



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Norddeutsche Kriegsmarine : die allgemeine Dienstpflicht der Seeleute.

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

So weit die Zuschrift, welche der alte Abschreiber vortrefflich copirt hat. Die acht Pferde, deren Siege Gutta aufzählt, sind die Leitpferde seiner sämtlichen Siege, worauf schon Mommsen aufmerksam machte. Denn wenn man die einzelnen Siege derselben zusammenzählt (1123) und dazu rechnet die zwei verzeichneten Siege, welche Gutta mit nicht trainirten Pferden gewonnen hat, einen Sieg, den er nicht durch sein Gespann, sondern durch seine eigenen Füße erhielt — er rechnet seinen Pferden auch den gewonnenen Preis nicht zu — und endlich noch den Sieg im heiligen Capitolinischen Wettkampf, bei welchem Gutta mit Rossen besonderer Zucht und Farbe gerannt sein mag, so erhält man genau die Summe seiner sämtlichen Siege. Er hat diese Siege zwar bei allen vier Parteien gewonnen, nennt aber bei den Rossen, die er symmetrisch in zwei Viergespanne zusammenordnet, nur seine beiden Hauptfactionen. Aus der Zahl der einzelnen Pferdesiege ist ersichtlich, daß Gutta seine Leitpferde nicht gewechselt hat, wenn er von einer Partei zur andern überging, und die Clubangabe bedeutet nur, daß die ersten vier Pferde seiner frühern Zeit, die letzten der spätern angehören. — Bei den Preisen, die er darunter setzt, hat er die bei den Meergrünen gewonnenen, offenbar die seiner besten Zeit, besonders aufgeführt, bei der Columne der Rauchgrünen war ihm peinlich, daß der großen Preise so wenig waren, und er schlug daher die im Club der Schimmel und Braunen gewonnenen 3 Preise dazu. Die auffällige Vermehrung der wüsten Rennen mit vielen Gespannen in seiner letzten Zeit und das spärliche Aussehen großer Preise berechtigen zu dem Schluß, daß der Ruhm des Gutta in die Zeit fällt, in welcher die Verwilderung und Verarmung des Staates begann, also frühestens unter die letzten Jahre des Marc Aurel und unter Commodus. Dafür spricht auch die merkwürdige Benennung eines Leitpferdes mit dem deutschen Volksnamen Saxo, der uns zuerst von Ptolomäus um 150 nach Christus überliefert ist. Das Pferd muß seinen Namen nach einem Helden des Stalls erhalten haben, denn von Blut war es ein Berberroß.

G. F.

Norddeutsche Kriegsmarine.

Die allgemeine Dienstpflicht der Seeleute.

Der Matrose, welcher in die Kriegsmarine tritt, steht zu seinem neuen Dienst ganz anders als der Rekrut der Landarmee. Hier hat der Soldat Alles neu zu erlernen, bei der Kriegsmarine ist der Matrose gerade mit dem schwierigsten Theil der Ausbildung vertraut, er besitzt die wesentlich

seemännische Ausbildung. Das ist ein wichtiger Grund, künftighin nur wirkliche Seeleute, nicht Flußschiffer und andere Binnenländer als Matrosen einzuziehen, was früher auf der preußischen Marine der Fall war, die letzteren vielmehr ausschließlich zu Seesoldaten zu nehmen, gemäß einem früheren Vorschlage d. VI.

Diese Aenderung ist aber erst möglich geworden durch die Aufhebung der Befreiungen vom Seedienst, d. h. durch die Berechtigung der Regierung, auch die Seeleute von Beruf einzuziehen. Auch für Seeleute ist die Promptheit der Segelmanöver mit einer Takelage, die viel schwerer zu handhaben ist und rasches Zusammenwirken zahlreicher Kräfte erfordert, schwieriger, als die Handhabung der Takelage auf Rauffahrteischiffen: und außer diesem neu zu erlernenden Theil der Seemannschaft ist die Gewöhnung an eine andere Disciplin, als sie auf der Handelsmarine herrscht, nothwendig, also ein strafferes und flinkeres Wesen. Auch kommt noch die Ausbildung am Geschütz, mit dem Zündnadelgewehr und in besonderen Manövern hinzu. Dies Alles macht eine besondere, allerdings nur kurze Ausbildung im Frieden nöthig, wenn der Matrose im Kriegsfall brauchbar sein soll. Aber die Ausbildung am Geschütz ist viel leichter als bei der Artillerie des Landheers, weil das Geschütz stets an einer Stelle bleibt, also kein Exerciren mit Besspannung nöthig wird, und weil andererseits der Seemann nur auf wenige Geschützsysteme einexercirt wird, gegenüber den zahlreichen Kalibern der Festungsartillerie. Auch die Ausbildung mit dem Zündnadelgewehr und den Unterwaffen ist nur von secundärer Bedeutung, während der schwerste Theil der Ausbildung der Landinfanterie, die Ausbildung in der Taktik, ganz wegfällt. Man kann also wohl annehmen, und dies wird von verschiedenen Autoritäten bestätigt, daß die kriegsmäßige Ausbildung des eingezogenen Matrosen der Handelsmarine sich in einem Jahre völlig durchführen läßt. Außerdem ist es nicht nöthig, den Mann länger auf dem Schiffe zu behalten, als seine persönliche Ausbildung erfordert, während bei der Landarmee stets wenigstens zwei Jahrgänge ausgebildeter Leute bei der Fahne behalten werden müssen, um den neu eintretenden unsicheren Elementen taktisch Halt und Anlehnung zu geben. Auf der Flotte ist der eingezogene Matrose von dem Schiffe schon räumlich viel fester umschlossen und in der Gewalt der Vorgesetzten, der Halt den er noch braucht, wird ihm durch die Stammmannschaften gewährt, welche ja auf der Flotte viel zahlreicher sind, als bei der Landarmee, und außerdem die schwierigsten Posten, die der Geschützcommandeure, besetzen. Schon jetzt wird bei vollbefahrenen Leuten nach fünfjähriger Fahrzeit ein Dienstjahr, und nach vierjähriger Fahrzeit zwei Dienstjahre, nach zweijähriger drei Dienstjahre als genügend betrachtet. Der Spielraum zwischen dem 20. bis 24. Lebensjahr aber, welcher dem Matrosen

gelassen ist um sich zu stellen, wird durch die besonderen Verhältnisse der Handelsmarine nöthig gemacht. Eine dreijährige Reserve und eine zwölfjährige Seewehrverpflichtung waren dagegen nur in den ersten Jahren des Bundes nöthig, wo die Dienstpflichtigen der außerpreussischen Landestheile noch nicht vollzählig ausgebildet waren.

Für Beförderung zum Matrosen I. Classe ist neuerdings auch nicht mehr wie früher eine einjährige Fahrzeit als Matrose II. Classe nöthig, und für Beförderung zum Matrosen II. Classe ist nicht mehr vierjährige Fahrzeit überhaupt zur See nöthig, wenn der Betreffende sonst das Zeugniß vollständiger seemännischer Ausbildung hat. Dagegen sind die Bedingungen für die Matrosen III. Classe dieselben geblieben wie früher, nämlich zwei Jahre Fahrzeit auf Schiffen oder Briggs der Handelsmarine, oder drei Jahre Fahrzeit auf kleineren Fahrzeugen derselben. Am günstigsten wäre es allerdings, wenn man vorläufig, so lange die Stammmannschaften noch nicht zahlreich genug sind, um ausschließlich die Schiffe auf den ferneren Stationen zu besetzen, die hiersür eingezogenen vollbefahrenen Matrosen der Handelsmarine — vielleicht mittelst Ersparungen im Mannschaftsstande des Seebataillons — in ihrer schon 144 Thlr. betragenden Löhnung so weit erhöhte, daß sie ebenso gut stehen wie auf den am besten zahlenden, den amerikanischen Handelsschiffen, denn auch bei uns geht die Heuer schon bis monatlich 15 Thlr.: die Gleichstellung in der Löhnung mit dem Landmilitair ist ja doch einmal aufgegeben. Bei hoher Löhnung im Anfang, wo dreijährige Dienstzeit unerlässlich ist, und bei kurzer Dienstzeit späterhin, wo außerdem die an den Dienst auf Handelsschiffen nicht gewöhnten und von demselben nicht angelockten Stammmannschaften, mit größerem specifisch militairischen Ehrgefühl ausschließlich die Besatzung auf den außeratlantischen Stationen bilden sollten, wird man die Desertionen ebenso verhindern, wie auf der englischen Flotte, wo jetzt ganz im Gegensatz zu früher die Entlassung sogar für eine Strafe gilt. Ueberdies ist jetzt auch, was früher nicht gestattet war, die Ableistung des einjährigen Freiwilligen-Dienstes als Matrose für solche Seeleute gestattet, welche die erforderliche allgemeine Bildung nachweisen. Damit die Berechtigung auch durch Zeugnisse der Navigationschulen gewonnen werde, ist eine gleichmäßigere Organisation der letzteren wünschenswerth.

Vor Erlaß der norddeutschen Bundesverfassung strebte man in Preußen vor Allem nach einer Convention mit den Hansestädten, wonach dieselben keine Soldaten stellen, sondern bloß aus ihrer seemännischen Bevölkerung Leute liefern sollten. Jetzt ist Alles gleichmäßig geregelt, und es werden die Marine-Ersatzmannschaften einfach nach Verhältniß der concurrirenden Anzahl von Militairpflichtigen auf die Seeergänzungsbezirke oder Staaten vertheilt und von den betreffenden Brigaden ausgehoben.

Endlich soll, um dies nicht unerwähnt zu lassen, die für viele Seeleute sehr erwünschte Maßregel getroffen werden, daß die unter den Tropen zubrachten Dienstjahre als Kriegsjahre, d. h. doppelt gerechnet werden, da der Dienst in jenen Gegenden der Gesundheit so gefährlich ist, daß die Schiffe genau doppelt so viel Leute durch Krankheit verlieren als in den heimischen Gewässern.

Mit Recht wird es von den erfahrensten Seeofficieren betont, daß die Flotte dahin streben müsse, möglichst viel Stammmannschaften heranzuziehen, wenigstens soviel, daß die Hälfte jeder Schiffsbesatzung aus ihnen gebildet werden kann, und noch eine beträchtliche Reserve bleibt. Zwar kann man von Seeleuten der Handelsmarine oft hören, daß diese meist aus Binnenländern, den Schiffsjungen hervorgegangenen Leute bei Weitem nicht die seemännische Gewöhnung und Selbstständigkeit hätten, wie die Matrosen aus der Handelsmarine und dies ist bis zu einem gewissen Grade richtig; da beim Kauffahrteischiff ein Mann sich allein helfen muß, auf den Kriegsschiffen für jede größere Dienstleistung stets eine ganze Anzahl von Leuten verwandt wird, weil die Sache schnell ausgeführt werden soll und bei der zahlreichen Bemannung viele Leute zu Gebote stehn. Andererseits aber spricht bei solchen Urtheilen doch etwas Rivalität der Handelsmatrosen mit, und dann hatte dieser Tadel doch nur zu jener Zeit eine wesentliche Berechtigung, als Preußen noch keine Schiffsjungenbriggs besaß, und die Schiffsjungen nur auf den selten in Dienst gestellten großen Fregatten — mit ihrer aus $\frac{2}{3}$ Binnenländern bestehenden unbehüllichen Matrosenbesatzung — eingeschifft wurden, oft aber während ihrer dreijährigen Dienstzeit nicht über die Danziger Bucht hinaus kamen. „Frauenlob“ und „Hela“ genügten leider nicht für eine tüchtige Ausbildung der Jungen, und wie schwach es damals mit den großen Schiffen aus sah, zeigt das Beispiel der „Gazelle“, welche 1862 in ihrer Besatzung kaum $\frac{1}{10}$ befahrene Matrosen hatte, während für „Geston“ sogar fremde Matrosen geheuert werden mußten. Die ostasiatische Expedition hatte außer 463 Matrosen 29 Cadetten und 70 Jungen, die „Hela“ 20 Jungen an Bord: aber 27 Cadetten und 167 Jungen waren 1862 noch übrig und konnten nicht praktisch ausgebildet werden.

Es fehlten hierzu kleinere Segelschiffe, die allein dafür geeignet sind, wie auch England besonders training brigs für die boys verwendet. Jetzt hat Norddeutschland seine Schiffsjungen jeden Winter auf zwei (nächstens drei) schönen Briggs im atlantischen Ocean. Die Jungen werden gründlich in allen Verhältnissen mit der See vertraut, und außerdem sind die Fahrzeuge nicht groß, sodaß die Ausbildung der Jungen viel individueller und der auf Handelsschiffen ähnlicher wird. Die 34 Matrosen auf jeder Brigg sollen nur die Sicherheit des Schiffs in gefährlichen Lagen garantiren. Was dann ihrer

Ausbildung noch fehlen sollte, das wird reichlich durch einen anderen unschätzbaren Vorzug aufgewogen, durch die Gewöhnung in Disciplin zu leben und diesen „strammen Zug“ des Dienstes, die Subordination und das prompte Wesen, auch bei Anderen aufrecht zu erhalten. Nach dem Urtheil erfahrener Fachmänner, die die Handels- und Kriegsmarine aus eigenem Dienst genau kennen, wäre ohne dieses „fixe“ Element ein promptes Manövriren gar nicht möglich, namentlich wenn im Kriege ein großer Theil der Besatzung aus den lockeren Elementen neu eingetretener Reserve und Seewehr besteht. Ebenso kann nur mehrjährige Gewöhnung im Zielen auf See brauchbare Geschützcommandeure geben, deren Function heute um so wichtiger ist, als bei den schweren, wenig zahlreichen Kanonen auf den einzelnen Schuß viel mehr ankommt als früher. Der öfter von uns erwähnte „Fachmann“ spricht sich über die Nothwendigkeit tüchtiger Stammmannschaften im Wesentlichen folgendermaßen aus. Für den Dienst als Unterofficier und Hauptnummer am Geschütz sind sowohl technische Ausbildung als gewisse Körper- und Charaktereigenschaften erforderlich, die nicht bei Jedermann zu finden sind. Ein gutes Corps von Unterofficieren und Geschützcommandeuren ist, nach den Seeofficieren und den Maschinisten, der wichtigste Theil der Schiffsbesatzung, und diesen Theil muß sich die Kriegsmarine zu sichern suchen. Dies thut sie durch Stammmannschaften, deren Zahl so groß bemessen ist, daß im Frieden der nöthige Bestand vorhanden ist und im Kriegsfall jedes Schiff in ausreichender Zahl solche Stammmannschaften erhalten kann. Diese Stammmannschaft bildet sich jede Marine auf ihren Schulschiffen aus, und in Preußen ist es seit 1849 durch das Schiffsjungeninstitut („Mercur“) geschehen. Das letztere nimmt Knaben von 14—16 Jahren (mit ganz elementarer Vorbildung) auf, deren vollständige Erziehung der Staat übernimmt, während sie drei Jahre im Institut verbleiben und dort zwei Jahre als Böglinge, nicht als Soldaten behandelt werden. An Bord des Uebungsschiffs werden diese zu Unterofficieren bestimmten jungen Leute übrigens nicht bloß praktisch ausgebildet, sondern auch theoretisch. Für jedes Jahr müssen sie nachher dem Staat noch drei Jahre dienen und außerdem ihrer dreijährigen Dienstpflicht genügen, sie sind also im Ganzen 15 Jahre im Dienst. Während dieser Zeit werden sie meistens Unterofficiere und können bis zum Deckofficier I. Classe mit 500 Thlr. Gehalt aufrücken (die im Range höher stehenden Unterleutenants zur See erhalten 400 Thlr.). Die Stammmannschaften der preussischen Marine zählten 1864 schon 1500 Mann; für die norddeutsche Marine wird sie aber noch bedeutend vermehrt werden müssen. Glücklicherweise ist, ganz im Gegensatz zu der ungenügenden Capitulantenzahl für die Unterofficierstellen der Armee, der Zudrang zum Schiffsjungeninstitut überaus bedeutend, und gegenwärtig decken, nach einer kürzlich erfolgten Bekanntmachung

des Marineministeriums die Anmeldungen schon mehr als den Bedarf der beiden nächsten Jahre. Da auf schnelle Vermehrung der Stammmannschaften sehr viel ankommt, scheint uns nothwendig, die Zahl der Aufzunehmenden sofort bedeutend zu vergrößern und für ihre Ausbildung sofort noch eine Segelbrigg von einer fremden Flotte, z. B. der englischen, anzukaufen. Die Kosten der vierten Brigg und der vermehrten Einstellung von Schiffszungen würden sich übrigens zum Theil dadurch decken lassen, daß man die Errichtung der jetzt noch unnöthigen 5. Compagnie des Seebataillons unterließe. Uebrigens gehört die Schiffszungenabtheilung, welche in mehrere Compagnien zerfällt und den Unterofficierschulen der Landarmee entspricht, zur Flottenstammdivision und steht also nur mittelbar unter dem Stationscommando, während sie früher als Schiffszungendivision ebenso wie der damalige Stab der Marinereserve und Seewehr direct unter diesem Commando stand. Bei den als Schiffszungen eingetretenen Leuten erfolgt die Vereidigung erst nach Ablauf des zweiten Jahres, sie treten dann unter die Militairgesetze und ein Rücktritt ist von da ab nicht mehr statthaft. An der Befähigung der jungen Leute zum Seedienst ist, obwohl sie meist aus dem Binnenlande stammen, bei ihrer langen Vorbildung auf See nicht zu zweifeln; dies lehrt nicht blos der Erfolg bei der Kriegsmarine, sondern auch die Erfahrung der Handelsmarine, bei welcher ein großer Theil und oft der tüchtigste Theil der Besatzung aus dem Binnenlande gebürtig ist, wie ja auch die zahlreich zufließenden Böglinge der bewährten deutschen Seemannsschule in Hamburg zum größten Theil Binnenländer sind. Bei einer Stärke von 562 Schiffszungen, wie sie der Flottenentwicklungsplan von 1865 in Aussicht nimmt, würde (mit Anrechnung des unvermeidlichen Abgangs) die Stärke jedes der drei Jahrgänge sich auf etwa 180 Köpfe belaufen, mithin die Stärke der Stammmannschaft von dem Moment ab, wo auch der älteste der zwölf Jahrgänge die volle Einstellungsstärke hat, etwa 2000 Mann betragen. Wie oben nachgewiesen, ist diese Stärke ebenso wenig hinreichend, als der jetzige Ersatz, wo der Jahrgang nur etwa 100 Köpfe liefert. Allein für die Besatzung der jetzt vorhandenen Flotte sind nach den oben aufgestellten Berechnungen 5720 Köpfe (ohne die Deckofficiere) nöthig, und für die vom Flottenentwicklungsplan 1865 in Aussicht genommene Stärke sogar 13,800 Köpfe; es ergibt sich also für die jetzige Flotte ein Bedarf an Stammmannschaften von zusammen wenigstens 2860 Köpfen, für die künftige Flotte ein Bedarf von wenigstens 6900 Köpfen, so daß für letztere eine jährliche Einstellung von 580 Schiffszungen und eine Etatsstärke von etwa 1750 Schiffszungen nothwendig ist.

Je zahlreicher die Stammmannschaft ist, desto mehr vermindert sich erstens die Chance für den eingezogenen Matrosen, zu einer dreijährigen Ex-

pedition verwandt zu werden, und nur wenn diese Chance zu den Seltenheiten gehört, wenn der an ungebundenes Leben gewöhnte Matrose nicht mehr zu fürchten braucht, drei Jahre im strengen und für tüchtige Leute nicht sonderlich bezahlten Kriegsschiffsdienst festgehalten zu werden, wird er sich gern zur Erfüllung seiner Dienstpflicht stellen. Ferner vermindert sich das Bedürfniß der präsent zu haltenden, aus der Handelsmarine eingezogenen Matrosen; sowohl die Zahl der eingezogenen Individuen als die Dauer ihrer Dienstzeit kann vermindert werden. Außerdem ist die Heranbildung möglichst zahlreicher Stammmannschaften noch aus dem Grunde wünschenswerth, weil nur bei großer Stärke derselben die Flotte im Stande ist, zu jeder Zeit alle Schiffe genügend zu bemannen. Wollte man sich in dieser Beziehung bloß auf die einzuziehenden Mannschaften der Handelsmarine verlassen, so würde, wenn im Frühjahr nach Aufgang der Schifffahrt ein Krieg ausbricht, die Flotte nicht ordentlich bemant werden können. Denn dann wäre der größte Theil der Matrosen in fernen Ländern, aus denen sie entweder nur mit großem Zeitverlust, oder aber während des Krieges gar nicht heimkehren könnten. Endlich sollte man auch die Uebungszeit möglichst bequem zu legen suchen, wie wir oben im Einzelnen ausführten, d. h. den ersten Theil der Ausbildung mit dem Gewehr und am Geschütz im Winter vornehmen, wo der Matrose wegen Stillstehens der Schifffahrt doch müßig ist, sodas er, wenn sein Schiff in See kommt, schon alle Vorbildung hat und nur einen Sommer in Dienst gehalten zu werden braucht. Durch diese Maßregel würde man der Abneigung, welche zum Theil auf der Handelsmarine gegen den Kriegsschiffsdienst herrscht, völlig die Spitze abbrechen, und die Fälle, wo die Rauffahrteimatrosen sich der Dienstpflicht entziehen, selten machen. Es ist also namentlich der Erlaß einer Königl. Verordnung zu wünschen, des Inhalts, daß die Matrosen, wo nicht besondere Verhältnisse wie Mobilmachungen eintreten, nur 16 Monate dienen. Im Kriegsfall aber würde der Handel die übrigen eingezogenen Matrosen nicht entbehren, da doch nur diejenigen einziehbar sind, welche in unseren Häfen liegen, der Schiffsverkehr in diesen Häfen dann eben des Krieges wegen ruht.

Unter diesen Bedingungen wird denn auch Deutschland im Stande sein, nicht bloß eine Flotte von der Größe zu bemannen, wie sie nach den Vorlagen der Regierung an den Reichstag in Aussicht genommen ist, sondern es wird späterhin mit Leichtigkeit möglich sein, eine noch viel größere Flotte zu bemannen. Bei den Verhandlungen im preussischen Abgeordnetenhaus in den Jahren 1862 und 1863 wurde von Seiten der Opposition namentlich betont, daß Preußen nicht die genügende Anzahl Matrosen liefern könne, um die damals projectirte Flotte zu bemannen, und es lag in dieser Behauptung ein Theil Wahrheit. Jetzt haben sich aber die Verhältnisse in günstigster

Weise geändert. Erstens ist zu der seemännischen Bevölkerung Preußens der bedeutende Zuwachs aus den neuen Provinzen und dann auch derjenige der Hansestädte und des ganzen übrigen Norddeutschlands hinzugekommen. Sodann hat die Erfahrung, daß in den Seegefechten die Kriegsschiffe sich nicht mehr unter Segel schlagen, alle die Mannschaften überflüssig gemacht, welche in den früheren Seeschlachten ausschließlich die Takelage zu bedienen hatten. Auch für die übrigbleibenden Geschützmannschaften ist durch die Einführung großer Caliber mit mechanischen Vorrichtungen zur Bedienung und durch die Verminderung der Zahl der Schiffsgeschütze eine bedeutende Verringerung der Zahl der Leute eingetreten, und endlich bewirkt das Aufkommen der Panzerschiffe, daß sehr viel weniger Verluste eintreten, mithin weniger Leute gebraucht werden. In den großen Schlachtflotten sind so an die Stelle der früheren Linienschiffe mit 800, 900 und 1000 Mann Besatzung Panzerfregatten mit 4—500 Mann Besatzung getreten; selbst die größten Panzerschiffe, welche die früheren Dreidecker von 1200—1300 Mann bedeutend übertreffen, haben nur 700 Mann Besatzung nöthig. Und wenn auch diejenigen Flotten, welche, wie früher die englische, in der zahlreichen Bemannung ihrer Handelsmarine, also dem zahlreichen disponibeln Material seegeübter Mannschaften das Hauptübergewicht über ihre Gegner besaßen, durch diesen Umschwung wesentlich verloren haben, so sind doch auch sie damit zufrieden; die Engländer sparen dadurch bei ihrem kostspieligen Werbesystem ganz bedeutend, und den Franzosen hilft die große Zahl ihrer durch die *inscription maritime* disponiblen Seeleute auch nicht mehr viel.

Am meisten Ursache, mit diesem Umschwung der Verhältnisse zufrieden zu sein, hat Deutschland; bei unserer immerhin beschränkten Matrosenzahl haben wir so die Aussicht, im Kriegsfalle eine bedeutendere Flotte bemannen zu können, und im Frieden können wir die Handelsmarine um so mehr schonen. Nach den jetzt geltenden gesetzlichen Verordnungen ist nun die gesammte seemännische Bevölkerung des norddeutschen Bundes vom Dienst im Landheer befreit, dagegen zum Dienst in der Kriegsmarine verpflichtet. Zur seemännischen Bevölkerung werden gerechnet: Seeleute von Beruf, d. h. Personen, welche mindestens ein Jahr auf norddeutschen See-, Küsten- oder Hafffahrzeugen oder Booten gefahren sind; See-, Küsten- und Hafffischer, welche die Fischerei mindestens ein Jahr gewerbsmäßig betrieben haben; Schiffszimmerleute, welche nachweislich zur See gefahren sind, und Maschinenisten, Maschinenistenassistenten und Heizer von See- und Flußdampfern. Nach den Berechnungen unseres Fachmannes haben die norddeutschen Küstenstaaten 40,000 wirkliche Seeleute, und zwar Mecklenburg 3000, die Hansestädte 10,000, Preußen 10,000, Schleswig-Holstein 8000 und Hannover und Oldenburg zusammen 8000, sodasß hiernach das jezige Preußen etwa 24,000, die

übrigen Staaten etwa 16,000 Mann besäßen. Diese Zahlen erscheinen in-
dessen von vornherein etwas hoch gegriffen und dies wird durch die Ergeb-
nisse der letzten Volkszählung in Preußen bestätigt, bei welchen die Seediens-
pflichtigen (zwölf Jahrgänge, normal das 21.—32. Lebensjahr, soweit also
die Militärdienstpflicht reicht) besonders aufgenommen worden sind. Es sind
dies alle innerhalb dieser Altersklassen vorhandenen Leute, welche wenigstens
ein Jahr zur See gefahren, oder Küsten- oder Seefischerei getrieben haben.
Wir geben aus dieser Tabelle im Folgenden einen Auszug, wobei wir aber
diejenigen Provinzen und Regierungsbezirke, welche nicht wenigstens 300 See-
dienstpflichtige im Ganzen haben, nicht specificiren, und auch bei den anderen
nicht alle einzelnen Jahrgänge, sondern bloß den ersten und den letzten an-
führen. (Zählung vom 3. Dec. 1867.)

Regierungs- Bezirk.	Seedienspflichtige über- haupt.	Altersklasse 1837.	Altersklasse 1848.	Seeleute, Führer.	Seeleute, Mannschaff.	See- u. Küstenschiffer.	Schiffsmaschinisten.	Locomotiv-Maschinisten.	Schiffs-Feiger.	Locomotiv-Feiger.	Schiffszimmerleute.	Reepfläger.	Ketten- u. Ankerschmiede.	Segeleinmacher.	Blockmacher.	Schiffshandwerker zu- sammen.
Königsberg . .	1122	108	122	33	581	340	7	9	6	19	86	19	5	7	1	127
Danzig	1136	102	122	49	519	296	—	7	—	—	225	12	—	23	3	265
Prov. Preußen:	2436	241	254	134	1225	660	7	18	7	19	312	31	5	30	4	393
Stettin	1966	141	195	131	1236	326	7	13	6	37	173	13	—	17	6	210
Cöslin	416	27	47	40	323	33	—	—	2	—	18	—	—	—	—	18
Stralsund . . .	2315	187	217	356	1400	211	3	8	9	4	266	28	4	12	10	324
Prov. Pommern:	4697	355	459	527	2959	570	10	21	17	41	457	41	4	29	16	552
Jahdegebiet . .	27	4	—	2	22	—	—	—	3	—	—	—	—	—	—	—
Holstein	1948	155	195	153	1207	78	16	22	9	8	271	61	19	66	16	455
Schleswig . . .	1295	102	155	69	1014	95	5	1	1	4	63	10	1	5	1	106
Prov. Schl.-Holst.:	3243	257	350	222	2221	173	21	23	10	12	334	71	20	71	17	561
Stade	1072	82	69	115	706	3	5	2	7	2	204	14	—	8	4	232
Lurich	1513	90	159	112	1215	76	—	1	—	—	75	12	1	15	6	109
Osnabrück . . .	477	34	28	142	270	—	—	2	—	4	44	4	3	4	2	59
Prov. Hannover:	3281	224	273	376	2239	28	5	19	8	15	451	34	4	30	12	537
Staat Preußen:	15481	1258	1424	1285	8814	1519	67	411	110	714	1950	219	79	171	49	2561

Während also das Handwerkerpersonal 2561 Köpfe, das Maschinen-
personal 1302 Köpfe und somit die der Werftdivision zufallenden Leute zu-
sammen 3863 betragen, zählt das der Flottenstammdivision zufallende rein-
seemännische Personal, obwohl es sich in Preußen durch die Annexion von
Schleswig-Holstein und Hannover verdoppelt hat, doch nur 11,618 Köpfe,
also gerade nur die Hälfte von dem, was die Schätzung des „Fachmannes“
betrug (nicht bloß dieser, sondern alle Sachverständigen fast ohne Ausnahme
hatten sich in diesem Punkte getäuscht). Der damalige Contreadmiral Jach-
mann hatte z. B. in der Debatte die disponible seemännische Bevölkerung

Altpreußens auf etwa 12,000 Köpfe angegeben, während die gesammte seemannische Bevölkerung Preußens 1861 auf 23,000 Köpfe geschätzt wurde. Wir werden also auch für die übrigen norddeutschen Staaten eine ähnliche Reduction zu machen haben, und das überhaupt disponible Material auf nur 20,000 eigentliche Seeleute annehmen dürfen, sodas demnach auf den einzelnen Jahrgang etwa 1600—1700 entfallen. Dann ergeben die sieben Jahrgänge der gegenwärtig zu activem Dienst. verpflichteten und der in der Reserve befindlichen Seeleute eine Stärke von 11,600 Mann, während bei genügender Anzahl der Stammmannschaft, wie wir sie oben vorschlugen, auch unsere künftige Flotte nach Ausführung des Entwicklungsplans nur 7000 Mann braucht, also ohne Besorgnis dem großen Ausfall entgegen zu sehen vermag, welcher beim Kriegsausbruch dadurch entstehen kann, daß ein großer Theil der Seeleute dann in überseeischen Ländern ist. Auch für das Friedensbedürfnis, nach Ausführung des Entwicklungsplans, genügt die Mannschaft. Derselbe will 17 Corvetten auf den fünf auswärtigen Stationen, 4 solche und 6 Panzerschiffe in den heimischen Gewässern halten; und nebst 2 Aviso's, 2 Transportschiffen, der Hälfte der Kanonenboote und den beiden Artillerieschiffen und 5 Uebungsschiffen braucht diese Flotte im Frieden etwa 950 Maate und 6300 Matrosen, während die Stammmannschaft nach unseren Vorschlägen allein 6900 Köpfe hat. Diese und die 1600—1700 Eingezogenen ergeben 8500 Mann. Davon müssen 230 Maate und 1700 Matrosen, d. h. die Besetzung der Hälfte der Corvetten, welche auf den beiden Stationen Ostasien und Westamerika sind, nur aus Stammmannschaften genommen werden und wo möglich auch die für den Südatlantie, während Nordatlantie und Mittelmeer im Nothfall auch eingezogene Matrosen erhalten können; besser ist es allerdings, die letzteren ganz in den heimischen Gewässern zu behalten, da sie auf der Handelsmarine genug weite Fahrten machen und dann im Kriegsschiffsdienst nicht Zeit auf die Reise selbst zu verwenden brauchen. Noch günstiger würde sich das Verhältniß stellen, wenn nach dem Vorschlage des „Fachmannes“, der Rhederei in allen Küstenstaaten gesetzlich aufgegeben würde, auf jedem Handelsschiff über 100 Last einen überzähligen Schiffszungen zu führen. Da Altpreußen allein 600 Schiffe über 100 Last besitzt, würden durch diese auch dem Handel sehr dienliche Maßregel allein in den altpreußischen Provinzen jährlich der Handelsmarine mehrere hundert Matrosen zugeführt werden und der Mannschafbestand bald bedeutend steigen, die hohe Steuer sinken. (Ebenso wäre vielleicht im Interesse der Handels- wie der Kriegsmarine zu wünschen, daß jedem preußischen Rauffahrteischiff gestattet werde, nach Belieben im Inlande wie im Auslande seine Besatzung durch Angehörige fremder Nationen zu ergänzen; dann würden im Kriegsfall weniger Norddeutsche, welche dienst-

pflichtig sind, sich mit preußischen Schiffen außer Landes befinden, und die Handelsmarine würde die Einziehung der Matrosen weniger spüren). Mit Hinzuziehung der Seemehr (8.—12. Jahrgang) ist aber auch jetzt schon die norddeutsche Marine in der Lage, alle ihre Bedürfnisse an Mannschaft im Kriege decken zu können, wenn auch mit mehr Belästigung des Handels als es nach Ausführung jener Maßregel möglich sein wird. Der Friedensetat der aus der Handelsmarine eingezogenen Matrosen aber würde sich, wenn unser Vorschlag 1 $\frac{1}{4}$ jähriger Dienstzeit durchgeführt würde, bei 1600—1700 Mann Stärke der Jahrgänge auf etwa 2100 Mann stellen, also eine Zahl, deren Einziehung der Handelsmarine kaum fühlbar werden würde, namentlich, da die oben angegebene Zahl von 20,000 Seeleuten eben nur die dienstpflichtigen Classen umfaßt, während mit Einrechnung der älteren Leute wenigstens 45,000 Seeleute in Deutschland vorhanden sind. Nach amtlichen Aufnahmen (gelegentlich der Volkszählung 1867) waren Seeleute (incl. der nicht dienstpflichtigen Jahrgänge) vorhanden: 12,005 in Altpreußen (bei 263,016 Köpfen Küstenbevölkerung), 17,420 in den drei neuen Provinzen (407,701 K.), also zusammen in Preußen 29,425 Seeleute (670,717 K.), 3462 in Mecklenburg (56,575 K.), 2440 in Oldenburg (58,124 K.), 600 in Lübeck, 7243 in Hamburg, 5150 in Bremen (384,705 Köpfe Küstenbevölkerung in den Hansestädten), also zusammen in Norddeutschland 48,320 Seeleute bei 1,170,121 Küstenbevölkerung. Wir sehen also, daß, wenn die geeigneten Maßregeln getroffen werden, die Bemannungsfrage für unsere Kriegsmarine gar keine ernstlichen Schwierigkeiten macht, und am wenigsten die Folge haben kann, die Bemannung der Handelsmarine zu beeinträchtigen. Im Gegentheil, durch die vielfache Anregung in den neuen Verhältnissen und besonders durch die Disciplinirung der Leute, durch die Gewöhnung an Gehorsam, Ordnung, Reinlichkeit und Schnelligkeit, wird sie die gedienten Matrosen brauchbarer und mehr gesucht machen, als die anderen, ebenso wie im Binnenlande für viele Verhältnisse die Leute gesucht sind, welche beim Militär gedient haben. Die Tüchtigkeit des norddeutschen Seemanns wird dadurch noch höher steigen, er wird denen fremder Nationen noch mehr überlegen werden, als bisher, wo der östere von uns erwähnte, im Dienst der Handels- wie der Kriegsmarine gleich erfahrene „Fachmann“ das folgende Urtheil aussprechen konnte: „In Deutschland selbst ist man gewohnt, den englischen Seemann als den Typus eines solchen hinzustellen, der für jede andere Nation unerreichbar bleibt. Es ist dies aber ein großer Irrthum, und wir sind gegen uns selbst ungerecht, wenn wir diese Ansicht theilen. Der englische Seemann ist ungewißelhaft tüchtig, aber der deutsche ist ihm überlegen, und von Niemand wird dies bereitwilliger anerkannt, als von den Engländern selbst, vielleicht nicht öffentlich und in Zeitungsartikeln, aber durch die That. Wenn ein

englischer Schiffscapitain eine Besatzung für sein Schiff nehmen soll, so wird er unter allen Umständen deutsche Matrosen vorziehen, sobald er sie bekommen kann. Diese sind sachlich nicht nur ebenso tüchtig, ebenso ausdauernd und muthig, wie die Engländer, sondern sie sind außerdem fleißig, willig und arbeitsam zur Tages- wie zur Nachtzeit, und — sie besitzen nicht den großen Fehler des Trunks, der den englischen Matrosen oft zum Thier herabwürdigt, der ihn der größten Rohheit in die Arme treibt, ihn zu Meutereien veranlaßt und Schiff und Mannschaft in kritischen Momenten in die größte Gefahr bringt. Der große Vorzug der deutschen Matrosen besteht gerade darin, daß sie im Augenblicke der Gefahr durchaus verläßlich sind, keiner Anregung bedürfen und von selbst so viel leisten, als irgend in ihren Kräften steht. Was es aber heißt, in solchen Augenblicken auf seine Mannschaft sich ganz und gar verlassen zu können, das vermag nur der zu beurtheilen, der sich in Lagen befunden hat, wo die Rettung des Schiffs allein durch die Zuverlässigkeit der Besatzung ermöglicht worden ist.

Außerdem sind die deutschen Seeleute den englischen auch geistig überlegen und intelligenter. Zu dieser Ueberzeugung gelangt man nicht nur, wenn man sich kurze Zeit unter beiden Nationalitäten bewegt, sondern sie drängt sich uns namentlich bei einer Vergleichung der Leistungsfähigkeit der Matrosen auf den beiderseitigen Marinen auf. Ein englisches Kriegsschiff bedarf mit neuer Mannschaft eines Zeitraums von drei Jahren, um die Besatzung so auszubilden, daß sie allen Anforderungen genügt und, wie man sagt, auserexcirt ist. Ein preussisches dagegen braucht dazu unter gleichen Umständen nur ein Jahr, was nur in der größeren Intelligenz der deutschen Seeleute begründet sein kann. Wir dürfen ohne Ueberhebung die Behauptung aufstellen, daß die deutschen Seeleute die besten der Welt sind. Seitdem unser Seehandel und unsere Schifffahrt einen bedeutenden Aufschwung genommen haben, reicht die Küstenbevölkerung zur Deckung des Bedarfs an Mannschaften nicht mehr aus. Das Binnenland begann deshalb seit den letzten zwanzig Jahren sein Contingent zu liefern. Allmählig ist dieses zu Tausenden angewachsen, aber der Umstand, daß diese Leute, welche früher nie ein Schiff oder die See gesehen, eben so tüchtige Seeleute geworden sind und werden, wie die Küstenbewohner, gibt das beste Zeugniß dafür, daß das deutsche Volk die Befähigung besitzt, um eine seefahrende Nation zu werden, und daß es ihm nicht an den nothwendigen Elementen gebricht, um sich zu einer Seemacht ersten Ranges emporzuschwingen.“