



Staats- und  
Universitätsbibliothek  
Bremen

# **Staats- und Universitätsbibliothek Bremen**

**DFG Projekt Die Grenzboten**

## **Die Grenzboten**

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

Zur deutschen Kriegsmarine. 5. : Der Zustand der dänischen Flotte.

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

## Zur deutschen Kriegsmarine.

5.

### Der Zustand der dänischen Flotte.

Eine wesentliche Aufgabe der deutschen Kriegsmarine wird die Seevertheidigung Deutschlands gegen Dänemark sein. Es kommt daher wesentlich darauf an, den Zustand und die Stärke der dänischen Kriegsflotte in's Auge zu fassen und dieselbe demnach mit der Marine des einzigen deutschen Staates, der bisher für eine maritime Vertheidigung Deutschlands Sorge getragen hat, zu vergleichen.

In Betreff der dänischen Flotte trifft es sich glücklich, daß wir ein Document besitzen, welches wenigstens den wesentlichsten Theil, den Zustand und die Bewaffnung der Flotte, authentisch darlegt. Es ist dies ein Bericht des dänischen Marineministers an den König vom März vorigen Jahres. Dieser Bericht, welcher, um die Theilnahme des dänischen Volks für die Flotte wach zu halten, im Auszuge offiziell veröffentlicht ist, hat den Zweck, die Einsetzung einer Commission zu motiviren, die den Zustand der Marinewerfte und der damit in Verbindung stehenden Verhältnisse untersuchen sollte, um die erforderlichen Verbesserungen zu beantragen.

Wir geben im Folgenden eine Uebersetzung dieses Berichts. Derselbe lautet:

„Es ist von allen competenten Seiten anerkannt, daß der Zustand der Flotte im Vergleich mit ihrer Bestimmung im höchsten Grade bedenklich ist, und daß, wenn Dänemark überhaupt eine Flotte haben soll, Anstrengungen gemacht werden müssen, um sie in einen gehörigen Zustand zu versetzen.

Der Hauptbestand der seetüchtigen Stärke der Flotte besteht aus:  
 3 Segellinienschiffen mit 240 Kanonen, 6 Segelfregatten mit 290 Kanonen,  
 7 Segelcorvetten und Briggs mit 96 Kanonen, im Ganzen 16 Schiffen mit 626 Kanonen. Hiervon sind 220 Kanonen 30 Pfünder und 406 Kanonen 18 Pfünder, welches letztere Kaliber nicht mehr als den Forderungen der Zeit entsprechend anzusehen ist. Die gedachten Schiffe stehen in folgendem Alter:

die Linienschiffe haben 32, 29 und 10 Jahre; die Fregatten 38, 36 (die schwerste), 35, 30, 20 und 8 Jahre; die Corvetten 29, 14, 12 und 7 Jahre, die Briggs 33 und 18 Jahre, und eine dritte ist so gut wie unbrauchbar.

Es ist durch Reparaturen gelungen die Dauer mehrerer dieser Schiffe selbst über das Maximum desjenigen hinauszubringen, was man, gestützt auf Erfahrung, als das höchste Alter einzelner Kriegsschiffe in Betreff ihrer Diensttätigkeit angenommen hat, nämlich 30 Jahre. So ist z. B. das Linienschiff „Friedrich VI.“ welches 29 Jahr alt ist, von der Werste noch auf 5—6 Jahre Diensttätigkeit veranschlagt; die 35 Jahr alte Fregatte „Havsrøen“ und die 33 Jahr alte Brigg „St. Thomas“ werden noch für 7 bis 8 Jahre als diensttätig angesehen. Diese Reparaturen sind durch die Nothwendigkeit hervorgerufen worden, das Alte zu erhalten, bis man etwas Besseres an die Stelle setzen kann, doch muß es für durchaus unräthlich angesehen werden, ein solches Ausbesserungssystem bis zum Aeußersten fortzusetzen, namentlich für Schiffe, deren Untüchtigkeit als Kriegsschiffe hinlänglich anerkannt ist.

Der Hauptmangel bei diesem Theil der seetüchtigen Flotte ist, daß sie nicht mit Dampfkraft versehen ist. Die Nothwendigkeit der Dampfkraft für Kriegsschiffe ist jetzt allgemein anerkannt; es steht fest, daß Segelschiffe als seetüchtige Kriegsschiffe in Kriegszeiten gegen einen Feind von keinem Nutzen ferner sind, der eine Dampferflotte besitzt; ja sie sind vielmehr als nachtheilig anzusehen, weil sie den Bewegungen der Dampfschiffe hinderlich sind und den Gebrauch sowie die Anwendung der Kraft der letzteren beschränken werden. Die ganze oben erwähnte Anzahl der Segelschiffe ist daher, als Kriegsschiffe betrachtet, in Kriegszeiten von geringem oder keinem Nutzen, sobald man einer Seemacht gegenübersteht, die eine Dampfflotte besitzt. Die großen Schiffe, Linienschiffe und Fregatten müßten dann zu Blockschiffen oder schwimmenden Batterien reducirt werden, die kleinen unthätig im Hafen bleiben.

Die Dampferflotte besteht aus:

2 Schraubenfregatten von je 42 Stück 30Pfündern und je 300 Pferdekraft, und

2 Schraubencorvetten von 12 und 16 Stück 30Pfündern und je 260 Pferdekraft.

Diese Schiffe sind neu und verhältnißmäßig stark.

Die Fregatte „Jylland“ von derselben Zeichnung wie die beiden ersten, indeß etwas länger und mit etwas kräftigerer Maschinerie, wird in diesem Jahre von Stapel laufen. Eine schwere Fregatte von 52 Kanonen und eine Corvette sind im Bau begriffen. Das Linienschiff „Skjold“ steht in dem Dock auf Christianshafen und wird in ein Dampfschiff mit Hülfschraube von 300 Pferdekraft und 64 30Pfündern verwandelt. Es erhält zugleich eine Hauptreparatur und wird dann wahrscheinlich noch für 8 bis 9 Jahre dienst-

tüchtig sein; es ist im Jahre 1833 vom Stapel gelaufen, 1845 im Dock reparirt worden und ist also jetzt 27 Jahre alt.

Wahrscheinlich wird die effective seetüchtige Dampfflotte am Ende der jetzt beginnenden Finanzperiode 1860—62 aus 1 Linienfahrern, 3 Fregatten und 3 Corvetten bestehen. Sie wird mit 238 30Pfündern bewaffnet sein. Es ist das nicht viel mehr als  $\frac{1}{3}$  der Kanonenzahl der Segelschiffe, aber das Kugengewicht, welches diese Dampfflotte schießt, beträgt  $\frac{7}{12}$  von demjenigen der Segelschiffe. Hinsichtlich der Schnelligkeit, welche von allen Sachkundigen als ein Hauptmoment für die Brauchbarkeit der Dampfkriegsschiffe als solcher anerkannt wird, stehen diese Schiffe sehr zurück. Denn nur die 3 Corvetten und vielleicht die Fregatte „Jylland“ werden sich dem Begriffe von Vollkraftschiffen nähern, wie derselbe von der im Jahre 1857 niedergesetzten Flottencommission definiert worden ist.

Zur Dampfflotte muß man der Vollständigkeit wegen noch 4 mit mehreren Stücken schweren Geschüzes bewaffnete Raddampfschiffe rechnen; aber auch diese sind als Kriegsschiffe schon veraltet, und obwol ihre Brauchbarkeit in Kriegszeit nicht geleugnet werden kann, so ist dieselbe dennoch wegen der Abhängigkeit ihrer Kohlenversorgung, bei sehr geringer Segelfähigkeit, so beschränkt, und außerdem sind ihre Maschinen so unvollkommen gegen feindliche Geschosse geschützt, daß sie in keinerlei Weise zur eigentlichen seetüchtigen Kriegsslotte gerechnet werden können.

Die Vertheidigungsstärke besteht aus:

1) 50 Ruderkanonenschaluppen, wovon 23 mit je einer 60pfündigen Bombenkanone und je einer 24pfündigen drehbaren Kugelkanone und 27 mit je zwei 24pfündigen Kanonen bewaffnet sind. Von diesen Fahrzeugen gilt in noch höherem Grade, als von den Segelschiffen, daß sie gänzlich veraltet sind. Wenn man bedenkt, daß sie zu ihrer Bewegung und zur Bedienung von ein, höchstens zwei Kanonen eine Bemannung von 64 Mann erfordern, daß sie unter den günstigsten Umständen nur mit 4—5 Meilen Fahrt durch's Wasser kommen, und daß sie gegen See und Wind fast gar nicht vorwärts kommen können, so wird es klar, daß dieß eine Waffe ist, die nur in äußerster Noth oder möglicher Weise auf solchen Stellen angewandt werden kann, wo die Localverhältnisse es wahrscheinlich machen, daß einige der obenerwähnten Schwierigkeiten wegfallen, während aus ihrer großen Bemannungszahl auf andere Weise Vortheil gezogen werden kann.

2) 17 Kanonenjollen, bewaffnet mit je einer 60pfündigen Bombenkanone und 24 Mann Besatzung. Der Nutzen dieser Fahrzeuge als streng defensiver unter den Kanonen einer Festung und von derselben bemannt, kann nicht bestritten werden, ungeachtet sie an demselben Fehler wie die Kanonenboote leiden, daß sie mit Rudern und Händekraft bewegt werden müssen und folglich im

Vergleich zu Dampfern nur mit einer sehr langsamen Fahrt durch's Wasser kommen können.

3) 3 Schraubenkanonenboote mit je zwei 60pfündigen Bombenkanonen oder 30pfündigen Kugelkanonen bewaffnet. Von diesen ist das eine „Stören“, von Holz und so gut wie unbrauchbar, während die beiden anderen von Eisen, neu und besonders günstig beurtheilt worden sind. In der nächsten Finanzperiode werden vier neue Fahrzeuge dieser Art gebaut werden.

Zur Transportflotte gehören neun anerkannt sehr gute Eisensfahrzeuge und es werden in dem jetzt beginnenden Finanzbiennium noch vier gebaut werden.

Betrachtet man die obige Darstellung des Zustandes der Flotte, so muß es allerdings als außer allem Zweifel erscheinen, daß die Flotte, die wir jetzt haben, oder am Ende der nächsten Finanzperiode haben werden, durchaus unzulänglich ist, und der Marineminister muß als seine Ueberzeugung hinzufügen, daß die bisher zur Verfügung der Marine gestandenen Mittel durchaus nicht hinreichen werden, um einigermaßen zu derjenigen Flottenstärke zu gelangen, die als nothwendige angesehen werden muß. Es ist daher die äußerste Zeit, daß man zu einem Beschluß darüber komme, ob man überhaupt eine seetüchtige Kriegsdampf-Flotte von einer solchen Stärke haben will, daß man auf offener See unter gleichen Bedingungen einem eventuellen Feinde entgentreten kann, d. h. einem solchen Feinde, von dem überhaupt die Rede sein kann, daß Dänemark sich gegen ihn wehre. Sollte dies nicht beabsichtigt werden, so können und müssen bedeutende Einschränkungen im Marinebudget gemacht werden, denn es ist nicht zu verantworten, fortwährend so große, immerhin bedeutende Summen einem Zwecke zu widmen, der nicht zu erreichen ist. Das Marineministerium muß es aber als seine feste Ueberzeugung aussprechen, daß eine seetüchtige Kriegsdampf-Flotte in verantwortlichem Zustande für Dänemarks Selbständigkeit unabweislich nothwendig ist, zur Vertheidigung des Landes ebenso nothwendig wie die Armee, und daß man an dem Tage, wo die Mittel zur Erhaltung und Unterhaltung einer solchen Flotte verweigert werden, sei es direct oder indirect darauf Verzicht leisten muß, Dänemark als einen selbständigen Staat aufrecht zu erhalten. Wenn die Richtigkeit dessen anerkannt wird, und man sich daher dafür entscheidet, eine seetüchtige Dampf-Flotte haben zu wollen, so folgt daraus nothwendig, daß man sich zugleich zu Geldopfern entschließen und eine der Erreichung des Zweckes angemessene Summe festsetzen muß, um zu bauen und zu unterhalten.

Die im Jahre 1857 behufs Ausarbeitung eines Planes zur Bestimmung der Größe und der Bestandtheile der Flotte niedergesetzte Commission äußerte in ihrem Gutachten, daß die Würde und Selbständigkeit des Landes fordere und im Allgemeinen dadurch gesichert werden müsse, daß die Flotte im Verhältniß zur Größe und Volksmenge des Landes demjenigen entspreche, was

die Nachbarmächte, mit denen es verglichen werden könne, ihrerseits für sich bestimmten, und daß man nur, indem man diese Regel für das Minimum der Seestärke befolge, sich darauf Hoffnung machen könne, unter ehrenvollen Bedingungen Bündnisse zu gemeinschaftlicher Vertheidigung einzugehen, ohne welche ein Staat von Dänemarks Größe und Lage sich auf die Länge gegen mächtige Feinde nicht behaupten könne. Die Commission gelangte dabei zu dem Resultat, daß, um diese Anforderung zu erfüllen, Dänemark eine Flotte von 9 großen und 4 kleineren Fregatten, 4 Corvetten, 4 kleineren Dampfern, 16 Dampf-Kanonenbooten und 18 Kanonenjollen haben müsse. Doch wurde zugleich hinzugefügt, daß, wenn man auf Grund der geographischen Lage und Beschaffenheit Dänemarks das dringende Bedürfnis nach einer Seevertheidigung in Erwägung ziehe, die Commission annehme, daß die Selbständigkeit des Landes nicht durch diese Stärke gesichert sei, und daß aus diesem Grunde noch 3 Fregatten ersten Ranges hinzukommen müssen. Eine solche Flotte würde 940 Kanonen führen, ungefähr 11,000 Mann Bemannung erfordern, einen Kapitalwerth von 21,768,000 Reichsthlr.\*) haben und zur Unterhaltung jährlich 1,306,000 Reichsthlr. erfordern.

Dieser Plan kann und darf gegenwärtig wol nicht zur Ausführung gebracht werden; wie es überhaupt als zweckmäßig nicht angesehen werden kann zu bestimmen, ob z. B. Linienschiffe oder Fregatten und wie viele von jeder Art gebaut werden sollen. Denn das würde heißen einen Flottenplan zu begründen, der, wenn er zum Gesetz erhoben würde, die Arbeit der Verwaltung im höchsten Grade erschweren würde. Aber das Resultat, wozu die Commission gelangt ist, gibt doch in finanzieller Beziehung einen Ausgangspunkt für künftige Verhandlungen darüber, welche Mittel der Staat für seine Flotte gewähren kann und muß.

Vergleicht man die Summe, welche die Commission als zur Unterhaltung der vorgeschlagenen Flotte nothwendig beantragt hat mit demjenigen, was als ordentliches Bedürfnis für das nächste Finanzjahr unter Conto I. B. Arbeitsstärke und Material bewilligt ist, nämlich 1,084,000 Reichsthlr., so ergibt sich ein Unterschied von 222,000 Reichsthlr. Aber hierbei ist sehr wesentlich zu berücksichtigen, daß die bewilligte Summe bei Weitem nicht allein zum Bau und zur Unterhaltung der Flotte verwandt werden kann. Von der Budgetsumme wird nicht nur der Handwerkeretat mit allen Ober- und Unterbediensteten besoldet, sondern auch die Artillerie- und Matrosen-Corps, sowie die Pensionisten; hierunter ist ferner die Unterhaltung der sämtlichen Neubuden\*\*), das Schulwesen, das Proviantmagazin und das Medicinalwesen begriffen. Endlich gehört dazu — und dies ist das Wichtigste — die Unterhaltung der ganzen Werfte mit

\*) Der dänische Reichsthaler ist =  $\frac{3}{4}$  Vereinsthaler oder 22 $\frac{1}{2}$  Silbergroschen.

\*\*) Die öffentlichen Gebäude zur Wohnung der casernirten Marinemannschaft.

Gebäuden, Bollwerken zc., neue Einrichtungen, wie die Verlängerung der Bettingen, die Schlagbettingen, Spurwege und viele andere Dinge, deren Aufzählung zu weitläufig sein würde. Zieht man alle diese Ausgaben ab, so wird man leicht sehen, daß zum eigentlichen Bau und zur Unterhaltung der Flotte nur eine Summe übrig bleibt, die bei Weitem nicht hinreicht, sich der von der Flotten-Commission beantragten Flottenstärke auch bloß zu nähern. Dies wird um so einleuchtender, als sich die Nothwendigkeit herausstellen wird, daß, um die Werfte in den Stand zu setzen, die erforderlichen Arbeiten bei dem Bau und der Unterhaltung der Flotte zu leisten, bedeutende Arbeiten vorgenommen werden müssen, welche die Mängel zu beseitigen haben, die sich zum größten Nachtheil für den Dienst täglich fühlbar machen. Hierzu mußte außer den gedachten Schlagbettingen, die schon in diesem Jahr in Angriff genommen werden, ein ganz neues System der Anlegepfähle, eine erweiterte Maschinenwerkstätte, ein Schleppbetting und ein neues Dock neben dem auf der Ankerinsel gerechnet werden. Die Marine muß zwei Docks haben, denn auch hier macht die Einführung der Schraubendampfschiffe ihren Einfluß geltend, und das alte Dock auf Christianshafen wird in einigen Jahren einer Reparatur bedürfen, deren es kaum werth ist.

Außer der ordentlich bewilligten Summe sind dem Marineministerium ziemlich bedeutende Summen durch außerordentliche Bewilligung zur Verfügung gestellt worden. In den zehn Jahren von 1852 bis zum Ende des jetzt begonnenen Bienniums 1860—62, welcher Zeitraum ungefähr die Zeit in sich faßt, in welcher man die Bildung einer Schraubendampfflotte anstrebte, sind der Marine 2,127,645 Rthsthr. außerordentlich zugewiesen worden. Von diesen Summen sind inzwischen nur 300,000 Rthsthr. ohne bestimmt angegebenen Zweck bewilligt worden und auf das Conto für Material und Arbeitskraft übertragen. Die übrigen Beträge wurden zu bestimmten Zwecken votirt, nämlich für die Transportflotte 263,000 Rthsthr., für Schraubenkanonenboote 270,000 Rthsthr., für den Dock und die Säge- und Hobelwerkstätte 1,174,000 Rthsthr., für die Neubuden einschließlich der Mädchenschule 70,500 Rthsthr., für den Zollbudenbaum 17,000 Rthsthr., zur Einrichtung des Dampfschiffes „Schleswig“ zum Allerhöchsten Gebrauch 33,145 Rthsthr. Die drei letzten Summen können wol nur sehr uneigentlich in Beziehung auf die Flotte oder die Werfte gebracht werden, aber die ganze außerordentlich bewilligte Summe zeigt doch, was der Staat ohne Schwierigkeit außer der ordentlichen Summe hat hergeben können.

Die Durchschnittssumme der außerordentlichen Bewilligung für die erwähnten zehn Jahre ist etwa 212,800 Rthsthr. jährlich, und wenn man darauf rechnen könnte zur Unterhaltung der Werfte, zum Betriebe und zur Verbesserung derselben, so wie zum Neubau und zur Unterhaltung der Flotte eine so große Mehrbewilligung zu demjenigen zu erhalten, was bisher ordentlicher

Weise für diesen Zweck bewilligt worden ist, so würde eine wesentliche Verbesserung des Zustandes der Flotte für die Zukunft erwartet werden können. Doch muß hervorgehoben werden, daß, so lange eine solche Summe nicht feststeht, vielmehr Gegenstand einer außerordentlichen Bewilligung sein und folglich als ungewiß angesehen werden muß, kein fester Plan für den Betrieb der Werfte und die Entwicklung der Flotte gelegt werden kann.

Bevor inzwischen darüber verhandelt wird, welche Geldbewilligungen zum Bau und zur Unterhaltung der Flotte gefordert werden müssen, wird es nothwendig, zu untersuchen, ob man den schon jetzt vom Staate zugestandenen Mitteln nicht eine zweckmäßigere Anwendung geben kann, ob nicht Ersparungen innerhalb des jetzt befolgten Systems eintreten können, oder ob es nicht als nothwendig angesehen werden muß, das System zu verändern und eventuell, wie das zu geschehen hat.

Es ist eine allgemein verbreitete Meinung, daß auf den Marinewerften zu theuer gearbeitet wird, und vieles spricht für die Richtigkeit dieser sowol im Reichsrathe als in der öffentlichen Presse ausgesprochenen Meinung, die auch von vielen competenten Beurtheilern getheilt wird. Als Umstände, die in dieser Hinsicht in Betracht kommen, können erwähnt werden: die Zersplitterung der Marinewerfte auf dem alten und neuen Holm, die zu weit getriebene Reparatur älterer Schiffe, und der Mangel mechanischer Mittel zur Ersparung von Arbeitern und Pferdekraft; diesen Mängeln wird aber jetzt nach und nach abgeholfen werden. Dagegen ist die Aufmerksamkeit besonders auf die Organisation der Arbeitskraft zu richten, und der Marineminister muß es als seine Ueberzeugung aussprechen, daß hierin eine Veränderung eintreten muß. Er ist der Meinung, daß die Marine bestrebt sein müsse, einen Theil der großen Arbeitskraft und alles dessen, was damit in Verbindung steht, z. B. die Neubuden, die Knaben- und Mädchenschulen, die Naturalverpflegung zc. abzuschaffen und daß man für diejenige Arbeitskraft, die als feste Mannschaft beibehalten wird, die Capitulationszeit auf ein Jahr herabsetzen, und daß man übrigens Privatarbeit so viel als möglich und Accordarbeit wo man nur kann benutzen müsse. Endlich nimmt er an, daß die drei Corps, die Artillerie-, Matrosen- und Werfts-Corps, nur ihre festen Cadres haben und übrigens durch einberufene, dienstpflichtige Mannschaft zur erforderlichen Stärke recrutirt werden müssen.

Es ist ferner im Reichsrath sowol als öffentlich in der Presse ausgesprochen worden, daß die Versorgung der Werfte mit Bauholz und anderen Materialien nicht so beschaffen ist, wie sie es sein sollte, daß nicht das beste Holz angeschafft und das angeschaffte nicht gehörig fortirt wird zc. Wie ungegründet diese Meinung auch sein mag, so muß doch Alles, was die Arbeiten der Werfte betrifft, und nicht minder die Frage, in welchem Verhältnis

die Ausgaben für die Verwaltung und Bewachung der Werfte zu der vorgenommenen Arbeit und der erhaltenen Ausbeute stehen, untersucht werden.

Aus den angegebenen Gründen hält der Marineminister es für zweckmäßig, daß, bevor Weiteres vorgenommen wird, eine von Sr. Majestät ernannte Commission den Auftrag erhalte, alle hier berührten Verhältnisse zu untersuchen, ein Gutachten zu erstatten und die Verbesserungen oder Veränderungen zu beantragen, welche in irgend einem der erwähnten Punkte vorzunehmen sind.“ —

Dieser Bericht gibt einen klaren Einblick in den Zustand der dänischen Flotte. Dieselbe ist danach in Folge der Umwälzungen, welche das Marinewesen erlitten hat, erst in der Gründung begriffen. Denn die nicht unbedeutende, wenn auch größtentheils übermäßig alte dänische Segelflotte ist nach dem unumwundenen Geständnisse des dänischen Marineministers einem Feinde gegenüber, der Schraubenschiffe besitzt, gänzlich unbrauchbar, die Schraubenslotte aber an Zahl und Manövrirfähigkeit äußerst schwach.

Bevor wir auf Grundlage dieses Berichts eine Vergleichung der dänischen mit der preussischen Marine anstellen, dürfen wir noch einen Blick auf die gegenwärtigen Seerüstungen Dänemarks werfen.

Derselbe Marineminister, der Admiral Sten-Bille, welcher noch im vorigen Jahre die dänische Segelflotte einer Dampfflotte gegenüber nicht nur als unbrauchbar, sondern als ein Hinderniß bezeichnete, betreibt dennoch gegenwärtig die Ausrüstung von 3 Segellinienschiffen, 2 Segelfregatten, einer Segelcorvette, sowie 18 Ruder-Kanonbooten und Ruder-Kanonenjollen, neben der Ausrüstung der gesammten Dampfflotte mit größtem Eifer.

Der Zweck der Segelflotte ist nicht zweifelhaft und in den dänischen Blättern auch wiederholt ausgesprochen. Während die Schraubenslotte für die Ostsee zur Bekämpfung der preussischen Flotte bestimmt ist (an eine Blockade, jedenfalls mehrerer preussischen Häfen kann schon jetzt nicht mehr gedacht werden), sollen die nicht mehr kriegs-, wol aber noch seetüchtigen Segelschiffe im Wesentlichen dazu dienen, um die Elbe-, Weser- und Jahde-, sowie die Ems-Mündung zu blockiren und deutsche Handelsschiffe aufzubringen.

Für diesen Zweck sind diese alten Segelschiffe in der That noch gut genug. Denn die reichen, deutschen Nordseestaaten mit einer der dänischen fast um das Doppelte überlegenen Handelsflotte haben auch nicht Eine Kanone auf dem Wasser, um die Blockadeschiffe zu beunruhigen, oder die Jagd auf Handelsschiffe mit Gleichem zu vergelten.

Nach den Veränderungen, welche das Marinewesen in dem letzten Jahrzehnt erlitten hat, steht der Satz fest, daß ein Hafen, in welchem auch nur 6—10 Schraubkanonenboote liegen, durch bloße Segelschiffe nicht mehr blockirt werden kann. Denn die gesteigerte Manövrirfähigkeit gibt jenen kleineren

Fahrzeugen einen großen Vortheil über die schwer beweglichen Segelschiffe, und es bedarf nur einer kurzen Windstille, um ein Segellinienschiff von 84 Geschützen zu zwingen, die Flagge vor 6—10 Schraubenkanonenbooten zu streichen. Das große Schiff muß aus dem einfachen Grunde unterliegen, weil die Schraubenboote die freie Wahl des Angriffspunkts haben und gegen die schwache Seite des Linienschiffs, den hintern Theil, mehr Feuer richten können, als dieses zu erwidern im Stande ist.

Aus demselben Grunde würde eine Flotille von Schraubenkanonenbooten der Jagd dänischer Segelschiffe auf deutsche Rauffahrer in der Nordsee rasch ein Ende machen und das Verhältniß umkehren.

Wie bekannt diese Dinge auch sind, so scheinen die Regierungen der deutschen Nordseestaaten doch bis jetzt noch fest entschlossen zu sein, dem dänischen Marineminister die Verwendung seiner alten, kriegsuntüchtigen Segelschiffe und damit die Zerstörung der Schifffahrt und des Handels des nordwestlichen Deutschlands zu gestatten.

### Washington.

Washington, die Stadt, auf der jetzt mehr wie je seit ihrer Gründung die Augen der Amerikaner ruhen, liegt in dem vom Staat Maryland abgetrennten District Columbia und zwar da, wo der Tibercreek in eine Bucht des Potomac mündet.

Die Gegend ist ein armuthiges Hüggelland, die Entfernung der Stadt von der Chesapeake-Bai beträgt nur 28 deutsche Meilen, und der Potomac ist bis hier herauf für mittelgroße Seeschiffe befahrbar. Man konnte hoffen, daß unter so günstigen Umständen die Rührigkeit der Bevölkerung Amerikas auch diesem künstlichen Sprößling ein gesundes Leben und rasches Wachstum verleihen würde, und so legte man die Stadt (1793) nach einem großartigen Plane an. Diese Erwartung hat sich nicht erfüllt, der Plan ist in seinen meisten Theilen Plan geblieben. Washington hat keine andere Bedeutung, als die, daß es der Sitz des Präsidenten und des Congresses ist.

Das hat seine Vortheile, indem Regierung und Gesetzgebung auf diese Weise nicht unter dem mehr oder minder gefährlichen Einfluß der leicht er-