



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Das Personal der norddeutschen Marine : Verwaltung und Techniker.

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

Das Personal der norddeutschen Marine.

Verwaltung und Techniker.

Die Verwaltung der norddeutschen Marine entspricht ziemlich genau der Verwaltung der preussischen Landarmee: dem Kriegsministerium das Marineministerium, das fast vollständig Bundesbehörde geworden ist, und dem Generalcommando eines Armeecorps, als der Executivbehörde, das Obercommando der Marine.

Chef des Marineministeriums ist bekanntlich gegenwärtig General der Infanterie v. Koon, gleichzeitig preussischer Kriegsminister. Eine Trennung des Marineministeriums vom Kriegsministerium auch in der Person des Chefs ist dem Vernehmen nach in Aussicht; sie war schon unter dem Ministerium Auerwald vorhanden, als Viceadmiral Schröder Chef der Marine war. Von dem 30. November 1853 ab stand die letztere, vom Kriegsministerium getrennt, unter dem für sie verantwortlichen damaligen Ministerpräsidenten. — Director des Marineministeriums, und zugleich Vertreter desselben als Bundescommissar im Bundesrath und vor dem Reichstag des norddeutschen Bundes ist Viceadmiral Jachmann, bekannt durch das Gefecht 1864 auf der Höhe von Jasmund. Vom Marineministerium ressortiren direct die königliche Werft zu Danzig und die drei Marindepots zu Stralsund, Kiel und Geestemünde, deren vier Directoren sämmtlich Stabsofficiere des Seeofficiercorps sind, das Admiralitätscommissariat zu Oldenburg und endlich die Hafenbaucommission für das Jahdegebiet, wozu früher noch die Landescaffe und das Lootsen- und Betonungswesen des Jahdegebiets in Heppens kamen. Auch das Artilleriedepot für die Hafenbefestigungen in Kiel, die Festungsbaudirection in Friedrichsort und das Marinebekleidungsmagazin in Kiel sind hier zu nennen. Im Allgemeinen kann man sagen, daß gegenwärtig die Constructions-Etablissements (Schiffbau, Maschinenbau, Hafenbau u. s. w.) und die Verwaltung des Materials direct unter dem Ministerium stehen, daß aber alle persönlichen Angelegenheiten und Alles, was auf Commando und Verwendung der Marine Bezug hat, unter dem Obercommando steht. Doch ist gerade hier schärfere Abgrenzung der Competenzen dringendes Bedürfnis.

Das Obercommando der Marine, dessen Chef Prinz Adalbert von Preußen, einziger Admiral der Marine, ist, ordnet Alles auf die Verwendung der Marine Bezügliche an, und regelt die seamännisch-militairischen Angelegenheiten. Direct unter ihm stehen die Commandos der beiden Marinestationen von Ost- und Nordsee nach dem Flottenerweiterungsplan, während bis jetzt

erst das der Ostsee errichtet ist, ferner die Commandos sämtlicher in Dienst gestellter Schiffe außerhalb der Ostsee, dann die Marineintendantur in Berlin und endlich die Marineschule in Kiel. Mittelbar vom Obercommando ressortiren die direct unter dem Marinestationscommando der Ostsee in Kiel stehenden in Dienst gestellten Schiffe in der Ostsee und die ebenso gestellten vier Marinetheile: nämlich die Flottenstammdivision, die Werstdivison, das Seebataillon mit der Marinestabswache und die Seeartillerieabtheilung, deren Stäbe sämtlich in Kiel liegen. Entsprechend der oben bezeichneten Stellung dieser verschiedenen Commandos hat der Commandeur der Marinestation Kiel, Flaggofficier, jetzt Contreadmiral, die Befugnisse eines Divisionscommandeurs der Landarmee und der Commandeur jedes der vier Marinetheile, die Befugnisse eines Regimentscommandeurs — bei den beiden ersten, den seemännischen Marinetheilen, ist es ein Stabsofficier des Seeofficiercorps, bei den beiden letzten, den Truppen der Marine, ein Stabsofficier der Armee.

Auch stehen die Abtheilungen, in welche die Marinetheile zerfallen, bei den Marinetruppen (als Compagnien) unter Hauptleuten der Armee, bei den seemännischen Marinetheilen als „Abtheilungen“, (wie Bataillone selbständiger als Compagnien) unter Stabsofficieren des Seeofficiercorps. Die Flottenstammdivision besteht aus vier Matrosen- und zwei Schiffsjungen- „Abtheilungen“, die Werstdivison aus Handwerker- und Maschinenabtheilungen.

Die „Abtheilungen“ der Werstdivison bilden nun nebst den direct unter dem Marineministerium stehenden Ingenieuren (für Schiffbau, Maschinenbau und Hafensbau) und deren Unterbeamten und Arbeitern die technische Branche der Marine.

Bis jetzt besteht nur eine Werstdivison und eine Flottenstammdivision, in der Ostsee. Sobald aber der Kriegshafen an der Jahde vollendet ist, wird eine zweite Flottenstammdivision der Nordsee errichtet. Der Ausdruck „Division“ hat bei der Marine eine viel weniger bestimmte Bedeutung, er bezeichnet nicht die Zahl der Mannschaften oder kleineren tactischen Einheiten, wie bei der Landarmee, wo Division entweder den Complex mehrerer aus je 2—3 Regimentern bestehenden Brigaden, oder wie in Oestreich und Frankreich die Zusammensetzung von je zwei Schwadronen der Cavallerie oder Compagnien der Infanterie ausdrückt. Bei der Marine dagegen sind beide Divisionen bloße administrative Abtheilungen von unbestimmter Größe, gleichsam Reservoirs, aus welchen für jedes Schiff, das in Dienst gestellt werden soll, die nöthige Anzahl von Mannschaften jeder Kategorie entnommen wird. Da die Anzahl der für die Marine ausgehobenen oder eingezogenen Mannschaften fest begrenzt ist, und insolge der bestimmten Dauer der Dienstzeit einen fest begrenzten Etat ergibt, während die Anzahl der für die Schiffsbefahrungen nöthigen Mannschaften durch die verschiedenen, oft plötzlich eintretenden In-

dienststellungen von Kriegsschiffen schnellen Veränderungen unterworfen ist, so macht sich das Bedürfnis nach einer Formation geltend, welche alle Mannschaften der Marine umfaßt, und aus welcher zu jeder Zeit für jedes Schiff die nöthige Anzahl jeder Kategorie entnommen werden kann: diese großen Reservoirs sind die Flottenstammdivision und die Werstdivision. Man kann sich dieses Verhältniß an einem analogen Falle bei der Verwendung der Landarmeen noch deutlicher machen. Wenn es sich als nöthig herausstellt, einen Gordon von Wachen und Posten aufzustellen, deren Zahl und Stellung je nach dem Bedürfnis häufigem Wechsel unterworfen ist, so wird dasjenige Bataillon, welches bestimmt ist, diese Wachen zu geben, ungefähr den erwähnten Marinedivisionen entsprechen: das Bataillon tritt dann nie als tactische Einheit auf, ist nur administrative Abtheilung; aber die Mannschaften, welche auf Wache commandirt werden, entsprechen als selbständige tactische Einheiten den Schiffbesatzungen, welche gleichsam auch nur abcommandirt sind. Denn diese Mannschaften treten, sobald das Schiff seinen Auftrag erfüllt hat, und außer Dienst gestellt ist, wieder in die Formation der Flottendivision zurück.

Der einzige Unterschied zwischen der Flottenstammdivision und der Werstdivision besteht in ihrer technischen Verwendung: die Flottenstammdivision enthält in ihren Matrosenabtheilungen die eigentlichen Seeleute für diejenigen Dienste, welche das Schiff an sich nöthig macht, also für die Bedienung der Takelage, des Steuerb, der Anker, der Boote und dergleichen, sowie für die Bedienung der Geschütze (und aushülfsweise auch für den Kampf mit Handwaffen bei Enterungen und Landungen); den Mannschaften der Werstdivision dagegen fällt, soweit sie zur Maschinenabtheilung gehören, ausschließlich die Bedienung der Maschinen auf den in Dienst gestellten Schiffen und die Conservirung der Maschinen auf den außer Dienst gestellten Schiffen zu; und soweit sie zur Handwerksabtheilung gehören, sind sie für die Reparatur von Ausrüstungsstücken der verschiedensten Arten bestimmt. Uebrigens bestand die Werstdivision schon nach dem Organisationsreglement vom 20. Juli 1868 aus einer Handwerks- und einer Maschinencompagnie, diese sind aber durch neuere Bestimmungen in die freiere Stellung administrativ selbständiger „Abtheilungen“ getreten.

Bei Werstdivision und Flottenstammdivision sind die Mannschaften und die Chargen in drei an beiden Divisionen sich völlig entsprechende Rangstufen eingetheilt.

Die oberste Rangstufe bildet die der Flotte eigenthümliche Classe der Deckofficiere, von denen zwar nicht die theoretische (mathematisch-astronomische) Bildung der Seeofficiere gefordert wird und die auch nicht Officiersrang haben, die aber dennoch über der Unterofficierclassen stehen, und haupt-

sächlich zur Leitung des praktischen Dienstes an Bord der Schiffe bestimmt sind, ähnlich wie die englischen navigating lieutenants: factisch stehen sie mit den Oberfeuerwerkern und mehr noch mit den Zahlmeistern der Landarmee in analogem Verhältniß. In der Flottenstammdivision scheiden sich die Deckofficiere nach ihrer seemännischen Specialität in die drei Kategorien der Steuerleute, der Feuerwerker und der Bootsleute, als Deckofficiere I. Classe: Obersteuerleute, Oberfeuerwerker und Oberbootsleute. Bei der Werstdivision sind die Deckofficiere in der Maschinenabtheilung Maschinisten und die Deckofficiere I. Classe, Obermaschinisten; in der Handwerksabtheilung heißen die Deckofficiere I. Classe Obermeister, die Deckofficiere II. Classe Meister.

Die folgende Rangstufe bilden die Unterofficiere, welche bei der Marine als Maaten (ihres speciellen Fachs) bezeichnet werden; die Maaten I. Classe haben den Rang von Sergeanten der Landarmee, die Maaten II. Classe den Rang von Unterofficieren (Corporalen) der Landarmee; auch gehören hinterher die Feldwebel der früheren Compagnien der Flottenstammdivision. Ganz analog der Eintheilung ihrer Deckofficiere scheiden sich auch die Unterofficiere in Steuermannsmaaten, Feuerwerksmaaten und Bootsmannsmaaten; bei der Maschinenabtheilung in Maschinistenmaaten, und bei der Handwerksabtheilung in Meistermaaten, alle I. u. II. Classe.

Die dritte, unterste Rangstufe endlich bilden die Mannschaften im Rang von Gemeinen und Gefreiten der Landarmee. Bei der Flottenstammdivision sind es die Matrosen I., II., III. und IV. Classe, von welchen die ersten die höchste „Seegewohnheit“ und Ausbildung haben und die beste Bezahlung erhalten; bei der Maschinenabtheilung sind es die Maschinenapplicants (im Rang von Gefreiten und Gemeinen), oder die Heizer I.—IV. Classe, und bei der Handwerksabtheilung sind es die Handwerker I.—IV. Classe, welche Schiffszimmerleute, Segelmacher, Schmiede, Tischler, Maler, Böttcher, Büchsenmacher, Keepschläger (Seiler. — Keep heißt im Plattdeutschen Tau) oder Dekonomiehandwerker (Schneider und Schuhmacher) sind. Außerdem sind die Lazarethgehülfen der Marine im Range von Unterofficieren I. und II. Classe und die Unterlazarethgehülfen (im Rang von Gefreiten) der Werstdivision attachirt. Als Maschinistenapplicants werden namentlich solche Ersazpflichtige ausgehoben, die bereits als Maschinisten oder Assistenten auf Dampfern oder Locomotiven gefahren haben, also in der Leitung einer arbeitenden Dampfmaschine praktische Erfahrung besitzen, und demnächst solche Leute, die ein Zeugniß der Reise von einer Provinzialgewerbeschule besitzen und eine zweijährige Lehrzeit als Maschinenbauarbeiter nachweisen können, namentlich wenn sie in Etablissements waren, welche Schiffsmaschinen bauen. Als Heizer dagegen werden vorzugsweise Leute genommen, welche auf See- oder Flußdampfern schon als Heizer gefahren haben, demnächst solche Heizer

von Locomotiven oder stehenden Maschinen, die gleichzeitig Feuerarbeiter sind, und endlich Feuerarbeiter aus größeren Eisenwerken, welche an Hitze und schwere Arbeit gewöhnt sind. Wer aus der Handelsmarine als Maschinist auf Beförderung übertreten will, muß den Nachweis abgeleiteter Militairpflicht und der vollständigen technischen Qualification führen können und erweisen, daß er 42 Monate zur See gefahren ist, davon 12 Monate auf Kriegsschiffen oder als selbständiger wachhabender Maschinist auf Dampfern der Handelsmarine. Eleven des Maschinen- und Schiffbaufachs, welche die Qualification für den einjährigen freiwilligen Dienst besitzen, können als solche in die Werstdivision eingestellt werden, und werden hier im praktischen Dienst beschäftigt. Man sieht aus diesen Bestimmungen zur Genüge, daß für diese technischen Marinetheile der Vortheil nach aller Möglichkeit ausgenutzt wird, welchen technische Vorbildung aus früheren Civilverhältnissen dem Flottendienst irgend leisten kann, ähnlich wie Oestreich in seiner Armee für die Schützentruppe nach Möglichkeit nur Gebirgsschützen (Tyroler), für Husaren nur ungarische Steppenreiter, für Lanzenreiter fast nur die hierfür besonders geschickten Polen aushebt, wogegen Rußland wenigstens unter Nicolaus für seine Marine die Leute ohne Unterschied nahm, natürlich nicht zum Vortheil des Kriegeschiffsdienstes.

Die Uniform ist bei beiden Divisionen fast vollständig gleich, d. h. für Mannschaften und Unterofficiere dunkelblaue Beinkleider und dunkelblaue Jacke mit gelben (Tomback) Knöpfen und Ankern darauf. (Die Uniform für den Dienst in ungewöhnlichen Witterungsverhältnissen (seajacket) hat keine Rangabzeichen.) Der ganze Unterschied in der Uniformirung zwischen den Matrosen der Flottenstammdivision und den Mannschaften der Werstdivision besteht darin, daß die Matrosen die beiden Reihen kleiner Ankerknöpfe vorn an der Jacke so unterbrochen haben, daß der oberste Knopf dicht am Kragen von den übrigen, nach unten dicht zusammengedrängten Knöpfen durch einen größeren Zwischenraum getrennt ist, während die Knöpfe bei der Werstdivision sämmtlich die gleichen Abstände weisen, ferner, daß die Matrosen brandenburgische Aufschläge mit 6 kleinen Ankerknöpfen, die Werstmänner schwedische Aufschläge mit nur 2 Knöpfen tragen; die Heizer und Kohlenarbeiter haben auch letztere Uniform, doch nur mit einer Reihe Knöpfe. Dagegen sind die vier Gehaltsclassen innerhalb der Mannschaften in ihrer Uniform nicht unterschieden, abgesehen von einem winkelförmigen Chevron auf dem linken Oberarm bei den Matrosen I. Classe.

Die Unterofficiere (Maaten, d. h. Gehülfen) haben als Abzeichen vor den Gemeinen ein ovales gestricktes Tuchschild auf dem linken Oberarm voraus, welches auf der Jacke von dunkelblauem Tuch mit goldgesticktem Emblem, und auf dem blauen Hemde von gelber, auf dem weißen Hemde

von blauer Wolle ist. Das Emblem selbst besteht bei den Steuermannsmaaten aus zwei gekreuzten klaren Ankern (Ankern ohne Tau), bei den Bootmannsmaaten aus einem unklaren Anker (Anker, um den ein Tau geschlungen ist), bei den Feuerwerksmaaten aus zwei gekreuzten Kanonenröhren, und in der Werstdivision bei den Maschinistenmaaten und den Meistersmaaten aus einem Rade über einem klaren Anker auf einer Jacke, wie die Heizer sie tragen. Ueber dem Emblem haben sämtliche Maaten I. Classe noch eine Krone als Rangabzeichen; die Deckofficiere endlich, deren Uniform der Officiersuniform sehr ähnlich ist, tragen dieselben Embleme, entsprechend ihrer Kategorie, auch mit bez. ohne Krone in Gold auf dem Kragen, während sie auf den Schultern kein Abzeichen tragen, wie die Seeofficiere es haben. Die Marine hat, abgesehen von dem Seeofficiercorps, überhaupt kein Abzeichen auf den Schultern, auch bei den Seeoffizieren ist der Rangunterschied nur theilweise auf den Schultern kenntlich gemacht, ein Princip, das keineswegs vortheilhaft erscheint, da Abzeichen doch eben dazu da sind, um den Rang des Betreffenden schnell und in jeder Stellung kenntlich zu machen. Rangabzeichen auf den Armen aber und vollends wie bei den Maaten nur auf einem Oberarm sind nicht in jeder Stellung sichtbar.

Die Stärke der Werstdivision betrug noch 1863 in der Maschinencompagnie nur 31 Maschinistenmaate I. und II. Classe und 92 Heizer I. bis IV. Gehaltsclasse, in der Handwerkscompagnie nur 29 Meistersmaaten I. und II. Classe und 250 Handwerker I. bis IV. Gehaltsclasse, sowie an Lazarethgehülften 5 Unterofficiere und 13 Gemeine I. bis IV. Gehaltsclasse, nebst 16 Functionairen (Oekonomiehandwerkern, d. h. Schneider und Schuhmacher).

Seitdem ist eine bedeutende Vermehrung der Mannschaftsstärke eingetreten. Es weist in der Werstdivision bereits auf: 62 Deckofficiere (Maschinisten und Zimmerleute), 80 Maschinistenmaate, 50 Meistersmaate, 40 Lazarethgehülften, 16 Maschinistenapplicanten, 284 Heizer und 274 Handwerker, zusammen 779 Mann.

In welcher Weise nun aus dem Mannschaftsstande der Werstdivision das Bedürfniß der verschiedenen Schiffsclassen zu decken ist, zeigt die Besatzungsstärke, welche für diejenigen Schiffe in Aussicht genommen war, die ursprünglich während des Jahres 1863 in Dienst gestellt werden sollten. Danach kamen z. B. auf die Panzerfregatten „Kronprinz“ und „Friedrich Karl“, die ihrem Range nach etwa den früheren Linienschiffen entsprechen, je 5 Maschinisten (Deckofficiere), 9 Maschinistenmaate, 55 Heizer, 21 Handwerker und 6 Lazarethgehülften; für unsere ganze gegenwärtige Flotte wäre nach diesem Maßstabe an Maschinenpersonal nöthig: 56 Maschinisten und 212 Heizer auf die vier Panzerschiffe, die eine Hälfte davon auf die

beiden Fregatten normaler Größe, die andere auf „König Wilhelm“ und Panzercorvette „Hansa“; 24 Maschinisten und 40 Heizer auf die beiden Panzersfahrzeuge; 55 Maschinisten und 115 Heizer auf die fünf gedeckten Corvetten; 55 Maschinisten und 75 Heizer auf die fünf Glatdeckscorvetten, von denen die neueren viel stärkere Maschinen haben als die beiden älteren; 36 Maschinisten und 81 Heizer auf die acht Schraubenkanonenboote I. Classe und den „Rhein“; 42 Maschinisten und 84 Heizer auf die vierzehn Schraubenkanonenboote II. Classe und 12 Maschinisten und 27 Heizer auf die drei Aviso's, also zusammen 280 Maschinisten und 634 Heizer oder 914 Köpfe für die jetzt existirenden Schiffe.

Dagegen werden für die künftige Flotte in der Stärke, wie sie vom Flottenentwicklungsplan in Aussicht genommen ist, nach demselben Maßstabe nöthig sein: 208 Maschinisten und 584 Heizer für die 16 Panzerschiffe und -Fahrzeuge, 231 Maschinisten und 399 Heizer für die 21 Corvetten (gedeckte und Glatdeckscorvetten), 12 Maschinisten und 27 Heizer für die drei Transportschiffe, 74 Maschinisten und 156 Heizer für die schon gegenwärtig vorhandenen 22 Schraubenkanonenboote und 32 Maschinisten und 72 Heizer für die acht Aviso's, also zusammen 557 Maschinisten und 1238 Heizer, d. h. 1795 oder rund 1800 Köpfe des Maschinenpersonals, während die 1864 erschienene Brochüre „eines Fachmanns“ nur 400 Maschinisten und 1000 Heizer = 1400 Mann in Aussicht nimmt, allerdings nur als Dreiviertel der etatsmäßigen Zahl und ohne Rücksicht auf Bildung einer Reserve.

Wenn nun auch für die Indienstellung der Schiffe im Frieden nicht die volle angegebene Summe, sondern eine viel geringere Stärke des Maschinenpersonals ausreichen wird, so genügt die gegenwärtig vorhandene Zahl doch auch für die Verhältnisse des Friedens nicht, sobald die Flotte planmäßig vergrößert ist. Indessen wird sich in dem mehrjährigen Zeitraum, ohne allzu große Mühe, die Anzahl heranbilden lassen, welche für die Bedürfnisse des Friedens allmählig nothwendig wird — nach einer kürzlich erfolgten Bekanntmachung des Marineministeriums ist bereits die Schaffung neuer Maschinistenstellen in diesem und dem nächsten Jahre in sichere Aussicht genommen.

Anderß dagegen und viel schwieriger stellt sich die Frage der Completirung des Maschinenpersonals in Kriegszeiten, wo alle Schiffe zugleich in Dienst gestellt werden. Wenn wir nur die Stärke der Besatzung für jedes Schiff annehmen, wie sie in dem Friedensetat für 1868 vorgesehen war, ohne Kriegsverstärkung jeder einzelnen Equipage und ohne Reserven am Lande, so ergibt sich bei einer Flotte, wie sie die Regierung herstellen will, keine geringere Zahl als etwa 560 Maschinisten und Maschinistenmaate und 1250 Heizer. Diese Stärke ist trotz der großen Zahl von Maschinisten, welche

Deutschland in seinen Privatetablissemens zählt, dennoch sehr schwer zu decken, da die tüchtigsten Maschinisten, wenn sie nicht an die See gewöhnt sind, während der ersten Monate gerade in den entscheidenden Momenten ganz unbrauchbar werden können. Die erforderliche Gewöhnung zu erlangen, dürfte für binnenländische Techniker, wenn sie das zwanzigste Lebensjahr überschritten haben und sich nicht mehr so leicht an Neues gewöhnen, frühestens in zwei Jahren möglich sein. Maschinisten aber von der Handelsmarine heranzuziehen ist, wie der dänische Krieg gezeigt hat, nur in sehr beschränktem Maße möglich; trotz des Stillliegens der gesammten Handelsdampfschiffahrt hat die preußische Marine 1864 Monate lang gebraucht, um den achten Theil der oben genannten Anzahl von Heizern und Maschinisten zusammenzubringen. Es wäre also eigentlich nöthig, in ähnlicher Weise, wie man sich den Bedarf an Matrosenunterofficieren aus Schiffsjungen heranzubildet, so auch Seemaschinisten für die Flotte heran zu erziehen. Dies verursacht aber übermäßige Kosten, da das Indienhalten vieler Schiffe unter Dampf ungeheure Quantitäten von Kohlen absorbiert, und wir haben daher mit besonderer Freude einen Vorschlag jenes „Fachmannes“ begrüßt, auf dessen in einer Broschüre niedergelegte Urtheile hier hinzuweisen mehrmals Veranlassung war. Er will nämlich nur ein Drittel der an sich nöthigen Zahl von Maschinisten als Stammmannschaft heranzubilden, den übrigen Bedarf aber dadurch decken, daß von jetzt ab alle Feuerleute und Maschinisten, welche ihrer Wehrpflicht zu genügen haben, nicht mehr der Armee überwiesen werden, natürlich nur, soweit dieselben dort nicht für technische Branchen wie die Zeugverwaltung und die Eisenbahnsfeldabtheilungen nöthig sind, sondern vielmehr der Marine zugetheilt werden. In ihrer Dienstzeit gewöhnen sie sich dann vollständig an den Seedienst und sind schon im letzten Dienstjahre und im Reserveverhältniß für die Bedienung der Schiffsmaschine völlig brauchbar. Der Staat aber hat nicht nur keinen Verlust an Wehrfähigkeit, sondern sogar einen Vortheil, insofern sich hier die Arbeitskraft der betreffenden Leute besser als in der Armee verwerthet, und dem Einzelnen wird es in der Regel lieb sein, in seinem Fach beschäftigt zu bleiben, neue Seiten desselben an den Schiffsmaschinen kennen zu lernen, und auf längeren Reisen Gesichtskreis und Bildung zu erweitern, wodurch er später im bürgerlichen Leben leistungsfähiger wird. Wir sind allerdings der Meinung, daß die Verwendung des Dienstpflichtigen für besondere technische Zwecke, zu denen er durch seinen Civilberuf qualificirt erscheint, in schonender und wo möglich die persönlichen Wünsche berücksichtigender Weise erfolgen muß. Denn gesetzlich ist Jedermann zum Waffendienst verpflichtet, aber ob er deshalb auch wider Wunsch genöthigt werden kann, als Heizer auf einem Kriegsschiffe oder als Schuster eines Bataillons zu dienen, ist keineswegs erwiesen. Und wir halten für

zweckmäßig, zu vermeiden, daß diese Frage überhaupt als Vorwurf aufgeworfen wird.

Uebrigens scheint dem obigen Vorschlage neuerdings auch officiell Rechnung getragen zu werden, da bei der letzten Volkszählung als zur seemannischen Bevölkerung gehörig auch die Maschinisten der Eisenbahnen aufgenommen worden sind, nach der Ersatzinstruction für das Maschinistencorps und die Heizercompagnien.

Für das Stammpersonal der Marinemaschinisten dagegen liegt von dem erwähnten Fachmanne ein anderer Vorschlag vor, den wir für noch wichtiger halten. Eine höhere wissenschaftlich-technische Bildung ist gerade beim Maschinisten wünschenswerther als bei irgend einer anderen Stellung in der Marine, von Officieren und Aerzten abgesehen. Im Maschinensach sind die Seeofficiere nicht ebenso competent, wie sonst in den nautischen Branchen, sie können es auch nicht sein, weil ihre Zeit durch die mehrseitige nautische und militairische Ausbildung absorbiert wird. Deshalb ist der Obermaschinist bei seiner Maschine vollkommen selbständig; kein Seeofficier außer dem ersten Officier hat ihm etwas zu befehlen, hineinzureden oder auch nur die Maschine zu betreten, auch der Commandant muß sich im Gesecht ganz auf den Maschinisten verlassen, ohne selbst einschreiten zu können. Nun ist es leider sehr selten, daß zu den Maschinistenstellen sich junge Leute von höherer Bildung melden, und der Grund wird mit vollem Recht darin gefunden, daß außer dem unzureichenden Gehalt namentlich die sociale Stellung des Maschinisten an Bord nicht so ist, wie sie ein gebildeter Mann verlangt, und daß er auf den Umgang mit den Unterofficieren statt mit den Officieren hingewiesen ist. Man soll deshalb den Maschinisten höher stellen, soll ihn, während er als Lehrling an Bord ist, mit den Cadetten, später mit den Officieren leben lassen, dafür aber auch die wissenschaftlichen Anforderungen höher spannen. Diese Forderung begegnet einem unserer früheren Vorschläge, der vielleicht noch etwas positiver ist. Theorie und Praxis leisten nur dann das Höchste, wenn sie sich gegenseitig ergänzen. So sind anerkanntermaßen die besten Schiffsbaumeister diejenigen, welche selbst zur See gefahren haben und deren Berechnungen so zu sagen vom Instinct für das Praktisch-Nothwendige geleitet werden. Sollte es nicht mit dem Maschinenbaufach ebenso sein? Wir würden vorschlagen, die Carrière des Maschinisten mit der des Ingenieurs zu verschmelzen; junge Leute von möglichst hoher technischer Bildung (Polytechniker) auf einer vielleicht im Centralhafen zu errichtenden Maschinenschule theoretisch und praktisch auszubilden, — auf welcher auch die Seeofficiere aus der Marineschule, welche mit dieser Anstalt in Verbindung gebracht werden mag, ihr Dampfexamen machen, — und diese jungen Leute dann als „Maschineningenieure“ abwechselnd am Bord in der Ma-

schinenleitung und auf den Werften im Maschinenbau zu verwenden, wobei sie in Gehalt und socialer Stellung absolut den Officieren gleichzustellen wären. Auch den Untergebenen gegenüber wird die festere sociale Scheidung von hohem Werthe sein, da sie das Ansehen der Maschinisten erhöht. Die älteren jetzigen Maschinisten werden bei ihrem allmätigen Abgang dann ausschließlich durch „Maschineningenieure“ ersetzt, und zwar wären vor der gänzlichen Ersetzung, um Kränkung und Reibungen zu verhüten, die Ingenieure der höheren Grade nie zusammen mit jetzigen Maschinendeck-officieren auf ein Schiff zu bringen, wohl aber in den unteren Graden.

Doch auch so würde die Reform noch nicht genügen. Denn die geringe Zahl der Kriegsschiffe, welche wegen der Kosten bei dem großen Kohlenverbrauch unter Dampf in Dienst gehalten wird, genügt für die praktische Auebildung nur einer sehr geringen Zahl solcher Maschineningenieure, für welche Uebung die Hauptsache ist. Dagegen haben wir in Deutschland über 50 größere Seedampfer, die fast das ganze Jahr hindurch in Fahrt unter Dampf sind, die großen Schiffe des Norddeutschen Lloyd, der Hamburg-Amerikanischen Gesellschaft, der Stettiner Gesellschaft u. s. w. Mit diesen Gesellschaften müßte man um jeden Preis ein Abkommen zu treffen suchen, daß sie sich einen Theil ihrer Maschineningenieure von der Marine stellen lassen, die man, wenn sie auf den Kriegsschiffen in Dienst nicht Platz finden, nach einigen Monaten Ausbildung im strengen Kriegsschiffsdienst dorthin schickt und von Zeit zu Zeit wechselt. Die Marine spart dabei ebenso wie die Dampfergesellschaft einen Theil ihrer Löhnung und die Einziehung im Kriege schadet der Gesellschaft wenig, da dann doch die Schifffahrt stockt. Einziehungen in Friedenszeit dürfen allerdings bei diesen nur für die Completirung im Kriege bestimmten Leuten nicht vorkommen. Wenn bis jetzt Unterhandlungen darüber nicht zum Ziele geführt haben, so lag es wohl an den gestellten Bedingungen. Daß die Disciplin oder die militairischen Eigenschaften der Marineingenieure und Heizer durch solche Beschäftigung auf Privatdampfern allzusehr leiden könnten, ist nicht zu befürchten, wenn sie das erste Jahr im Marinedienst ordentlich einexercirt worden sind. Auch der „Fachmann“ befürwortet, die Maschinisten, während sie in zwei Jahren ihrer Dienstpflicht genügen, auf jene in beständiger Fahrt befindlichen Bremer und Hamburger Dampfer zu detachiren, wo sie in ihrem Gewerbe bleiben, viel lernen, und, wenn Staat und Gesellschaft jede auch nur halb soviel Gehalt als sonst zahlen, doch viel besser stehen, als im Marinedienst. Auf den Amerikadampfern der Hamburger und Bremer können nach dem „Fachmann“ jährlich 60 Mann der Marinereserve und Seewehr als befahrene Maschinisten zuwachsen. „Die Maschinisten müssen zwei Jahre unter Dampf gefahren haben; wie der Seemann nicht im Hasen Seemannschaft lernt, so wenig der

Maschinist, wenn die Maschine nicht geht.“ Auf den Kriegsschiffen aber, die der Ersparniß halber viel unter Segel fahren, läßt sich nur ein Drittel der nothwendigen Zahl ausbilden. Ähnliches gilt von den Heizern, denen wir für den Anfang drei Monate Dienst an Bord von Kriegsschiffen für Einexerciren und Disciplinirung wünschen. Auch Heizer vom Lande sind an Bord nicht zu brauchen, wie noch vor einigen Wochen die englische Admiralität im Parlament geltend machte; selbst von den außer Dienst gestellten Schiffen nimmt man in England nicht die stokers für die Probefahrten, sondern nur solche, die in beständiger Uebung sind und die Dampfspannung gleichmäßig zu erhalten verstehen.

Außer der eben besprochenen Maschinenabtheilung gehören aber zur Werftdivision noch die Handwerksabtheilung und die Arbeiter und Beamten der Werften selbst. Diese Handwerker und Arbeiter bestehen größtentheils aus Schiffszimmerleuten, Keepschlägern (Seilern), Ketten- und Ankerschmieden, Segelmachern, Blockmachern (für Takel und Flaschenzüge), Malern und für Hafearbeiten aus Erdarbeitern, Maurern und Zimmerleuten — die Danziger Werft beschäftigt etwa 800 Civilarbeiter. Ueber den Arbeitern stehen zunächst die Werkführer, über diesen die Werkmeister (Takelmeister) und dann die höheren Grade der Beamten, von deren Gliederung man am besten aus dem Budget des norddeutschen Bundes eine Anschauung gewinnt.

Die piemontesische Diplomatie unter Karl Albert.

Von dem Sammelwerke des Nicomede Bianchi: *la diplomazia europea in Italia* sind, seitdem in diesen Blättern ausführliche Mittheilungen über die zwei ersten Bände, die Zeit von 1815—1830, gemacht wurden*), drei weitere Bände erschienen, welche die Zeit von 1830 bis zum Jahr 1849, also von der Julirevolution bis zur Thronentsagung Karl Alberts, behandeln. Das Hauptinteresse ruht fortwährend auf dem Gang der sardinischen Diplomatie, aus deren Depeschen die reichlichsten Mittheilungen fließen, und die sich jetzt als ein zusammenhängendes Ganzes überblicken und darstellen läßt, in welchem auch die Stockungen, Widersprüche und Schwankungen ihre Erklärung finden. Nach einer kurzen Periode hochfliegender Entwürfe, in welcher die Staatszwecke der subalpinischen Monarchie klar er-

*) Grenzboten 1866. II. S. 408. 445. III. S. 9. 98. 209. 329.