege geworden. Damals machten die Dänen zu ihrem Schaden die Erfahrung, wie verhaßt die dänische Marine besonders den Deutschen war. Sie erhielt damals fast nur solche deutsche Seeleute, welche in dänischen Häfen von schleswig-holsteinischen Schiffen gefoppt, weggeholt wurden. Es war sehr schwer, die dänischen ausgerüsteten Schiffe zu bemannen. Auch der Verlust des Christian und der Geston bei Eckernförde wurde wahrscheinlich durch die schlechte Mannschaft veranlaßt; nicht der dritte Theil der Besatzung bestand aus Seeleuten, die Mehrzahl war Volk von der Kopenhagener Straße weggenommen.

Außer den Offizieren, an denen Dänemark keinen Mangel hat, gehört zu der Flotte ein festes Corps — fester Stock — von circa 1800 Mann, nämlich circa 300 Mann Artillerie (Seeleute), ein Matrosencorps, circa 200 Mann, ein Werkstercorps, circa 350 Mann, Handwerkercorps 1000 Mann. Davon kann, wenn sämtliche Beurlaubte eingezogen werden, allerdings nur die Hälfte an Bord genommen werden, da die Hälfte auf den Werften und dem Holm nicht entbehrt werden kann. Diese fest Angestellten geben aber einen vortrefflichen Stamm für Unteroffiziere. Beim Ausbruch des Krieges bedarf Dänemark wenigstens 6000 Mann für die Schiffe, die kleinste Zahl der auszurüstenden gerechnet. Dies sind 2 Linienschiffe, 3 Fregat-

ten, 2 Corvetten, 40 Kanonenboote, 3 Dampffregatten, 2 Dampfcorvetten und 6 Räderdampfer. \*) Auch Dänemark betreibt jetzt eifrig den Bau von Dampfkanonenbooten, 3 eiserne, das Stück zu 135 (?) Reichsbankthaler, hat ein Kopenhagener Haus übernommen, eine größere Zahl soll dem Vernehmen nach in England bestellt werden, Ueberhaupt herrscht jetzt in der dänischen Marine eine Thätigkeit, welche nicht unterschätzt werden darf. Es ist auch im Werk, in Kopenhagen eine Hochschule zu errichten, in welcher junge Kauffahrteileute für den Marinedienst ausgebildet werden sollen. Von den Aushebungen der Matrosen haben bereits die Zeitungen berichtet.

Es liegt jetzt noch in der Hand Preußens, seine Marine in defensiver Kraft der dänischen überlegen zu machen; es ist möglich, bei starker Anspannung unserer Kräfte bis zum nächsten Frühjahr 40 Dampfkanonenboote zu erbauen und jedes mit drei Stück gezogenen Vierundzwanzigpfündern auszurüsten. Mit dieser Flotte vermag man die Dänen vollständig in Schach zu halten, nicht nur die deutschen Küsten zu sichern, sondern auch eine Landung vor Kopenhagen zu bewerkstelligen,

### Literatur.

Reisen in die Felsengebirge Nordamerikas bis zum Hochplateau von Neumexico unternommen als Mitglied der in Auftrag der Regierung der Ver. Staaten ausgesandten Colorado-Expedition von Balduin Möllhausen. Mit 12 Abbildungen und einer Karte. Leipzig, Hermann Costenoble. 1861.

Der Zweck der in obigem Titel genannten Expedition war hauptsächlich, zu untersuchen, ob sich durch den Colorado eine Wasserverbindung zwischen dem Mononenland in den Rocky Mountains und dem Golf von Californien herstellen lasse. Dabei wurden mehre noch wenig bekannte Gebiete durchwandert und durchforscht. Der Verfasser schildert im ersten Band seine auf einem kleinen Dampfer unternommene Fahrt den Colorado aufwärts, dann im zweiten die Landreise von der Stelle, wo der Fluß schiffbar zu sein aufhört, durch die Gebiete verschiedner Indianerstämme, z. B. der Moquis und Kavaques, an den Rio Grande und dann über die Prairiewildniß östlich vom Gebirge nach dem obern Missouri. Seine Mittheilungen sind, wie die eingestreuten, im Novellenton erzählten Geschichtchen von Trappern und Hinterwäldern zeigen, auch auf Unterhaltung angelegt. Doch ist sein Talent in dieser Rücksicht schwach, und es begegnet ihm überhaupt häufiger als angenehm ist, daß er das Unwesentliche mit dem Wesentlichen verwechselt. Werthvoller sind die recht gut ausgeführten Abbildungen.

\*) Die dänische Flotte zählt 4 Linienschiffe (Segel) von 84—72 Kanonen, 7 Fregatten, von 60—48 Kanonen, 4 Corvetten, von 28—12, 4 Briggs, von 16—10, eine Ruderflottile von 67 Stück, 3 Schraubenfregatten von 300 und 400 Pferdekraft und 42, 42, 44 dreißigpfündigen Bombenkanonen, 2 Schraubencorvetten von je 260 Pferdekraft mit 16 und 12 Stück dreißigpfündigen Bombenkanonen, 6 Raddampfer von 260—80 Pferdekraft. Immerhin eine stattliche Macht, etwa die größere Hälfte ist für den Kriegsdienst verwendbar.