



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Zur deutschen Kriegsmarine. 1. : Die deutsche Handelsflotte und die  
übrigen Nationen.

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

### Zur deutschen Kriegsmarine.

1.

Die deutsche Handelsflotte und die der übrigen Nationen.

Die Vertheidigungsmittel Deutschlands gegen einen Angriff zu Lande sind unzweifelhaft an sich von einer solchen Größe und Beschaffenheit, daß sie von denjenigen selbst der größten Militärstaaten nicht übertroffen werden. Lediglich in der fehlerhaften politischen Gesamtverfassung Deutschlands liegen Gründe vor, welche Zweifel an der Wirksamkeit des deutschen Heerwesens hervorrufen können. Es ist anders mit den Vertheidigungsmitteln Deutschlands gegen einen Angriff zur See. Während in Preußen die Kriegsmarine erst im Werden begriffen ist, sind die übrigen deutschen Staaten ohne alle maritimen Vertheidigungsmittel. Der deutsche Seehandel ist bei jedem Seekriege der Zerstörung, die deutschen Küsten sind einer feindlichen Invasion oder feindlichen Raubzügen ausgesetzt, ein Schutz der deutschen Interessen jenseits des Meeres ist nicht vorhanden. Während die deutschen Heere den französischen und russischen mindestens gleichstehen, ist die deutsche Kriegsmarine nicht einmal der eines Staates wie Dänemark gewachsen.

Es sind das Dinge, die hundert Mal gesagt sind. Dennoch möchte gerade der jetzige Zeitpunkt sehr geeignet sein, die maritimen Vertheidigungsmittel Deutschlands in's Auge zu fassen. Denn es ist selbst dem kurzfristigsten Auge einleuchtend, daß die Verwickelungen des deutschen Bundes mit Dänemark die Möglichkeit eines Krieges in sich tragen, gewiß aber ist, daß die den bescheidenen Forderungen des deutschen Bundes gegenüber herausfordernde Haltung Dänemarks sich weniger auf die eigene Stärke, als auf die Schwäche Deutschlands zur See stützt.

Die folgenden Erörterungen mögen einen Beitrag zur Förderung einer Gelegenheit bilden, welche Deutschland deshalb wesentlich angeht, weil sie zugleich eine Frage seiner Macht und Ehre und seines Nationalwohlstandes ist.

Der Besitz einer Handelsflotte fordert den Besitz einer Kriegsmarine. Ohne die letztere ist die erstere nur ein unsicherer Besitz, — ein Besitz, der von der Gnade derjenigen Nationen abhängig ist, die eine Kriegsmarine zu ihrer



Verfügung haben. Je größer die durch eine Kriegsmarine nicht geschützte Handelsflotte einer Nation ist, desto größer ist auch die Abhängigkeit des Wohlstandes derjenigen Nation, welche diese Handelsflotte besitzt, von denjenigen Staaten, welche zur See bewaffnet sind. Denn desto größer ist die Summe, der Werth, welche im Falle eines Seekrieges der Vernichtung Preis gegeben werden.

Nur eine Kriegsflotte, welche im richtigen Verhältniß zur Handelsflotte steht, vermag einer Nation diejenige freie politische Bewegung zu sichern, welche durch das Bewußtsein entsteht, daß sie die Vertheidigung ihres Eigenthums wenigstens versuchen kann.

Andererseits ist die Existenz einer Handelsflotte die natürliche Bedingung einer Kriegsflotte. Die Bemannung der Kriegsmarine muß aus der Handelsflotte hervorgehen. Der Dienst auf dieser ist die Vorbereitung für den Dienst auf den Kriegsschiffen, die Handelsflotte ist zugleich Schule und Reserve der Kriegsflotte, und wo sie, wie in Rußland, dieses wegen ihrer Geringfügigkeit nicht sein kann, krankt die Kriegsmarine an einer unheilbaren Schwäche.

Die nachfolgende statistische Vergleichung der Handelsflotten wird die Frage zu beantworten dienen:

ob Deutschland einer Kriegsmarine bedarf, und

ob Deutschland die natürliche Grundlage einer Kriegsmarine besitzt.

Für Unkundige ist dem Folgenden nur noch die Bemerkung vorauszuschicken, daß es bei der Handelsflotte, weil sie zum Transport bestimmt ist, wesentlich auf die Tragfähigkeit der Schiffe ankommt. Dieselbe wird durch die Tonnenzahl ausgedrückt. Der Tonnengehalt eines Schiffes bezeichnet, daß das Schiff fähig ist, ein gewisses Gewicht zu tragen. Die Tonne wird zu 2000 Pfund berechnet.

Die übrigen Verhältnisse, wie die Zahl der Schiffe und der Mannschaft, stehen mehr oder weniger mit der Tonnenzahl in Verbindung. Die Zahl der Schiffe ist von untergeordneter Bedeutung, der Tonnengehalt ist das Entscheidende.

Es haben die Handelsflotten der einzelnen Länder folgende Tragfähigkeit:

1) England (1859) mit den Colonien . . . . .	5,609,623 Tonnen
2) Nordamerika (1858) . . . . .	5,049,807 "
3) Norddeutschland (1859/60) nur Seeschiffe . . . . .	1,007,676 "
See- und Küstenschiffe*) . . . . .	1,100,000 "
4) Frankreich (1859) . . . . .	952,000 "
5) Norwegen (1856) . . . . .	621,721 "
6) Niederlande (1859) . . . . .	552,725 "
7) Italien (1854, 1857/59) . . . . .	542,423 "
8) Spanien (1859) . . . . .	349,733 "

\*) Mit Schleswig und Holstein 1,250,000 Tonnen. — Uebrigens sind bei fast allen aufgeführten Staaten die Küstenschiffe mitgerechnet.

9) Oestreich (1859)	349,491	Tonnen
10) Griechenland (1857)	325,000	"
11) Schweden (1858)	301,662	"
12) Dänemark (1858)	214,320	"
Schleswig	91,405 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
Holstein	65,187 <sup>3</sup> / <sub>4</sub>	"
13) Rußland (1858)	172,605	"
14) Portugal (1854)	82,402	"
15) Belgien (1860)	36,522	"

Der Tonnengehalt der türkischen Handelsflotte ist nicht bekannt, sie wird gewöhnlich auf 170,000 Tonnen geschätzt.

Die obigen Zahlen sprechen beredter als alle Phrasen. Sie zeigen, daß Norddeutschland, obwohl es keine Colonien hat, obwohl, von Preußen abgesehen, keine Kanone seine Handelsmarine schützt, dennoch den dritten Platz unter den seefahrenden Nationen einnimmt und eine Handelsflotte besitzt, der nur die französische nahe kommt, von der die übrigen Nationen aber weit entfernt sind. Und diese Handelsflotte war bisher in einem stetigen Wachsen begriffen und wird nach den Erfahrungen der Vergangenheit zu urtheilen auch in Zukunft sich noch vergrößern.

Werfen wir nun einen Blick auf die einzelnen Staaten und Stättlein, welchen Theile der norddeutschen Küsten angehören. Die Mängel der deutschen Rhedereistatistik erlauben uns hier nur in Betreff der Seeschiffe genaue und umfassende Angaben zu geben. Ueberdies betreffen dieselben zwei verschiedene Jahre.

Es hatten an Seeschiffen:

1) Preußen (1859)	1081	Schiffe von	334,254	Tonnengehalt.
2) Mecklenburg (1860)	381	" "	141,417	"
3) Lübeck (1860)	67	" "	9,780	"
4) Hannover (1860)	822	" "	97,111 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"
5) Oldenburg (1859)	632	" "	70,434	"
6) Bremen (1859)	262	" "	164,892	"
7) Hamburg (1860)	483	" "	189,888	"
	3728	" "	1,007,676 <sup>1</sup> / <sub>2</sub>	"

Demnach hat die deutsche Ostseeflotte 485,451 Tonnen, die deutsche Nordseeflotte 522,225<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Tonnen, so daß zwischen beiden deutschen Meeren ungefähr eine gleiche Vertheilung der großen Rhederei stattfindet.

Die Handelsflotte der Herzogthümer Schleswig-Holstein bringen wir hierbei nicht in Anschlag, weil wir es hier nur mit den realen Verhältnissen zu thun haben, die schleswig-holsteinischen Schiffe zur Zeit aber noch den Stempel „dänisches Eigenthum“ eingebrannt tragen und die dänische Flagge anstatt der alten schleswig-holsteinischen führen.

Die preussische Handelsmarine macht ein Drittel der gesammten deutschen aus. Wie ein Blick auf die obige Uebersicht zeigt, ist die preussische Handelsmarine die größte der Ostsee, größer als selbst die schwedische. Die obigen Zahlen des Tonnengehalts begreifen aber bei den deutschen Staaten\*) nur die für das hohe Meer bestimmten sogenannten Seeschiffe. Es sind dies Schiffe von einer verhältnißmäßig großen Tragfähigkeit.

Hierzu kommen nun noch die kleineren Schiffe und Fahrzeuge, welche man gewöhnlich als Küstenfahrer bezeichnet. Zu denselben kann man, insofern die Unter-Elbe und Unter-Weser, sowie die Emsmündung den Charakter von Meerbusen haben, auch diejenigen Fahrzeuge rechnen, welche diesen Flüssen in ihrem unteren Laufe angehören.

Die Zahl und Tragfähigkeit dieser kleineren Schiffe und Fahrzeuge ist uns nur bei einigen Staaten bekannt. Die deutsche officiële Statistik, welche die Rhederei meistens nur unter dem Gesichtspunkte des Seehandels betrachtet, weicht dadurch von der der meisten übrigen Nationen ab, daß sie nur die Seeschiffe und deren Tonnengehalt in Rechnung bringt.

Die kleineren Fahrzeuge der norddeutschen Küsten lassen sich daher nur bei einzelnen Staaten angeben und auch bei diesen nur nach Angaben, welchen verschiedene Principien der Zählung zum Grunde liegen. Wir finden für Preußen (1859) 561 Küstenfahrer, von denen keiner unter 20 Tonnen Tragfähigkeit hat, mit 14,432½ Tonnen; bei Mecklenburg (1856) 11,000 Tonnen; bei Hannover (1858) außer 22 Dampfschiffen (worunter auch Seedampfschiffe) mit 3163 Tonnen, 2078 Küsten- und Flußschiffe (der Unterelbe, Unterweser und Ems) mit 42,478 Tonnen; für Hamburg (1859), neben 17 Flußdampfschiffen, noch 1744 Flußfahrzeuge der Unterelbe angegeben.

Man kann hiernach den Tonnengehalt der sämtlichen kleineren Fahrzeuge der norddeutschen Staaten sehr niedrig auf über 100,000 Tonnen annehmen, wobei natürlich die eigentlichen Flußfahrzeuge und Fischerboote nicht mitgerechnet werden.

Die deutsche Handelsflotte ist nicht bloß durch ihre Gesamtgröße eine der ersten Europas, sondern zeichnet sich auch dadurch aus, daß die einzelnen Schiffe verhältnißmäßig groß sind.

Es ergibt sich dieß aus einer vergleichenden Berechnung der Gesamttonnenzahl auf jedes einzelne Schiff. Während z. B. bei Preußen von dem Tonnengehalt der Seeschiffe und Küstenfahrzeuge auf jedes einzelne Schiff durchschnittlich 212 Tonnen entfallen, berechnen sich bei England von dem

\*) Ein Zweifel könnte in diesem Punkt vielleicht in Betreff Dänemarks stattfinden, welches am 1. Januar 1859 632 Schiffe von der oben angegebenen Tragfähigkeit hatte. Das uns vorliegende statistische Material gestattet nicht mit Sicherheit zu erfahren, ob hierunter auch Küstenfahrer einbegriffen sind.

oben angegebenen Tonnengehalte auf jedes einzelne Schiff durchschnittlich 148, bei Dänemark 78, bei Frankreich sogar nur 62 Tonnen.

Die deutsche und speciell die preussische Rhederei dient, im Verhältniß zu der Mehrzahl der übrigen europäischen Staaten, überwiegend dem Handel nach entfernten Gegenden, und die einzelnen Schiffe sind daher durchschnittlich von einer verhältnißmäßig großen Tragfähigkeit. Von den 189,888 Tonnen der Hamburger Seeschiffe entfallen auf jedes Schiff durchschnittlich 390 Tonnen; jedes mecklenburgische Schiff hat durchschnittlich 364 Tonnen. Die Bemannung dieser Handelsmarine steht der keiner andern nach. Sie zeichnet sich aus durch Dauerhaftigkeit, Unererschrockenheit und Zuverlässigkeit — Eigenschaften, welche die deutschen Seeleute auf den Handelsschiffen der nordeuropäischen Völker vielfach gesucht sein lassen. Die Zahl der Seeleute der deutschen Handelsflotte, soweit dieselbe aus Seeschiffen besteht, beträgt etwa 30,000 Mann. Die genaue Zahl der Mannschaft ist nur bei einigen kleineren Staaten und bei Preußen bekannt. Preußen hatte 1859 auf 1088 Seeschiffen 10,271 Mann. Die Bemannung der Küstenfahrer ist auf 10—15,000 Mann anzunehmen. Preußen hatte 1859 auf 561 Küstenfahrern mit 14,432½ Tonnen 1303 Mann. Die Bemannung ist bei den kleineren Fahrzeugen verhältnißmäßig größer als bei den größeren Seeschiffen.

Die deutsche Handelsflotte, an Größe die dritte des Erdkreises, wird durch kein speciellcs Band gemeinsamer oder einheitlicher Institutionen zusammengehalten, nur daß jetzt ein gemeinsames Seerecht für dieselbe in Aussicht steht — soweit nicht etwa Hamburg, Bremen und Hannover an einzelnen Sägen dieses Seerechts Anstoß nehmen und deshalb dieses gemeinsame Band zerschneiden sollten. Diese deutsche Handelsflotte führt keine gemeinsame Flagge, und sie existirt daher auch als solche für die auswärtigen Nationen nicht.

Ob sie Deutschland wirklich angehört, ob sie nicht bei erster bester Gelegenheit von irgend einem noch so kleinen Seestaat theils vernichtet, theils in den Häfen eingeschlossen werden wird, das hängt von der Stärke des Schutzes ab, den ihr die Kanonen deutscher Kriegsschiffe verleihen.

## 2.

Die deutsche Kriegsmarine und die der übrigen Nationen.

Wenn die Vergleichung der Handelsflotten der verschiedenen Nationen sich nach dem vorliegenden statistischen Material nur insofern nicht mit Genauigkeit bewirken läßt, als die Grenze, von der an überhaupt gezählt wird, bei den verschiedenen Nationen eine verschiedene ist, so ist eine Vergleichung der Kriegsschiffen größeren Schwierigkeiten unterworfen. Es kommt, abgesehen von der Bemannung, nicht bloß auf die Zahl, sondern auch auf das Alter und die

Güte, sowie vor Allem auf das Bewegungsmittel der Schiffe, ob Ruder, Segel, Rad, oder Schraube, und ebenso nicht bloß auf die Zahl der Geschütze, welche sie führen, sondern wesentlich auf das Kaliber und die Art derselben an.

Bei der Dürftigkeit unseres statistischen Materials kann daher alle Vergleichung der Kriegsfлотten nur eine sehr generelle sein, zumal gerade in dem letzten Jahrzehnt die Flottenverhältnisse der meisten Nationen in einer großen Umwälzung begriffen sind.

Die nachfolgende Vergleichung der Handels- und Kriegsfлотten geht bei diesen von der Zahl der Geschütze aus, welche die Schiffe der einzelnen Staaten führen, nicht weil in der Zahl der Geschütze das richtigste Mittel der Vergleichung der Kriegsfлотten liegt, sondern weil dieselbe fast überall bekannt ist und meistentheils mit den andern in Betracht kommenden Verhältnissen in einer gewissen Conformität steht. Es würde richtiger sein, die Dampf- und Segelflotte getrennt zu behandeln, bei einzelnen Staaten wird dies später geschehen. Es besizzen:

eine Handelsflotte	eine Kriegsflotte
1) von über 5,000,000 Tonnen England Nordamerika	1) von über 12,000 Geschützen England Frankreich
2) von 500,000—1,000,000 Tonnen Frankreich Schweden-Norwegen Niederlande Italien	2) von 1500—5000 Geschützen Rußland Nordamerika Schweden-Norwegen Niederlande Italien
3) von 325—371,000 Tonnen Dänemark mit Schleswig-Holstein Spanien Oestreich Preußen Griechenland	3) von 800—1200 Geschützen Spanien Dänemark mit Schleswig-Holstein Oestreich
4) von 1—200,000 Tonnen Hamburg Rußland Bremen Hannover Mecklenburg	4) von 300—400 Geschützen Preußen Portugal

	eine Handelsflotte		eine Kriegsflotte
5)	von unter 100,000 Tonnen	5)	von unter 200 Geschützen
	Portugal		Griechenland
	Oldenburg		Belgien.
	Belgien		
	Lübeck		
	Kirchenstaat.		
			Ohne Kriegsflotte.
			Hamburg
			Bremen
			Hannover
			Mecklenburg
			Oldenburg
			Lübeck
			Kirchenstaat.

Diese Vergleichung drängt zunächst die Bemerkung auf:

daß die Nationen im Allgemeinen die Größe ihrer Kriegsflotten im Verhältniß zur Größe ihrer Handelsflotten eingerichtet haben.

Indessen finden sich Ausnahmen von diesem Princip und zwar nach beiden Richtungen hin. Auf der einen Seite gibt es zwei Staaten, deren Kriegsflotte weit außer Verhältniß zu der Größe ihrer Handelsflotten tritt. Es sind dies Frankreich und Rußland.

Frankreich, obwol seine Handelsflotte nicht ein Fünftheil der nordamerikanischen ausmacht, hat eine Kriegsflotte, welche etwa viermal so groß ist als die Nordamerikas, und diese Kriegsflotte mit etwas mehr als 12,000 Geschützen ist obendrein an Güte vielleicht nur von der englischen übertroffen.

Rußland hat seine Kriegsmarine verhältnißmäßig noch bedeutender gesteigert. Während seine Handelsmarine von ca. 170,000 Tonnen eine der kleinsten Europas ist und z. B. der einer einzelnen deutschen Stadt wie Bremen gleichkommt, von der einer andern deutschen Stadt wie Hamburg aber übertroffen wird, ist seine Kriegsmarine größer, wenn auch nicht besser, als die Nordamerikas.

Diese Erscheinung darf nicht auffallen. Frankreich und Rußland sind Großmächte. Dieselben besitzen ihre Kriegsflotten nicht bloß zum Schutze ihres Handels, sondern als ein Mittel, um ihrer Politik auf dem ganzen Erdkreise Nachdruck zu geben und dadurch eine einflußreiche Stellung in der Völkerfamilie zu behaupten.

Das Meer ist das große Verbindungsmittel zwischen den entfernten Ländern Europas und zwischen Europa und der übrigen Welt. Schon Ludwig der Bierzehnte und Peter der Große haben es erkannt, daß die Kriegsmarine ein

Mittel der Landesvertheidigung wie die Landarmee ist und daß sie in der Regel das einzige Mittel ist, durch welches der Einfluß eines Staats außerhalb des engbegrenzten Kreises der ihn unmittelbar umgebenden Länder begründet und geltend gemacht werden kann.

Auf der andern Seite gibt es Staaten, deren Kriegsflotte unter dem Niveau ihrer Handelsflotte steht.

Wir könnten hierzu vielleicht Nordamerika rechnen, indessen kommen für die Vereinigten Staaten eigenthümliche Verhältnisse in Betracht. Wir erwähnen darunter nur, daß dieselben der Seerechtsdeclaration des Pariser Congresses von 1856 nicht beigetreten sind, und daß es die Meinung der Staatsmänner der Vereinigten Staaten ist, bei einem Seekriege von dem vorbehaltenen Rechte, Caperbrieße auszugeben, den ausgedehntesten Gebrauch zu machen. Ein großer Theil der Handelsflotte ist daher unter Umständen Kriegsflotte. Die Staaten Europas haben sich im Verhältniß zu einander dieses Rechtes begeben. Auch Griechenland. Die Schwäche der griechischen Kriegsflotte rechtfertigte sich bis zu jener Pariser Seerechtsdeclaration gleichfalls mit der Voraussetzung der Anwendung der Caper im Kriege gegen die Türkei.

Zur Zeit des Freiheitskrieges hatte die ganze griechische Seerüstung lange Zeit nur aus bewaffneten Handelsschiffen bestanden und hatte, bei der Eigenthümlichkeit der griechischen Gewässer und der griechischen Marine große Erfolge erzielt. Seit 1856 wird sich dies wenigstens nur auf Umwegen wieder erreichen lassen.

Abgesehen von diesen beiden durch besondere Verhältnisse gerechtfertigten Ausnahmen treten nur die deutschen Staaten als solche hervor, deren Kriegsflotte unter dem Verhältnisse ihrer Handelsflotte steht.

Was Preußen betrifft, so werden wir noch Gelegenheit haben, die Flottenverhältnisse desselben näher ins Auge zu fassen. Es mag indeß schon hier erwähnt werden, daß die preussische Regierung seit einem Jahrzehnt den großen Mangel einer maritimen Landesvertheidigung erkannt hat und im Begriffe steht, diesen Mangel zu ergänzen. Preußen wird hierbei durch den überkommenen Bestand einer Segelflotte, die zu gut ist, um die Schiffe einfach zu beseitigen und doch nicht gut genug, um den erhöhten Anforderungen zu genügen, nicht wie andere Seestaaten gehindert.

Der Umstand, daß Preußen mit Errichtung einer Kriegsmarine zu einer Zeit begonnen hat, in der sich die große Revolution des Seewesens durch die Erfindung der Schraube und der gezogenen Kanonen vollzog, hat schon jetzt die Folge gehabt, daß man bei der preussischen Flotte weniger als bei einer andern die Zahl der Geschütze als Maßstab des Werths der Marine in Betracht ziehen darf.

Es unterliegt keinem Zweifel, daß Preußen seine Kriegsmarine sehr bald nicht nur in ein richtiges Verhältniß zu seiner Handelsflotte, sondern auch zu seiner Stellung als europäische Großmacht bringen wird.

Ohne jede Kriegsmarine sind von allen europäischen Seestaaten nur die dem deutschen Bunde angehörigen drei Hansestädte, die drei monarchischen Staaten Hannover, Mecklenburg und Oldenburg und der Kirchenstaat.

Jene deutschen Staaten haben zusammen eine Handelsflotte von ungefähr 800,000 Tonnen, d. h. eine Handelsflotte, welche, doppelt so groß als die preußische oder dänische, nur wenig hinter der gesammten französischen zurücksteht.

Jeder einzelne dieser Staaten hat, von Oldenburg und Lübeck abgesehen, eine Handelsmarine, welche ungefähr so groß ist, als die Rußlands, fast doppelt so groß als die Portugals, ja selbst die oldenburgische Handelsmarine ist noch immer größer als die Belgiens.

Wenn diese deutschen Staaten es nicht für erforderlich erachten, ihre Küsten und ihre Handelsflotte zu schützen, so kann man versucht sein, dahinter eine tiefe Staatsweisheit zu vermuthen. Diese Vermuthung ließe sich um so eher rechtfertigen, als wenigstens die drei alten Hansestädte, sowie die beiden mecklenburgischen Seehäfen Rostock und Wismar eine Zeit größerer Blüthe gekannt haben und als diese bessere Zeit mit dem Besiz einer Kriegsmarine zusammenfiel, — einer Kriegsmarine, welche damals die nördlichen Meere beherrschte.

Leider aber wird die Annahme, daß die Wehrlosigkeit jener deutschen Bundesstaaten zur See ein Ergebnis höherer politischer Reife sei, sehr geschwächt, wenn man auf einen nur um zwölf Jahre entlegenen Zeitabschnitt, zurückblickt.

Zur Zeit des dänischen Krieges sahen wir die Regierungen eines Theiles dieser Staaten ängstlich bemüht, sich von dem nationalen Verbande, dem sie angehören, loszusagen, und von dem Wunsche beseelt, eine neutrale Stellung zwischen dem Lande, zu dem sie gehörten, und dem Feinde einzunehmen; wir sahen dann, da diese Neutralitätsversuche scheitern mußten, diese Staaten sämmtlich während zweier Jahre in ihren wesentlichsten Interessen wehrlos geschädigt; wir sahen ihre Strommündungen und Häfen, denen ein großer Theil des Weltverkehrs angehört, durch einzelne schlecht armirte und noch schlechter bemannte dänische Schiffe dem Weltverkehre abgesperrt, ihre Handelsschiffe von einem Feind weggenommen, der zu den schwächsten Seestaaten Europas gehört und dessen Handelsflotte bei dem Abfall der Herzogthümer nur um wenig größer als die jedes einzelnen wichtigeren jener Staaten war.

Wir sahen jene Staaten, weil sie das Nothwendige und Wichtige nicht gethan hatten, weit größere Geldeinbußen erleiden, als wenn sie vorher ihre maritime Vertheidigung so geordnet hätten, wie dies von den andern europäischen Staaten zu geschehen pflegt.

Wenn diese souveränen deutschen Staaten jetzt nach Ablauf von zwölf Jahren dem Beispiele Preußens noch nicht gefolgt sind, wenn sie weder für die active Vertheidigung ihrer Küsten noch für den Schutz ihres Handels und ihrer Schiffe gesorgt haben, so dürfen wir darin keineswegs den Abglanz höherer patriotischer Weisheit erblicken. Wol aber dürfen wir fragen, weshalb denn die ernsten und beschämenden Lehren einer so nahen Vergangenheit an ihnen spurlos vorübergegangen sind? Und wir gestehen, daß es uns schwer wird, eine Antwort auf diese Frage zu finden. Ist es Mangel an demjenigen patriotischen Geist, auf den der Hamburger, Bremer und Hannoveraner sonst doch stolz zu sein pflegt? Ist es jene in Deutschland so oft vorkommende Neigung, den Nachbarn (hier Preußen) zuzumuthen, was man selbst zu thun unterläßt? Ist es die Lähmung des nationalen und staatlichen Sinnes, welche sich bei starker Ausbildung des provinziellen und communalen Lebens, wie es in Hannover, Mecklenburg und den Hansestädten existirt, häufig findet? Fühlen jene Staaten sich nur als Provinzen und Communen, denen nur die Fiction der Souveränität anhaftet, und sind sie gefühllos für die höheren Aufgaben einer wirklichen Staatsgesellschaft? Oder wäre es bei allen jenen Regierungen derselbe Mangel an nationalem Ehrgefühl und patriotischem Interesse, der einige von ihnen berühmt gemacht hat?

Wir wollen diese Fragen hier nicht zu beantworten suchen. Wir wollen aber constatiren, daß jene Staaten allem Anschein nach einem neuen Seekriege entgegengehen, wenn man anders den Kampf Bewaffneter gegen Wehrlose überhaupt einen Krieg nennen kann, jedenfalls einer neuen und vielleicht einer radicalen Zerstörung ihres Handels und ihrer Schifffahrt, der Quelle ihres Wohlstandes. Wir wollen hier schon andeuten, daß eine jener Regierungen und gerade diejenige, welche am eifrigsten jenen Krieg heraufbeschworen hat, den von Preußen am Bunde vorgeschlagenen Maßregeln zur Vertheidigung der deutschen Küsten entgegenarbeitet.

Deutschland aber wird erkennen, was ihm seine seebespülten Küsten mit einer rüstigen und thätigen seemännischen Bevölkerung nützen, so lange sie in den Händen von Staaten sind, denen nicht die Macht, wol aber der Sinn für die nationalen Aufgaben fehlt.

Indessen, so lange einmal diese Verhältnisse, wie sie jetzt in Deutschland herrschen, dauern, müssen wir mit denselben rechnen. Wir werden in den nächsten Artikeln auf Grund der bestehenden Verhältnisse die Seevertheidigung Deutschlands und insbesondere seine Vertheidigung gegen Dänemark in Betracht ziehen.

Es ist möglich, daß es noch nicht zu spät ist, diese nationale Lebensfrage zu erörtern.