



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur deutschen Kriegsmarine. 3. : Wozu überhaupt eine Kriegsmarine?

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

Zur deutschen Kriegsmarine.

3.

Wozu überhaupt eine Kriegsmarine?

Wenn man sechs deutsche Küstenstaaten mit einer bedeutenden Handelsflotte und ohne alle und jede Kriegsflotte sieht, so darf man sich nicht enthalten, diese Frage aufzuwerfen. Die Regierungen dieser Staaten werden ohne Zweifel den Ruf nach einer Kriegsmarine als ein Product phantastischer Schwärmerei betrachten und derselben die imponirende Macht höherer Verstandesreife entgegensetzen. Die patriotische Weisheit, welche diese deutschen Regierungen von der Errichtung einer Kriegsmarine abhält, steht indeß einzig in der Geschichte da, und sie wird noch nach Jahrhunderten als ein bezeichnendes Merkmal der Verkommenheit der kleinstaatlichen und anarchischen Zustände Deutschlands dastehen.

Denn es ist nicht eine politische Theorie, sondern es ist die Praxis der Jahrtausende, in welche die Geschichte der civilisirten Welt zurückreicht, daß Küstenstaaten und zumal solche, welche in einem größeren Umfange am Seehandel Theil nahmen, sich und ihr schwimmendes Eigenthum durch bewaffnete Schiffe zu schützen suchten. Das Alterthum und das Mittelalter sind wie die neuere Zeit in diesem Punkte einig.

Die Gründe, welche diese Bewaffnung fordern, sind immer dieselben geblieben. Es sind in letzter Instanz ebendieselben Gründe, welche auf dem festen Lande eine bewaffnete Macht geschaffen haben, es ist die Nothwendigkeit eines Schutzes für die persönliche Freiheit, das Eigenthum und das bestehende Gemeinwesen, d. h. des Schutzes derjenigen Güter, ohne die das menschliche Dasein werthlos wird. Versuchen wir es in kurzen Zügen die Zwecke vorzuführen, welche eine Kriegsmarine im Frieden wie im Kriege zu verfolgen hat, und machen wir schon hier darauf aufmerksam, daß eine Flotte in Folge der wenig gesicherten Verhältnisse der nichteuropäischen Meeresküsten, zum Unterschied von einer Landarmee, auch schon im Frieden eine unmittelbar wirksame Thätigkeit zu üben hat. Denn es ist mit dem Meere und seinen Küsten noch jetzt ähnlich, wie es auf dem Festlande in den Zeiten des Mittel-

alters war: es ist der ununterbrochene bewaffnete Schutz des schwimmenden Eigenthums auch selbst für denjenigen Staat, welcher im tiefen Frieden lebt, erforderlich.

Die Kriegsfлотten der seemächtigen Staaten haben in neuerer Zeit freilich die europäischen und zum größten Theil auch die amerikanischen Meere von Seeräubern gereinigt; die Seeräuberei beschränkt sich, von einzelnen zeitweilig unsichern Punkten des mittelländischen Meeres abgesehen, gegenwärtig auf die westlichen Gewässer des Stillen Meeres, und wirklich gefahrvoll sind dem Schiffer nur noch diejenigen Meeresgegenden, an welchen malayische Völkerschaften wohnen.

Aber die Seeräuberei des Mittelalters ragt auch noch in Europa in einem durch völkerrechtliche Jurisprudenz organisirten Stücke selbst in die neueste Zeit hinein, — in der Behandlung, welche den Neutralen von den Kriegführenden zu Theil werden kann. Freilich hat vor Kurzem der Pariser Congress das schwimmende Eigenthum der Neutralen im Allgemeinen als unverleglich anerkannt, aber abgesehen davon, daß die vier Sätze dieses Congresses, außer von Brasilien, nur von den Staaten Europas anerkannt worden sind, so ist doch der willkürlichen Behandlung der Neutralen durch die Dehnbarkeit der Begriffe der Contrebande, des Untersuchungsrechts und der Blockade noch eine weite Thüre offen geblieben, und nur derjenige Staat, der die Verletzung der Rechte seiner Flagge nöthigenfalls rächen, der seinen Handelsschiffen durch Kriegsschiffe einen unmittelbaren Schutz gewähren kann, darf hoffen, daß die Neutralität seiner Flagge wirkliche Achtung finde.

Jene Rechtsunsicherheit des europäischen Mittelalters findet sich aber noch heute unausgesetzt in den halbbarbarischen Küstenländern jenseits des Meeres und macht für die civilisirten Völker die unausgesetzte Beschützung ihrer Staatsangehörigen zur Nothwendigkeit.

In Europa ist gegenwärtig die Rechtsicherheit in dem ausgedehnten Maaße vorhanden, daß der Fremde überall das gleiche Recht wie der Einheimische findet. Der Handel und die Schifffahrt führen aber den Deutschen an Küsten, wo diese Rechtsgleichheit für Alle keineswegs stattfindet und wo sie noch nicht einmal für die Einheimischen begründet ist.

An den Küsten West- und Ostafrikas, Ostasiens und in dem ganzen ehemals spanischen, jetzt in die Barbarei zurücksinkenden Amerika hat der Fremde nur in so weit die Anerkennung seiner Rechte zu erwarten, als diese Anerkennung den momentanen und vermeintlichen Interessen der Bevölkerung entspricht, er darf sich namentlich dann, wenn seine Rechte mit den Interessen der Machthaber collidiren, auf die rücksichtsloseste Behandlung gefaßt machen.

Die Regierungen dieser Länder und zum Theil auch die Privaten bezahlen dem Fremden selbst gewöhnliche Schulden oft nur Angesichts der geöffneten

Kanonenlufen. Die Furcht vor der Einäscherung der Küstenplätze muß oft in's Mittel treten, um nur die einfache Vertreibung der Fremden zu verhindern. Nur das Erscheinen von Kriegsschiffen seiner Nation vermag dem Fremden diejenige Rechtsicherheit zu geben, die er zur Betreibung seiner Geschäfte und nicht selten zur Erhaltung seines Lebens und seiner Freiheit bedarf. Obwohl alle Küstenvölker des Erdkreises sehr wohl wissen, daß der Engländer einer seemächtigen Nation angehört, müssen doch selbst englische Kriegsschiffe fast jedes Jahr an jenen Küsten zum Schutze ihrer Staatsangehörigen einschreiten.

Die deutsche Handelschiffahrt nach den afrikanischen Küsten ist grade, weil ihr jeder Schutz fehlt und weil grade hier dieser Schutz mehr als anderswo eine Bedingung der Existenz ist, äußerst gering, aber desto lebhafter bewegt sich der deutsche Handel an den ostasiatischen Küsten, und was das vormal's spanische Amerika betrifft, so darf ohne Uebertreibung angenommen werden, daß in den Küstenplätzen desselben wenigstens eben so viele Deutsche als Engländer leben, und zwar solche Deutsche, welche sich keineswegs als Ausgewanderte betrachten, sondern die sich kürzere oder längere Zeit dort aufhalten, um Handelsverbindungen anzuknüpfen oder aufrecht zu erhalten.

Wir haben noch nie gehört, daß Hamburg oder Bremen zum Schutze ihrer Rechte und Interessen in diesen Ländern thatsächlich eingeschritten seien.

Nicht weil die Rechte und Interessen hanseatischer Bürger dort nicht ebenso oft oder häufiger verletzt würden, als die der Engländer, sondern weil sie in ihrer freigewählten Wehrlosigkeit dieselben nicht zu schützen vermögen. Der Deutsche, der nicht etwa Preuße ist, mag zusehen, wie er dort zu seinem Rechte kommt, er mag sich in die Ungerechtigkeiten finden lernen, und wird ihm zu schlimm mitgespielt, so sucht er meistens Hilfe bei den Vertretern solcher fremder Regierungen, denen Kriegsschiffe zu Gebote stehen, seine vaterländische Regierung wird, wenn er so thöricht ist, sich an dieselbe zu wenden, ihrerseits nur bitten können.

Den prägnantesten Ausdruck findet das Gesagte darin, daß vor Kurzem Hamburg über einen Vertrag, irren wir nicht mit Venezuela, unterhandeln ließ, in welchem die alte Hansestadt im Voraus auf jeden Ersatz des Schadens, welcher Hamburgern in bestimmten Fällen bei den dort gewöhnlichen inneren Unruhen zugefügt werden möchte, verzichtete. Wir wissen nicht, ob der Hamburger Senat diesen Vertrag ratificirt hat, die Ratification stand indeß so nahe bevor, daß von Berlin aus dieser Scandal, welcher durch jene zum ersten Male einem jener halbbarbarischen Staaten zugestandene Bedingung künftige Vertragsabschlüsse des Zollvereins mit jenen Staaten sehr erschweren müßte, officiös zur Sprache gebracht wurde.

Es ist aus hanseatischen Nachrichten bekannt, daß nur das Erscheinen

preußischer Kriegsschiffe eine Austreibung der Deutschen aus Japan oder ihre Bedrückung verhinderte.

Die Thätigkeit und der wagende Sinn des Deutschen führt ihn an die Küsten aller Welttheile, Fleiß und Mäßigkeit lassen ihn überall einen Platz finden, von dem aus er Handelsverbindungen anknüpft, welche schließlich zur Bereicherung seines Vaterlandes dienen. Aber nirgends findet, abgesehen von Preußen, der Deutsche einen Schutz, nirgends eine legitime Förderung seiner Interessen, weder die Anlehnung an deutsche Colonien, noch die Fürsprache der Feuerkünde. Das Höchste, was ihm sein Vaterland gewährt, ist der sog. Schutz der Handelsconsuln; was aber der Schutz der Vertreter ohnmächtiger Staaten zu bedeuten hat, bedarf nicht der Ausführung. Die natürliche Folge dieser Zustände ist, daß der Deutsche in der Concurrnz mit dem Engländer, Franzosen u. s. w. zurücksteht, und daß daher auch der Industrie Deutschlands nicht diejenigen Absatzquellen geöffnet sind, welche der anderer Nationen fließen. Nur soweit Preußen jetzt an jenen Küsten seine Kriegsschiffe erscheinen läßt, macht sich eine Besserung dieser Verhältnisse schon jetzt fühlbar. Es beginnen — um diesen Gesichtspunkt nicht zu vernachlässigen — sich die Kosten der preußischen Kriegsmarine zu verzinzen.

Wir haben bisher nur von der Wirksamkeit einer Kriegsflotte im Frieden gesprochen. Auch im Kriege wird der Besitz einer solchen für die am Seehandel beteiligten Nationen nicht nur durch die allgemeinen Erfordernisse der Landesvertheidigung, sondern noch durch besondere Verhältnisse zu einer Nothwendigkeit gemacht. Denn das Völkerrecht, welches im Landkriege die Achtung des fremden Privateigenthums und des regelmäßigen Verkehrs gebietet, ist im Seekriege noch nicht bis zu dieser Entwicklung gelangt.

Es sind zwei Sätze des Völkerrechts, welche den Seekrieg für die Privaten verderblicher machen, als es der Landkrieg ist. Erstens: Das einem Unterthanen der einen kriegführenden Macht gehörende Schiff kann, mit dem Privateigenthum darauf, soweit es Eigenthum von Unterthanen dieser Macht ist, von dem Feinde weggenommen und in aller Form Rechts für sein Eigenthum erklärt werden. Zweitens: Jeder Kriegführende hat das Recht, jeden Seeverkehr anderer Nationen mit der feindlichen Küste abzusperren. Das neutrale Schiff, welches die Blockade bricht, d. h. dieses Recht verletzt, wird Eigenthum der blockirenden Macht.

In Folge des ersten Satzes sind Handelsschiffe und die darauf befindlichen Waaren des schwächeren kriegführenden Theils ein Raub des Feindes. Seine Schifffahrt hört auf und die Millionen, welche in derselben befindlich sind, werden ein unfruchtbares Capital.

In Folge des zweiten Satzes hört der Seeverkehr und damit der Seehandel des schwächeren Theiles überhaupt auf. Nicht bloß die Küsten, son-

dem auch das Binnenland, welches bisher von denselben versorgt wurde, muß, da weder das eigene, noch ein fremdes Schiff mehr an die Küste gelangen kann, durch gesteigerte Preise der fremden Waaren, verringerten Werth der eigenen Producte, verminderte Benugung der Verkehrsanstalten z. B. der Eisenbahnen, in allen volkwirtschaftlichen Beziehungen die Leiden des Seekriegs empfinden. Aber diese Wunden werden nur dem Wohlstand des schwächeren Theils geschlagen. Durch eine ausreichende Kriegsflotte wird es möglich, die Handelsflotte auf den Meeren in ihrer Fahrt vor dem legalisirten Seeraub zu sichern und die Blockade auch nur einzelner Plätze entweder zu hindern oder, wenn sie versucht wird, dieselbe zu zerstören und dadurch die Leiden des Krieges auf die geringeren zurückzuführen, welche der Landkrieg im Gefolge hat, — Leiden, die das Privateigenthum und den Verkehr mit der übrigen Welt doch immer nur indirect treffen. Neben diesen, aus der Eigenthümlichkeit des Seekrieges hervorgehenden Zwecken der Beschützung des Privateigenthums und des internationalen Verkehrs ist die Flotte im Kriege wie die Landarmee ein Mittel der Landesvertheidigung, sowol der eigentlichen Vertheidigung als auch der die Vertheidigung vorwegnehmenden Offensive.

Der Saum, wo das Festland vom Meer berührt wird, ist eine Landesgrenze, wie jede andere, und nur dadurch unterschieden, daß sie freilich nicht so leicht überschritten wird, als die meisten continentalen Grenzen, daß sie aber auch nicht bloß von den Truppen des angrenzenden Staats, sondern von denjenigen aller Seestaaten angegriffen werden kann. Diese Wassergrenze ist zugänglicher als alle anderen. Zu ihrer Vertheidigung genügen stehende Landbefestigungen nicht, dieselbe kann mit Erfolg nur durch schwimmende Batterien, bewaffnete Fahrzeuge bewirkt werden.

Ein Krieg mit Frankreich oder Rußland würde Deutschland sehr bald zeigen, daß nicht bloß über die Landesgrenze, sondern auch über die Seegrenze feindliche Truppen eine Invasion versuchen können.

Andrerseits hat grade die neueste Zeit gezeigt, welch' ein furchtbares Angriffsmittel eine Kriegsflotte im Landkriege durch die Ausbildung des Seetransports geworden ist. Rußland und Oestreich sind beide freilich nur durch Landarmeen besiegt worden, aber nur weil dieselben von Kriegsflotten unterstützt wurden. Der Angriff auf Sebastopol, das rasche und ungefährdete Erscheinen der französischen Hilfstruppen auf dem italienischen Kriegsschauplatz und die Bedrohung des Festungsvierecks von Osten aus wurde nur durch die von den Siegern über das Meer geübte Herrschaft möglich. Für denjenigen der kriegführenden Theile, der zur See das Uebergewicht hat, ist das Meer eine Brücke, die seine Truppen mit geringeren Schwierigkeiten in die entferntesten Gegenden führt, als es zu Lande geschehen könnte, und ist für seine Gegner andrerseits ein meilenbreiter Graben. Dieses Uebergewicht

gestattet dem zur See Herrschenden nicht bloß befestigte Seeplätze des Feindes durch vollständige Einschließung zu bezwingen, seine am Lande operirenden Truppen, wie dies namentlich in einem deutschen Kriege gegen Rußland entscheidend sein würde, in steter Nähe seiner Hilfsquellen den Weg in Feindesland längs der Küste machen zu lassen, sie gestattet ihm seine Operationsbasis auf das Meer selbst zu legen und von einem unerwarteten Punkte aus anzugreifen. Dem zur See Schwachen bleibt die See überall ein verbotenes Gebiet, von dem aus er angegriffen werden, in welches hinein er aber nicht angreifen kann.

Diese zum Theil erst durch die Anwendung der Dampfkraft zu ihrer vollständigen Entwicklung gelangten und noch nicht fixirten Elemente der neueren Kriegsführung machen für einen Staat, der seine Unabhängigkeit behaupten will, den Besitz einer Kriegsflotte zur unabweislichen Nothwendigkeit.

Nur wenn er den Besitz des Meeres andern Mächten wenigstens freitig machen kann, wird seine Politik durch berechtigte Rücksichten auf die Erhaltung seiner Schifffahrt und seines Handels d. h. auf sehr wesentliche Quellen des Nationalwohlstandes nicht beengt sein. Nur dann wird er auf eine Landesvertheidigung rechnen können, welche zum Schutz der Meeresgrenze nicht große Truppenmassen vom Kriegsschauplatz abzieht, und welche die Vertheidigung dieser Grenze nicht erst im eigenen Lande beginnt; nur durch das Zusammenwirken einer Flotte und eines Landheeres wird die Landesvertheidigung Deutschlands gegen Seemächte, und es gibt keine Mächte, die nicht zugleich Seemächte wären, — eine vollständige, die Bundesgenossenschaft Deutschlands anderen Staaten von Werth sein.

Ehe der Seeverkehr seine heutige Ausdehnung, ehe die transatlantischen Länder für Europa eine in das System ihrer Politik eingreifende Bedeutung erhalten hatten, konnte auch ohne Flotte eine bloße Landmacht die Stelle einer Macht ersten Ranges einnehmen. Gegenwärtig würde sich die Frage aufwerfen lassen, ob eine bloße Landmacht ohne Kriegsmarine im Stande wäre, die Stellung einer Großmacht zu erringen oder zu behaupten. Es mögen das diejenigen überlegen, welche in der Gewöhnung an die Begriffe vergangener Zeiten und unbekannt mit den Veränderungen, denen die Welt in den letzten Jahrzehnten entgegen gegangen ist, die preußische Kriegsmarine für einen Luxusartikel halten. Seestaaten aber, welche auch heute noch eine Kriegsmarine als überflüssig betrachten, verdienen dieselbe Achtung und dasselbe Schicksal wie diejenigen Staaten, welche zur bewaffneten Vertheidigung ihrer Landesgrenzen Truppen für überflüssig erachten, und den Landesfeind mit Bitten zu erweichen hoffen.

Die unmittelbaren Anforderungen der Gegenwart an die Kriegsmarine.

Es werden noch mehre Jahre vergehen müssen, ehe Deutschland im Stande sein wird eine Flotte aufzustellen, welche der Größe seiner Handelsflotte und seiner politischen Stellung entspricht. Das Stadium der Vorbereitung dafür ist als schon überwunden zu betrachten, seitdem Preußen den Schiffsbau selbständig begonnen und sich den Kern eines Marineoffiziercorps gebildet hat. Es handelt sich für die Zukunft um die weitere Entwicklung auf diesen Grundlagen.

Indessen auch die Gegenwart stellt Anforderungen, welche unbedingt eine Befriedigung erheischen — unbedingt, weil die sofortige Erfüllung derselben die Unabhängigkeit, die Ehre und den Wohlstand der Nation bedingen. Zum Glück sind diese Anforderungen so bescheiden, daß sie rasch und leicht befriedigt werden können.

Es ist die Aufgabe der Gegenwart und nächsten Zukunft, Deutschland gegen Frankreich sicher zu stellen und die Lösung der schleswig-holsteinischen Frage herbeizuführen. Beides kann nur durch die sofortige Herstellung einer besseren Seevertheidigung geschehen.

Fassen wir zunächst die Vertheidigung gegen Frankreich in's Auge.

Soweit dieselbe von der Landarmee abhängt, ist in den letzten Jahren in Deutschland oder richtiger in Preußen Großes geschehen. Die preußische Armee wird in einer Weise verstärkt und organisirt, daß sie allen Eventualitäten genügen kann und die verhältnißmäßig sehr schwachen Contingente der übrigen Bundesstaaten sind wenigstens in Zahl und Organisation nicht zurückgegangen, was bei dem gänzlichen Mangel einer wirklichen patriotischen Gesinnung der meisten mittelstaatlichen Regierungen schon immerhin als ein Gewinn betrachtet werden kann.

Es handelt sich aber darum, daß der Landkrieg gegen Frankreich so geführt werden könne, daß die Rücksichten auf die Seeküste auf denselben nicht einen unheilvollen Einfluß üben, daß der Mangel einer größeren Kriegsmarine nicht für die Landesvertheidigung entscheidend werde.

Dies kann nur dadurch bewirkt werden, daß die Küstenvertheidigung Deutschlands den Forderungen des heutigen Kriegswesens entsprechend organisirt werde.

Die Erfahrungen des Krimkrieges und noch mehr die rasche Ueberführung einer großen französischen Armee nach Genua haben gezeigt, auf welcher hohen Stufe das französische Seetransportwesen steht; dasselbe wird allem Anscheine nach noch weiter entwickelt, wie denn der französische Erfindungsgeist sich grade dem maritimen Gebiete zugewandt zu haben und Europa Ueber- raschungen bereiten zu wollen scheint.

Wenn auch französische Landungen nicht wol eine wirkliche Invasion zum Zweck haben können, so können dieselben doch ernstliche Diversionen für die Operationen der deutschen Landheere herbeiführen. Nur die preußische Ostseeküste ist durch die Natur, durch starke Festungen und die schon vorhandenen Marinemittel hiergegen im Wesentlichen gesichert.

Die nordwestlichen Staaten Deutschlands, deren Küsten gute Landungspunkte darbieten, vor Allem Hannover, Oldenburg und Mecklenburg haben ebensowenig für Festungen als für Kriegsschiffe gesorgt, und es liegen daher große Länderstrecken, durch permanente Vertheidigungen nicht beschützt, dem Feinde offen da. Ein an den Weser- oder Elbmündungen oder bei Wismar gelandetes Truppencorps findet an preußischen Festungen, an Minden, Magdeburg und Spandau die ersten künstlichen Hindernisse.

Diese Gefahr, welche zugleich die andere involvirt, daß die beiden großen Handelsplätze Deutschlands während eines französischen Krieges, wenn auch nur vorübergehend vom Feinde besetzt werden, macht es zur dringenden Nothwendigkeit, nicht nur Eisenbahnen zu bauen, welche der Küste parallel gehen, und diejenigen Punkte, welche eine feindliche Landung ermöglichen, zu besetzen, sondern auch, da diese Befestigungen immer nur von untergeordnetem Werthe sein werden, vor Allem rasch zum Bau von Kriegsschiffen und namentlich einer genügenden Anzahl von Schraubenkanonenbooten zu schreiten. Ob überhaupt die alte Ueberlegenheit von Strandbatterien gegenüber Kriegsschiffen noch heute fort dauert, unterliegt Zweifel; freilich wird auch noch gegenwärtig der Schuß von Stein und Erde dem hölzernen Walle vorzuziehen sein, aber durch die gezogenen Kanonen und durch die Anwendung der Schraube, welche den Angriff auch bei Windstille gestattet, hat die Schiffsartillerie eine Trefffähigkeit erlangt, deren Mangel früher die Erfolge der Landbatterien zu einem großen Theile bedingte.

Jedenfalls aber gibt es Verhältnisse, wo die Vertheidigung der Küste durch bewegliche Batterien einen großen Vorzug bietet. Einige dieser Verhältnisse lassen sich mit wenigen Worten andeuten. Es ist an vielen Punkten zu spät, wenn man die Vertheidigung gegen eine Landung erst vom Lande aus mit Strandbatterien beginnen wollte. Es ist oft nothwendig, dieselbe an den schmalen Eingängen in die breiteren der Küste näher liegenden Gewässer eintreten zu lassen. Oft vermögen die größeren Schiffe wegen der Natur des Fahrwassers nicht beliebig ihren Standpunkt zu nehmen, sondern müssen denjenigen einnehmen, auf den die Anlage der Landbatterie ursprünglich berechnet und dem gegenüber die letztere von überlegener Wirkung ist. In solchem Falle wird die angreifende Flottille Kanonenboote, welche bei geringem Tiefgang durch die Seichtigkeit des Fahrwassers wenig behindert sind, anwenden, um die Strandbatterie von Punkten aus anzugreifen, welche eine günstige Wirkung versprechen. Sol-

chen Angriffen läßt sich dann meistens nur wieder durch Kanonenboote begegnen. Auch in anderer Hinsicht bedürfen Strandbatterien der Unterstützung beweglicher Batterien. Die Kanonenboote haben die Aufgabe, die angreifenden Schiffe ihrerseits von vorn oder hinten, d. h. von den schwachen Seiten jedes Schiffs anzugreifen und dadurch unter allen Umständen die Schiffe zu nöthigen, ihr Feuer zu theilen. In größeren Divisionen vereinigt können dieselben unter Anlehnung an größere Fahrzeuge selbst mit einer an Geschütz überlegenen Flottille den Kampf selbständig aufnehmen.

Endlich sind die Kanonenboote wesentlich, um den Wachtdienst schon weit vor der Küste zu übernehmen und durch zeitige Benachrichtigung von der Gefahr einer Landung die rasche Herbeiziehung sowol von andern Kanonenbooten, als von Landtruppen zu ermöglichen.*)

Nur durch eine Küstenflottille läßt sich demnach der Gefahr einer feindlichen Landung und Invasion in einem französischen Kriege begegnen.

Bis jetzt entbehrt aber der Nordwesten Deutschlands noch jeglichen Schutzes. Die Regierungen derjenigen Staaten, die denselben bilden, haben, obwol seit einem Jahre die von preussischen Land- und Seeoffizieren ausgearbeiteten Pläne zur Vertheidigung der Küste vorliegen, noch gar nichts zu diesem Zwecke gethan.

Erst in diesen Tagen werden aus der Mitte der Bevölkerungen patriotische Stimmen, namentlich in Hamburg, laut, welche die Regierungen zur Thätigkeit treiben.

Eine ebenso dringende Aufforderung, sofort eine Flotte herzustellen, enthält die schleswig-holsteinsche Frage, eine Frage, die nicht bloß das Schicksal der beiden von dem kleinen Dänenvolke vergewaltigten und wegen ihres Festhaltens an Deutschland niedergetretenen Herzogthümer, sondern, wie sie sich einmal gestellt hat, das Schicksal Deutschlands selbst betrifft. Es ist eine Frage, über die in Deutschland gegenwärtig zwei verschiedene Meinungen nicht mehr existiren, und welche daher um so mehr bestimmt ist zu zeigen, was Deutschland in der europäischen Völkerfamilie zu bedeuten hat.

Die Entscheidung dieser Frage wird aus dem einfachen Grunde jetzt nicht erfolgen können, weil das große Deutschland dem kleinen Dänemark zur See nicht überlegen ist. Diese Entscheidung wird sich aber nicht auf lange Zeit hinauschieben lassen. Der Uebermuth Dänemarks wird nach den bisherigen Erfahrungen nur wachsen und wird dasselbe zu Handlungen treiben, denen

*) Im Obigen ist stets nur von Schraubentanonbooten, welche mit den früheren Ruderkanonenbooten nur den Namen und die geringe Zielfläche gemein haben, die Rede. Letztere sind nur unmittelbar an der Küste und gewissermaßen nur in festen Stellungen zu verwenden, erstere sind Fahrzeuge von 1 bis 6 und mehr schweren Geschützen, welche, wenn sie mehr als eine Kanone führen, in die entferntesten Meere segeln können und daher auch zur Jagd auf Handelsfahrzeuge dienen.

Deutschland nicht wird ruhig zusehen können, bei denen für die Langmuth jeglicher Vorwand ausgehen wird. Die Stimmung der deutschen Bevölkerungen in dieser Frage ist in einem steten Steigen begriffen; einer allgemeinen und energischen nationalen Ueberzeugung würden selbst widerwillige Regierungen nur folgen, nicht widerstehen können. Da von dänischer Seite an ein Nachgeben nicht zu denken ist, kann man mit voller Bestimmtheit voraussagen, daß die schleswig-holsteinische Frage bald zu einem Kriege zwischen Deutschland und Dänemark führen wird. Ob derselbe isolirt dastehen oder das Anhängsel eines größeren Krieges sein wird, hängt natürlich von Verhältnissen ab, die sich gegenwärtig nicht voraussehen und nicht vorausbestimmen lassen.

Für alle Fälle aber ist die Frage: welche Mittel für einen Krieg gegen Dänemark zu Gebote stehen? schon jetzt in's Auge zu fassen, und diese Frage ist, bei der Ueberlegenheit der deutschen Landmacht, keine andere als die, wie dieselbe Ueberlegenheit zur See hergestellt werden kann? Diese militärische Frage läßt sich nicht mit Hilfe der Politik umgehen. Die Politiker der Voraussetzungen, welche Alles sehr leicht erledigen, weil sie ihre Hoffnungen zum Ausgangspunkt ihres Raisonnements machen, rechnen freilich auf die Allianz mit einer Seemacht und beseitigen dadurch sehr leicht die Schwierigkeiten eines dänischen Krieges. Es ist offenbar, daß unter regelmäßigen Verhältnissen keine Aussicht auf eine solche Allianz vorhanden ist. Dänemark ist nur gegen Deutschland offensiv. Welche europäische Macht würde sich dazu hergeben, für Deutschland den maritimen Theil der Bundesexecution zu übernehmen? Es gibt nicht nur physische, es gibt in der Politik auch moralische Unmöglichkeiten. Man rechnet speciell auf die Wirkungen, welche die Idee einer skandinavischen Union in den skandinavischen Völkern hervorbringen wird. Aber diese Idee ist in jenen Bevölkerungen noch sehr in ihren Anfängen, zum Theil noch in der Minorität, die schleswig-holsteinische Frage aber drängt sich vielleicht schon morgen auf und drängt zu einer baldigen Entscheidung.

Es gibt nur einen Fall, in welchem die Seemacht eines anderen Staates Deutschland zu Gebote stehen würde: den, wenn derselbe Deutschlands Hilfe gegen eine Landmacht gebrauchen würde und man dieselbe deutscher Seits an die Bedingung einer Cooperation gegen Dänemark knüpfte. Indeß solche Fälle können lange Zeit ausbleiben, man darf auf dieselben um so weniger eine Rechnung bauen, als nicht nur die verschiedenartigsten Gegenwirkungen eintreten können, sondern auch die Cooperation eines Bundesgenossen nie der eigenen Thätigkeit gleich steht. Deutschland kann nur dann auf eine günstige Erledigung der schleswig-holsteinischen Frage rechnen, wenn es sich in den Stand setzt, sie selbständig und allein herbeizuführen. Eine fähige Leitung der auswärtigen Angelegenheiten wird sich daneben die Aufgabe zu stellen haben, die Einmischung fremder Mächte entfernt zu halten.

Um aber eine günstige Entscheidung herbeizuführen, bedarf es für Deutschland einer Kriegsmarine, welche der dänischen überlegen ist.

Ohne diese Ueberlegenheit zur See hilft alle Ueberlegenheit Deutschlands zu Lande wenig, ohne dieselbe können sich nur die Verhältnisse von 1848 und 1849 wiederholen: deutsche Truppen werden die cimbrische Halbinsel besetzen, dagegen wird Dänemark die deutschen Handelschiffe wegnehmen und die deutschen Küsten vom Seeverkehr absperrern. Da die deutschen Truppen nicht durch das Wasser nach Kopenhagen gehen, die deutschen Schiffe aber überhaupt eine unmittelbare Entscheidung nicht herbeiführen können, so muß derjenige Theil aus dem Kriege als Sieger hervorgehen, welcher die größte Ausdauer im Leiden hat, und dieses wird aller Wahrscheinlichkeit nach derjenige Theil sein, welcher am wenigsten zu leiden und zu opfern hat.

Dieses ist ganz unzweifelhaft Dänemark. Die Beeinträchtigung des Nationalwohlstandes Deutschlands, welche eine Folge des Seekriegs ist, nimmt viel bedeutendere Verhältnisse an, als diejenige, welche auf die festländischen Theile von Dänemark fällt, die man, wenn auch noch so hart, immer menschlich behandeln wird.

Von dem Augenblicke an, wo Deutschland Dänemark zur See überlegen ist, gestalten sich die Verhältnisse anders. Zu den Leiden einer Occupation Jütlands fallen alle Leiden des Seekriegs dann auf Dänemark, die dänische Schifffahrt wird zerstört, die dänischen Hafenplätze blockirt, die Verbindung zwischen den Inseln und dem Festlande erschwert.

Dänischerseits legte man früher die Operationsbasis für den Landkrieg auf das Meer und benutzte die Inseln Alsen und Fühnen sowie die Halbinsel Helgenäs als Festungen, die durch die See untereinander in Verbindung standen und von denen aus stets fast die gesammte dänische Truppenstärke auf einem Punkte des Festlandes hervorbrechen konnte.

Wenn die dänische Flotte nicht mehr unbedingt Herr der See ist, hört das Meer auf für die Dänen Operationsbasis und Communicationsmittel zwischen den Inseln und dem Festlande zu sein und zugleich für Deutschland die Nothwendigkeit eine etwa dreifach überlegene Truppenzahl für eine Besetzung der cimbrischen Halbinsel zu verwenden. Wenn der Seekrieg nicht mehr für Deutschland Blockade und Zerstörung des Privateigenthums zur Folge hat, andererseits aber das dänische Festland von deutschen Truppen besetzt ist, so ist damit schon an sich ein Zwangsmittel gegeben, welches im Stande ist, ein zufriedenstellendes Ende des Krieges herbeizuführen.

Der Besitz einer überlegenen Kriegsflotte vermag aber auch noch in viel rascherer und kräftigerer Weise durch eine Landung auf der Insel Seeland die Entscheidung zu bringen.

Auf der Insel Seeland liegt in einem ausgezeichneten Sinne die dänische

Hauptstadt, der Sitz der Regierung und der Herd des Kriegs. In derselben befinden sich alles Kriegsmaterial und die Mittel seiner Ergänzung: die Zeughäuser und Arsenale, die Waffenfabriken und Schiffswerften. Kopenhagen ist zugleich der einzige Waffenplatz und der einzige Kriegshafen Dänemarks. Eine Besetzung Kopenhagens beendet sofort jeden Krieg. Kopenhagen ist gegen das Land nur dem Namen nach befestigt, es ist gegenwärtig als ein offener Platz zu betrachten, dessen Hauptvertheidigung in seiner insularischen Lage beruht. Die Insel Seeland bietet aber, zumal an ihrer Südost- und Südwestküste, eine Reihe trefflicher Landungspunkte dar — ein tiefes Wasser bis auf etwa tausend Ellen zum Ufer heran, gute Ankergründe, zum Theil ein von den Schiffen aus leicht zu beherrschendes Ufer von guter Bodenbeschaffenheit. Auf der Südhälfte Seelands von Korsör bis Kiöge finden sich etwa sieben solcher Landungspunkte.

Die preußische Küste liegt in unmittelbarer Nähe Seelands. Die Insel Rügen ist von dem nächsten Landungspunkte kaum zwölf deutsche Meilen entfernt, eine Strecke, welche von einem Dampfschiffe in sechs Stunden zurückgelegt wird.

Wenn in den Jahren 1848 und 1849 dänischer Seits, bei der Schwäche Deutschlands zur See, auf der Insel Seeland nur die Depots zurückblieben, so würde schon die bloße Möglichkeit und Drohung einer Landung Dänemark zwingen, einen großen Theil der Armee zum Schutze der Hauptstadt zurückzulassen. Der schwedische Marsch von 1658, die englische Landung von 1807, welche gleichzeitig an drei Punkten der seeländischen Ostküste ausgeführt wurde, stehen in der dänischen Geschichte als warnende Wahrzeichen da.

Ereignisse, welche schon die nächste Zeit bringen kann, der Ausbruch eines französischen oder eines dänischen Krieges, fordern dringend dazu auf, die Herstellung der deutschen Seevertheidigung entschieden in Angriff zu nehmen. Die Opferbereitschaft für einen Krieg gegen Frankreich hat keinen Sinn, wenn ein wesentliches Glied der Landesvertheidigung fehlt; die Sympathie für die unterdrückten Herzogthümer vermag, so lange die See Dänemark unbestritten gehört, den Schleswig-Holsteinern das Joch nur drückender zu machen, dasselbe ihnen nicht abzunehmen.

Es soll gezeigt werden, daß es zur Sicherung der deutschen Küsten und um eine Ueberlegenheit Deutschlands gegen Dänemark zur See zu begründen, nur geringer Anstrengungen, nur der ernstlichen Thätigkeit von etwa zwei Jahren bedarf. Schon hier kann bemerkt werden, daß die maritimen Erfordernisse einer Küstenvertheidigung geringer sind, als die eines Krieges gegen Dänemark, daß aber was dem einen Zwecke dient auch dem andern zu Gute kommt.

Es sind im Wesentlichen dieselben, nur dem Grade nach verschiedenen

Anforderungen, welche in beiden Beziehungen gestellt werden. In der Erfüllung derselben wird aber zugleich die Grundlage zu einer ferneren maritimen Entwicklung gelegt sein, welche dem Seehandel und der Weltstellung Deutschlands entspricht.

Ein Kapitel aus der Geschichte des Tabaks.

Eine türkische Legende erzählt Folgendes: Mohammed fand einst im Winter eine vor Frost erstarrte Schlange. Mitleidigen Herzens hob er sie auf und schob sie in seinen Armel, wo die Wärme seines heiligen Leibes sie nach kurzer Zeit wieder aufleben ließ. Aber kaum fühlte das Kind des Iblis sich wieder gesund, als es seinen Kopf aus dem Armel hervorstreckte und sagte: „O Prophet Gottes, ich werde Dich stechen!“ — „Nenne mir einen vernünftigen Grund dafür, o Schlange, und ich werde mir es gefallen lassen.“ — „Es ist Krieg zwischen meinem und Deinem Samen.“ — „Aber ich habe Dir Gutes gethan.“ — „Aber Du könntest mir Böses thun.“ — „Sei nicht undankbar gegen den Gastfreund, o Schlange.“ — „Ich will es; denn ich habe es beim Namen des Allerhöchsten geschworen.“ — „Nun so stich zu im Namen Gottes,“ sagte der Prophet, dessen Frömmigkeit nicht wünschte, daß die Schlange meineidig werde. Sie stach ihn in die Hand. Er schüttelte sie ab, sog das Gift sammt seinem Blut aus der Wunde und spie es auf den Boden, und siehe da, sofort entsproßte an dieser Stelle der Erde eine wunderbare Pflanze, die in ihren Eigenschaften die Bitterkeit des Schlangenzahns mit der Milde des Prophetenblutes mischt — der Tabak, noch heute der Tröster und Sorgenbrecher aller Rechtgläubigen.

Die ungläubige Welt erzählt die Sache anders. Sie meint, daß der Tabak ein Einwanderer aus Amerika sei, wo schon die ersten Entdecker Eingeborne rauchen sahen, wo man in Grabhügeln, die lange vor dem Propheten von Mexika aufgeschichtet sein müssen, angerauchte Pfeifenköpfe gefunden hat, und wo das Rauchen nicht bloß Vergnügen, sondern zugleich eine diplomatische Ceremonie, ja ein gottesdienstliches Werk, ein Opfer war. Aus der neuen Welt brachten heimkehrende Soldaten und Seeleute die Sitte, sich die Lebensluft zu würzen, nach dem westlichen Europa, von wo sie mit einer