



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur deutschen Kriegsmarine. 7. : Die kleinen Staaten und eine
Schraubenbootflotille.

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

Die Untersuchungen über diese Frage werden aber hoffentlich müßige sein, wie denn überhaupt wol jeder Braunschweiger in tief wurzelnder und wahrlich wohlberechtigter Liebe und Verehrung für den regierenden Herzog Wilhelm den Eintritt des gefürchteten und, weil menschlich-natürlich, unabwendbaren Ereignisses in möglichst ferne Zeit hinausgeschoben wünscht. Möchte das deutsche Volk in der den Braunschweigern noch gestatteten Frist sich von ihrem Rechte auf Selbständigkeit und verfassungsmäßiges Leben überzeugen, dann wird die gefürchtete Gefahr einer Vergewaltigung vorübergehen. Sollte eine solche aber doch versucht werden, dann ist die Abgeordnetenversammlung nach §. 113 Nr. 1 und 2 so berechtigt als verpflichtet, kraft eigenen Rechts zusammenzutreten und die zur Aufrechterhaltung der Verfassung erforderlichen Maßregeln zu ergreifen, denen alsdann das ganze deutsche Volk zustimmen und einen endlichen Sieg verleihen wird.*)

Zur deutschen Kriegsmarine.

7.

Die kleinen Staaten und eine Schraubenbootflotte.

Preußen hat für sich und für das übrige Deutschland die Anfänge einer Flotte gelegt und dieselben wenigstens schon so weit geführt, daß es einem Staate wie Dänemark gegenüber sein schwimmendes Eigenthum nicht ohne Kampf preiszugeben braucht, unter begünstigenden Umständen aber auf eine glückliche Vertheidigung desselben rechnen darf.

Die übrigen deutschen Küstenstaaten verharren dagegen noch heute in Gleichgültigkeit gegen die eigenen maritimen Interessen, und die Interessen der Nation. In den Bevölkerungen dieser Staaten zeigen sich die ersten Regungen eines patriotischen Gefühls, welches bis jetzt aber auch noch nicht zu Thaten gekommen ist. Die Regierungen der Küstenstaaten hüllen sich dagegen in den

*) Welcher Art diese Maßregeln sein müßten, unterläßt der Herr Verfasser näher zu bezeichnen. Wir glauben aber, daß dieselben, wenn sie wirksam sein sollten, im Wesentlichen mit dem zusammenfallen müßten, was die Eingangswörter erwähnte Broschüre bevormundet.

D. Red.

3*

Mantel jener alten Weisheit, welche in den Jahren 1848 und 1849 durch die Absperrung vom Weltverkehre belohnt wurde und geben sich vielleicht der Hoffnung hin, daß das Geschrei maritimer Bewaffnung sich wie so viele andre Wünsche der Nation zu den Acten legen lasse.

Indessen bilden diese Staaten einen Theil Deutschlands; sie trennen das übrige Deutschland vom Meere. Die Wehrlosigkeit derselben kann von uns nicht mit derselben verächtlichen Gleichgültigkeit angesehen werden, mit der wir den Kirchenstaat betrachten, den einzigen europäischen Küstenstaat, der außer jenen deutschen Staaten jeder maritimen Vertheidigung entbehrt.

Eine Vernichtung oder auch nur eine Unterbrechung der deutschen Handelschiffahrt beschädigt nicht nur den Wohlstand der Bevölkerung jener Küstenstaaten, sondern wirkt in allen Beziehungen, sowol denen des Ackerbaues als der Gewerbe, auf den Wohlstand des übrigen Deutschland zurück. Eine solche Unterbrechung führt sofort sowol im Binnenlande als an den Küsten ein Steigen der Preise für alle einzuführenden, ein Fallen der Preise für alle auszuführenden Gegenstände und ein Stocken aller Beschäftigungen herbei, welche für Ausfuhr arbeiten oder die Vermittlung des Waarenumsatzes und die Waarenbeförderung zum Zweck haben. Der Mangel jeder Küstenvertheidigung setzt nicht bloß jene Staaten den Erpressungen des Feindes aus, sondern öffnet das Innere Deutschlands feindlichem Einfalle und bedroht die Unabhängigkeit der Nation.

Es verlohnt sich daher die Frage aufzuwerfen: was die geringsten Ansprüche sind, welche die Vertheidigung der deutschen Küste von Emden bis Kio-Stock und der Schutz ihres Seehandels an jene Staaten stellt?

Auch hier wird es das Wichtigste sein, von der nahe liegenden Gefahr eines dänischen Krieges auszugehen; denn die kleineren Interessen des Augenblicks pflegen stets stärker auf die Entschliesung zu wirken, als die größeren der Zukunft. Ueberdies erfordert die eigentlich maritime Küstenvertheidigung der kleinen Staaten gegen jede Seemacht keine größeren Mittel, als die Beschüzung des Seehandels gegen eine Seemacht wie die dänische.

In einem Kriege gegen Deutschland beruht die einzige Aussicht Dänemarks auf einen günstigen Ausgang in der Ausschließung der deutschen Schiffe von der See und der Absperrung der deutschen Häfen von der Handelschiffahrt. Die dänische Flotte wird daher möglichst viele Häfen zu blockiren und außerdem auf den an Deutschland grenzenden Meeren deutsche Kauffahrer wegzunehmen suchen müssen.

Was die Ostsee betrifft, so ist diese Aufgabe wesentlich erschwert. Die preußische Flotte ist an Schraubenschiffen fast ebenso stark als die dänische und hat gerade für den Küstenkrieg ein Uebergewicht an leichten Fahrzeugen.

Denkt man sich die preußische Dampfflotte beim Ausbruche eines dänischen

Krieges in einem Hafen der Ostsee liegend, so würde Dänemark nicht umhin können seine gesammte Schraubenflotte vor diesen Hafen zu senden und müßte vielleicht noch Raderschiffe hinzunehmen. Die Blockade eines Hafens, in dem sich Kriegsschiffe befinden, muß von einer entschieden überlegenen Flottenstärke bewirkt werden. Denn während das blockirte Geschwader stets die Wahl des Zeitpunktes zum Angriffe hat und daher die Gunst der Umstände zu benutzen im Stande ist, muß das blockirende Geschwader den Angriff abwarten. Während jenes sich durch rasch geschaffene, in unmittelbarer Nähe des sichernden Hafens anwendbare Angriffsmittel, wie z. B. Brander, schwimmende Flöße und selbst größere Handelsdampfer verstärken kann, ist dieses, fern von den Küsten, die seine Hilfsquellen enthalten, lediglich auf diejenigen Schiffe angewiesen, welche die hohe See zu halten vermögen. Der gefährlichste Feind jedes blockirenden Geschwaders ist aber der Sturm, welcher, wenn er auf die Küste zusteht, dasselbe zwingt sich von derselben zu entfernen, und wenn er sehr heftig wird, leicht eine momentane Absonderung einzelner Schiffe von der Hauptmacht herbeiführen kann — Momente, die das blockirte Geschwader dann benutzt, um auszulaufen und entweder die See zu gewinnen oder über die zerstreuten Abtheilungen des Blockadegeschwaders herzufallen und Theilsiege zu erröchten.

Aus diesem Grunde würde Dänemark nicht umhin können, seine gesammte Schraubenflotte vor den blockirten Hafen zu legen und es kann die Frage sein, ob dieselbe dazu irgend ausreichen würde. Wie wir gesehen, verhält sich die dänische Schraubenflotte zur preußischen, wenn man auf die Schwere des Geschüzes sieht wie 14 zu 10, ist aber an Manövrirfähigkeit absolut und relativ schwächer. In ersterer Hinsicht findet auch nur insofern ein Uebergewicht statt, als ein in der Ostsee wenig verwendbares Linienschiff mitgerechnet wird.

Ueber die Verwendbarkeit von Segelschiffen gegen Dampfschiffe haben wir wiederholt gesprochen und an kampffähigen Segelschiffen ist Dänemark überdieß der preußischen Flotte um ein Weniges überlegen. Diese kampffähigen Segelschiffe würden dänischer Seits dort zu gebrauchen sein, wo sich die preußischen Segelschiffe befinden.

Aus dem Gesagten folgt, daß Dänemark, wenn es des Erfolges einigermaßen sicher sein will, Alles was es an Schraubenschiffen und kampffähigen Segelschiffen besitzt, in der Ostsee gegen die preußische Flotte verwenden muß. Ob es dadurch des Erfolges sicher sein kann, darf als zweifelhaft betrachtet werden.

Zur Verwendung gegen die nicht-preußischen Küsten Deutschlands bleiben für Dänemark, wenn man von einem oder dem andern für die Aufrechthaltung der Verbindung zwischen den dänischen Inseln und dem Festlande und überhaupt für die Ostsee vielleicht entbehrlichen Raderschiffe abzieht, nur Segelschiffe und überdieß nur Segelschiffe von mehr als zweifelhafter Kampffähig-

keit übrig. Da indessen diese Küsten jeder beweglichen Vertheidigung gänzlich ermangeln, und es daher ihnen gegenüber nicht auf die Kampffähigkeit, sondern bloß auf die Seetüchtigkeit der Schiffe ankommt, so kann Dänemark ohne alle Gefahr jene Segelschiffe, die schon über 30 Jahre alt sind, für diesen Zweck verwenden — also 2 Linienchiffe, 4 Fregatten, 1 Corvette und 2 Briggs. Diese Schiffe werden ausreichen, um Rostock, Wismar und Lübeck, sowie die Elbe, Weser und Jahde, und etwa noch Emden zu blockiren. Sollte Dänemark den einen oder anderen dieser Häfen aufgeben oder Handelsdampfer mit einer oder zwei Kanonen bewaffnen, so würde es zugleich im Stande sein, in der Nordsee auf diejenigen deutschen Handelsfahrzeuge, die sich nicht in sichere Häfen gerettet haben, Jagd zu machen. Indes wird dies nur im Anfang des Kriegs d. h. zu einer Zeit, wo ein Theil der aus entfernten Welttheilen zurückkehrenden Handelsfahrzeuge noch nicht von dem Ausbruche des Kriegs unterrichtet ist, von Interesse sein. Denn es versteht sich von selbst, daß jedes deutsche Handelsschiff, wenn es den Ausbruch des Krieges erfährt, sich in den ersten besten Hafen zu retten sucht.

Der Umstand, daß Dänemark im Wesentlichen nur mit Segelschiffen die Blockade der Nordsee und der mecklenburgischen Häfen ausüben kann, gibt diesen Küsten das Mittel in die Hand, jede Blockade zu verhindern. Dieses Mittel sind Schraubenkanonenboote. Das Folgende wird zur Charakterisirung der Wirksamkeit derselben genügen.

Schon zu jener Zeit, als es noch keine Dampfschiffe gab, wendete man gegen die damals der Natur der Sache nach nur aus Segelschiffen bestehenden Blockadegeschwader Fahrzeuge an, welche vom Winde nicht abhängig waren, die Ruderkanonenboote. Dieselben sind mit einer oder zwei schweren Kanonen, die sie am Vorder- oder Hintertheil führen, bewaffnet.

Die Kriegsgeschichte fast aller seefahrenden Nationen weist glänzende Beispiele von Siegen auf, die von einigen Ruderbooten gegen große Kriegsschiffe davongetragen wurden.

Die Voraussetzung eines an sich so ungleichen Kampfes zwischen 6 bis 10 Ruderbooten und einem Linienchiff oder einigen Fregatten und Corvetten ist, daß das Segelschiff in Folge von Windstille oder sehr schwachen Windes die Freiheit der Bewegung verliert. Die in ihrer Bewegung vom Winde unabhängigen Boote legen sich dann entweder vor den Spiegel (Hintertheil) oder Bug (Vordertheil) des großen Schiffes und eröffnen ihr Feuer auf dasselbe. Die Stärke jedes Schiffes sind seine Seiten. Der Spiegel trägt regelmäßig gar keine Geschütze, der Bug höchstens zwei. Indessen kann man in Nothfällen für's Gefecht einige Geschütze auf dem Spiegel anbringen. Das Feuer der angreifenden Ruderboote bleibt aber, wenn ihrer auch nur etwa 6 bis 10 sind, immer überlegen. Denn es sind von ihrer Seite mehr Geschütze auf einen Punkt

gerichtet und diese Geschütze sind von größerem Kaliber; während das große Schiff eine schwer zu verfehlende Zielscheibe darbietet, sind die kleinern Kanonenboote schwer zu treffen und da ihre Schüsse das Schiff der Länge nach bestreichen, ihr Feuer von einer besonders zerstörenden Wirkung. Das größere Schiff wird freilich versuchen, den Angreifern seine Breitseiten mit ihrer überlegenen Bewaffnung zuzukehren, und hat in den Ankern und dem Anziehen derselben ein Mittel dazu, indessen zeigen vielfache Beispiele, daß diese Mittel keineswegs ausreichen, das Schiff genügend zu bewegen, namentlich dann nicht, wenn Strömung und Wind entgegenstehen.

Wenn schon früher die Ruderkanonenboote bei jeder Windstille ein Gegenstand ernstest Besorgniß für jedes Blockadegeschwader oder überhaupt für alle in der Nähe einer feindlichen Küste befindlichen Schiffe waren, so ist die Gefahr, welche denselben von Schraubenkanonenbooten droht, eine viel größere.

Die Ruderkanonenboote müssen bei einigermassen starkem Winde d. h. regelmäßig den Schutz der Häfen suchen und sie können sich, wenn sie gebraucht werden sollen, nur langsam auf den oft entfernten Kampfplatz begeben. Die Schraubenboote sind dagegen selbst wirkliche Segelschiffe, die gegen den Wind angehen und nöthigenfalls noch von ihrer Schraube Gebrauch machen können. Sie können daher, wenn das Fahrwasser es erlaubt, bei geringem Tiefgang von etwa 7 Fuß in möglichster Nähe das Blockadegeschwader beobachten, sich, wenn die Gelegenheit günstig wird, rasch zum Angriff in Bewegung setzen und daher in möglichst kurzer Zeit jeden Vortheil benutzen.

Es ist daher für ein Segelschiff nicht möglich die Blockade eines Hafens, in welchem sich etwa 6—10 Schraubenboote befinden, zu bewirken. Selbst wenn gar keine Windstille eintreten sollte, sind die Schraubenboote im Stande, das Segelgeschwader unausgesetzt zu belästigen. Wie die leichte Reiterei für die Infanterie in der Ebene unerreichbar ist, aber stets den günstigen Augenblick zum Angriff benutzen kann, so stellt sich auch das Verhältniß zwischen Segelschiffen und Schraubenbooten; es ist dabei nicht zu übersehen, daß man die Bewaffnung der letzteren so schwer einrichtet, daß ihre Geschütze regelmäßig weiter tragen, als die der größeren Schiffe.

An den deutschen Nordseeküsten sind die Schraubenboote noch von einer besonderen Wirksamkeit. Vor die Küste legen sich hier auf Meilenweite, bei Ebbe zum Theil unbedeckte Untiefen, Watten genannt, zwischen denen sich tiefe aber enge Fahrwasser durchziehen. Dem größeren Schiffe bleibt wegen seines Tiefganges von 16 bis 30 Fuß nur das enge Fahrwasser zur Bewegung übrig, das Schraubenboot kann bei 4—7 Fuß Tiefgang bei Fluth meistens über die Watten weggehen und auch bei Ebbe bleiben noch Fahrwasser genug übrig, die sich dem größeren Schiffe versagen.

Soll verhindert werden, daß die mecklenburgischen und Nordseehäfen

von einem Feinde wie Dänemark blockirt werden, so müssen dieselben durch Schraubenkanonenboote vertheidigt werden.

Es werden zu diesem Zweck etwa 10 Schraubenboote für die Bucht von Wismar nöthig sein, die zugleich zum Schutze der Travemündung oder Warnemündung dienen können; ferner etwa 10 Schraubenboote von 2—3 Geschützen für die Elbe, 15 für die Jahde und Weser und 5 für die Emsmündung.

Die Eigenthümlichkeit der Nordseeküste, deren wir soeben gedachten, gestattet, daß die Schraubenboote derselben nach Bedürfnis getrennt oder vereinigt handeln. Der Feind, der die Küste blockiren oder angreifen will, ist nicht im Stande zu verhindern, daß die Schraubenboote, welche im Dollert liegen, sich nach der Elbemündung und umgekehrt die der Elbemündung sich noch dem Dollert begeben. Die weit vorgehenden Watten erlauben solche Operationen mit vollkommener Sicherheit auszuführen.

Will man die große Gunst dieser seichten Gewässer der Nordsee vollständig ausbeuten, so wird sich außer den gedachten Schraubenbooten zu 2 und 3 Geschützen noch eine Anzahl von etwa 10 Booten zu einem Geschütze mit einem Tiefgang von 4 Fuß erforderlich machen.

Wenn die Nordseeküste von 40 Schraubenbooten mit 80 Geschützen vertheidigt würde, so wäre dadurch nicht nur jede Blockade durch dänische Segelschiffe, sondern zugleich für jeden Krieg, selbst für den Krieg gegen eine Macht, welche über eine Schraubenflotte zu gebieten hat, die Landung unmöglich gemacht. Es beruht letzteres auf der Eigenthümlichkeit, daß zu den wenigen Landungspunkten der Nordseeküste nur jene engen Fahrwasser führen, welche von geringen Streitkräften, die eine vollständige Freiheit der Bewegung haben, leicht vertheidigt werden können.

Daß im Sommer 1860 von ausgezeichneten Offizieren der Marine und der Landarmee Preußens und verschiedener deutscher Küstenstaaten auf Grund örtlicher Untersuchungen abgefaßte Gutachten über die Küstenvertheidigung erachtet für diesen Zweck, soweit derselbe sich durch maritime Streitmittel erreichen läßt, in der Nordsee nur 10 Schraubenkanonenboote zu 3 Geschützen, 20 Schraubenkanonenboote zu 2 Geschützen, 10 Schraubenkanonenboote zu 1 Geschütz erforderlich und bestimmt für die Wismarer Bucht 10 Schraubenboote.

Es würde für die Leser dieser Blätter ermüdend sein, wenn wir auf die Einzelheiten der Localitäten, welche diese Streitkräfte bedingen, eingehen wollten. Indes erfordert die Ansicht, daß eine Flotille von etwa 8 Schraubenbooten zur Verhinderung aller Nordseeblockaden hinreichen würde, einige Bemerkungen. Diese Ansicht übersteht, daß eine Blockade nicht durch ein Schiff ausgeübt wird und daß die Segelschiffe vorn und hinten nicht ganz ver-

theidigungslos sind, sie beachtet überdies nicht, daß denselben Schlepsschiffe beigegeben werden können und daß sie im Nothfalle selbst von, wenn auch noch so schlecht bewaffneten Handelsdampfern begleitet sein können.

Allen diesen ungünstigen Eventualitäten, selbst der, daß Dänemark einige seiner Räderkriegsschiffe zur Blockade verwenden sollte, begegnet die oben von uns geforderte Zahl der Schraubenboote. Dieselbe ist ebensowol für die Beschützung des Seehandels gegen Dänemark, als für die Vertheidigung der Küste ausreichend, aber auch erforderlich.

Sicherheit vor einer Blockade in einem dänischen, Sicherheit vor einer Landung in jedem Kriege läßt sich demnach mit sehr geringen Mitteln erkaufen, und es gehört ein großer Mangel an Einsicht bei den kleinen Regierungen oder ein seltner Mangel an Patriotismus dazu, daß, da die Pläne seit einem Jahre festgestellt sind, diese Mittel bis jetzt noch nicht hergestellt wurden.

Es beruht dies vielleicht zum Theil auf einem in den Hansestädten nicht ganz seltenen Glauben, daß Schraubenboote gleich Ruderbooten nur zur Küstenvertheidigung und zur Abwehr von Blockaden verwendbar seien, während die Rhederei der Hansestädte den Schutz ihrer Schiffe auf hoher See fordere.

Zunächst würden wir der Ansicht sein, daß es doch einigen Werth für die großen Emporien Deutschlands habe, wenn sie von dänischen Schiffen nicht blockirt werden, d. h. nicht vom Welthandel überhaupt abgesperrt werden können, und daß es ein, wenn auch bedeutendes, aber doch secundäres Interesse sei, daß dieser Handel auf eigenen Schiffen getrieben werden könne, daß die eigene Rhederei geschützt werde.

Aber dieser Schutz wird denselben durch eine Schraubenbootflotille auch wirklich zu Theil, ja diese Flotille würde zu gleicher Zeit im Stande sein, die dänische Handelschiffahrt in der Nordsee zu zerstören.

Dies zu verkennen beruht auf einer Verwechslung der alten Ruderkanonenboote und der Schraubenboote.

Englische Schraubenboote von 2—3 Kanonen (wir kennen das Nähere über die neueren und allem Anschein nach verbesserten preussischen nicht) sind Schiffe von 110 bis 120 Fuß Länge, 220 bis 240 Tonnen Tragfähigkeit, 60 bis 80 Pferdekraft und haben bis zu $7\frac{1}{2}$ Fuß Tiefgang. Die Besatzung beträgt etwa 40 Mann, die Geschütze schweren Kalibers ruhen auf Drehscheiben, so daß stets alle gleichzeitig nach einer Seite gebraucht werden können.

Diese Schraubenboote sind wirkliche Schiffe mit voller Besatzung und von einer bedeutenden Größe. Selbst kleinere Kauffahrteisegelschiffe gehen in die entferntesten Weltgegenden. In der That sind auch die englischen Schraubenboote im russischen Kriege nicht nur in die Ostsee und das Schwarze Meer gefahren, noch heute begeben sich dieselben häufig von England aus an die

ostasiatischen Küsten; im letzten chinesischen Kriege wurden sie mit Vortheil verwandt. Nach den letzten Nachrichten liegt noch gegenwärtig eine Division russischer Schraubenboote in einem japanischen Hafen. Die Schraubenkanonenboote als eine ausschließliche Defensivwaffe zu betrachten, ist besonders deshalb verwunderlich, weil dieselben bis jetzt nur zur Offensive verwandt worden sind. Die Ruderkanonenboote sind dagegen ein bloßes Defensionsmittel und von höchst beschränkter Verwendbarkeit. Dieselben können sich ohne Gefahr nicht weit von der Küste entfernen, sie können die hohe See nicht halten und die Menschenkräfte, welche sie bewegen, reichen nicht aus, um sie auf längere Strecken vom Winde unabhängig zu machen. Die Schraubenboote, welche, wenn sie 2—3 Geschütze führen, auf hoher See vollständig verwendbar sind, eignen sich dagegen vorzüglich sowohl die eigene Handelschiffahrt zu schützen, als die feindliche zu zerstören.

Würden in der Nordsee 40 deutsche Schraubenboote liegen, so würde ein Theil derselben auszulaufen haben, um auf hoher See zur Offensive überzugehen. Wie wir gesehen haben, hat Dänemark, wenn es nicht der preussischen Flotte die Herrschaft über die Ostsee einräumen will, für die Nordsee keine Schraubenschiffe zur Verfügung. Dänischen Raderschiffen würden die Schraubenboote nicht bloß an Manövrierfähigkeit, sondern auch meistens an Bewaffnung überlegen sein; dänische Segelschiffe würden namentlich dann, wenn sich die Schraubenboote in Divisionen vereinigen, selbst ohne die Gunst einer Windstille, sehr gefährdet sein. Es würden daher die deutschen Schraubenboote in einem Kriege gegen Dänemark die Nordsee beherrschen und damit auch die dänische Handelschiffahrt auf derselben auf ein Minimum beschränken. Sie würden sogar die dänischen Küsten beunruhigen können.

Die Kosten einer Flotille von 40 Schraubenbooten lassen sich leicht berechnen, wenn man davon ausgeht, daß ein preussisches Schraubenboot von 2 Geschützen segelfertig mit voller Armirung 55,000 Thlr., eines von 3 Geschützen 66,000 Thlr. kostet.

Die Herstellungskosten belaufen sich demnach für jene 40 Boote auf etwa 2,300,000 Thlr. wozu noch etwa 200,000 Thlr. für die nöthigen Schuppen und Vorrichtungen zur Aufbewahrung der Fahrzeuge in Friedenszeit kommen können. Jeder der deutschen Nordseestaaten hat Häfen zur Stationirung dieser Schiffe. Ebenso Mecklenburg für 10 Schraubenboote, die etwas über eine halbe Million kosten würden. Die Unterhaltungskosten sind der Natur der Sache nach in Friedenszeit sehr gering und bestehen im Wesentlichen in Gehalten.

Die Handelsflotte der Nordseestaaten und Mecklenburgs ist reich genug, um eine Aushebung für die Besatzung von etwa 2000 Mann oder, was sich namentlich für die Hansestädte empfehlen würde, eine Häuerung von Matrosen

zu gestatten. Zum Commando der Schraubenboote können zum Theil intelligente Capitäne der Handelsmarine verwandt werden, zum Theil müssen wirkliche Seeoffiziere namentlich für Divisionscommandos angestellt werden.

Die Herstellung der gedachten Schraubenflotille von 40 Booten für die Nordsee und 10 für Mecklenburg läßt sich in etwa einem halben Jahre bewirken, diese Boote können überall auf Privatwerften gebaut werden. Die Einübung der Mannschaft zur Bedienung der Geschütze erfordert ungefähr die gleiche Zeit, kann aber bis zu einem gewissen Grade auch während des Baues am Lande oder auf anderen Fahrzeugen geschehen.

Wenn in diesem Sommer der Entschluß zur Herstellung einer Schraubenbootflotille Seitens der deutschen Küstenstaaten gefaßt würde, so könnte dieselbe im nächsten Frühjahr segefertig und kampffähig dastehen und diese Küsten wären damit gegen die Calamitäten eines dänischen Seekrieges geschützt.

Wenn sich für die sämtlichen deutschen Küstenstaaten außer Preußen etwa 50 Schraubenboote mit einem Kostenaufwande von gegen 3 Millionen nothwendig machten, so drängt sich die Frage auf, wer diese Flotille herstellen und diese Kosten der Herstellung tragen soll?

Bei den Regierungen der Nordseestaaten und Mecklenburgs scheint man diese Frage dahin beantworten zu wollen, daß der deutsche Bund für die Vertheidigung der Küsten zu sorgen habe.

Als im vorigen Jahre Preußen eine Küstenvertheidigung zu Stande zu bringen suchte, dachte es zunächst an eine freie Vereinigung der Küstenstaaten, sofort aber traten die würzburger Regierungen auf und wurden von einem tiefen Interesse für die Küstenvertheidigung ergriffen, sie wiesen auf den deutschen Bund hin, der Alles in Ordnung bringen werde. Diese Regierungen glaubten, daß eine solche Vereinigung für maritime Zwecke Preußen einen Zuwachs an Einfluß und Macht geben könne und nach der Theorie derselben ist es eine Schwächung Deutschlands, d. h. der rheinbündlerischen Souveränität, wenn Preußen stärker wird.

Die Bestrebungen der Würzburger wurden vor Allem von Hannover getheilt. Dasselbe schloß sich sogar von den berliner Berathungen der übrigen Küstenstaaten aus, obgleich diese Berathungen nur den Zweck hatten, die Mittel der Vertheidigung im Einzelnen zu präcisiren. Mecklenburg sonst mit Hannover in gleicher Richtung, hatte seine Mitwirkung zu jenen Berathungen nicht versagt.

Die Verweisung an den Bund fand aber auch bei den übrigen Küstenstaaten einen, und zwar an pecuniäre Interessen anknüpfenden, Beifall. So war es ja möglich, daß dieselben der Opfer überhoben wurden, welche nun leider einmal mit jeder Vertheidigungsrüstung verbunden sind. Das Resultat

tat jener berliner Conferenzen, ein in den Details ausgearbeitetes Project zur Herstellung einer Küstenvertheidigung, wurde in der That dem Bundestage übergeben.

Seit einem Jahre liegt dieses Project in Frankfurt. Die Militärcommission, das Kriegsministerium des Bundestags, brütet unter bundesverfassungsmäßiger Theilnahme des dänischen Militärbevollmächtigten tiefsinnige Pläne aus. Die würzburger Regierungen haben es erreicht. Ihr flammendes patriotische Interesse für die See hat es glücklich dahin gebracht, daß die Herstellung von Schraubenbooten bis jetzt unterblieben ist. Sollte dies bisherige Schicksal der Küstenvertheidigungsfrage die Regierungen der Küstenstaaten noch nicht belehrt haben, was vom Bunde für ihre Interessen zu erwarten ist?

Wer in Deutschland vom Bundestage ein Werk der Desorganisation verlangt, kann in den meisten Fällen auf Erfolg rechnen; wer aber statt einer subversiven und anarchischen Thätigkeit eine positive Schöpfung, eine Organisation verlangt, betrügt entweder sich selbst oder will Andere betrügen. Es ist ein Glück, daß sich wenigstens diese Wahrheit über den Werth der gegenwärtigen deutschen Verfassung Bahn gebrochen hat. Der deutsche Bund hat die deutsche Flotte unter den Hammer gebracht, er kann nicht einmal ein Kanonenboot auf das Wasser bringen.

Die Möglichkeit einer politischen Lebensthätigkeit findet sich zur Zeit nur in den Einzelstaaten.

Wenn die Küstenvertheidigung hergestellt werden soll, müssen daher die Küstenstaaten selbst die Herstellung der Schraubenboote übernehmen.

Sind sie dazu nicht im Stande? Ein Vergleich derselben mit Dänemark wird die Antwort geben.

Es hatte 1855

Hannover	1,820,000	Einwohner.
Oldenburg	265,000	"
Hamburg	208,000	"
Bremen	88,000	"
Die Nordseestaaten	2,381,000	"
Mecklenburg	541,000	"
Lübeck	48,000	"
Die sämmtlichen deutschen Küstenstaaten	2,970,000	Einwohner.

Diesen etwa 3 Millionen steht gegenüber

Dänemark mit	1,499,000	Einwohnern,
die Herzogthümer	968,000	"
	2,467,000	"

Es ist dabei zu beachten, daß die Hilfsquellen der Herzogthümer in einem Kriege Dänemarks mit Deutschland für Dänemark nicht vorhanden sind.

Dänemark unterhält eine Flotte von gegen 1000 Geschützen und die deutschen Nordseestaaten sollten bei einer gleichen Bevölkerung nicht eine von 80 Geschützen herstellen können?

Oder ist die Handelsflotte derselben geringer? sie ist doppelt so groß! Oder die Bevölkerung ärmer? die der deutschen Küsten schließt die beiden reichsten Städte des nördlichen Europas, die dritte Handelsstadt der Welt ein. Oder sind diese deutschen Staaten von einer furchtbaren Militärlast erdrückt? sie stellen etwa 1 Procent der gegenwärtigen Bevölkerung, während die dänische Landarmee im Verhältniß mehr als doppelt so groß ist.

Wenn vor Kurzem ein Privatmann aus einem dieser Küstenstaaten die deutsche Nation zu Beiträgen für die Herstellung einer Schraubenflotte aufgefordert hat, so darf man wol eingestehen, daß das *Date paupero Belisario obolum!* hier nicht wol anwendbar ist. Die freie Privatthätigkeit für den Zweck einer Flotte wird sich in Deutschland vernünftiger Weise dahin zu wenden haben, wo nicht das eigene unmittelbare Interesse die Verpflichtung auferlegt und wo eine großartige und wirksame Anwendung im Interesse der ganzen Nation zu erwarten steht und beides ist vorhanden, insofern Preußen sich an der Schöpfung einer Nordseeflotte betheiligen soll.

Wenn man annimmt, daß Hannover 15, Hamburg 10, Bremen 10, Oldenburg 5 und Mecklenburg mit Lübeck 10 Schraubenbote herstellen würde, so würden sich diese Staaten dadurch keine sehr schwere Last auflegen. Was ist für das reiche Hamburg oder Bremen eine Ausgabe von einer halben Million Thaler, ausgegeben, um den Verlust von einigen hundert Millionen zu verhüten?

Es könnte von diesen Staaten geltend gemacht werden, daß diese Opfer nicht bloß dem Interesse der Küsten, sondern auch des Binnenlandes gebracht würden und daß daher auch die Binnenstaaten sich an denselben betheiligen müssen — eine Rechnung, nach der Preußen mehr als die Hälfte seines Militäretats den übrigen deutschen Staaten aufrechnen könnte. Das nächste und directe Interesse haben denn doch in der That die deutschen Küsten daran, daß ihr Seehandel nicht unterbrochen werde. Die Rheder, denen die Schiffe gehören, und meistens die Waaren, mit welchen dieselben befrachtet werden, gehören regelmäßig den Einwohnern der Küstenstaaten an. Unter der Blockade leiden zunächst und am Meisten die Bewohner der Küsten.

Das Princip, wonach die hannöversche Regierung im Jahre 1848 die Kosten eines Schiffs dem Bunde liquidiren wollte, welches von ihr ausgesandt war, um die eigenen und natürlich auch andre deutsche Schiffe vor dänischen Kreuzern zu warnen, scheint uns ebenso engherzig als kläglich.

Es möge uns erlaubt sein, die Küstenstaaten daran zu erinnern, daß sie in keiner Weise über das streng vorgeschriebene Bundesmaaß hinaus zur Na-

tionalverteidigung beitragen, daß sie nicht einmal Festungen zu unterhalten haben und daß es doch wol kaum billig sein würde, Staaten, die nicht bloß das Dreifache für die Vertheidigung zu Lande thun, sondern auch noch eine Flotte halten, zu Beiträgen für jene Schraubenflotte für verpflichtet zu halten.

In den Hansestädten Hamburg und Bremen wolle man insbesondere nicht außer Acht lassen, daß sie in Folge der noch geltenden, veralteten Bundesmatrikel von 1818 verhältnismäßig weniger zur Bundesvertheidigung beitragen, als alle übrigen deutschen Bundesstaaten. Jene Bundesmatrikel nimmt bekanntlich die damalige Bevölkerung als Maasstab der Leistungen an, die Bevölkerung von Hamburg und Bremen ist aber jetzt der der übrigen Bundesstaaten verhältnismäßig weit vorausgeeilt. So kommt es denn, daß während nach der gegenwärtigen Bevölkerung die deutschen Bundesstaaten $1\frac{1}{4}$ Procent, einige viel mehr, z. B. Waldeck $1\frac{1}{2}$) zum Bundesheer stellen, die Leistung Hamburgs nur 1 Procent, die Bremens sogar nur $\frac{1}{4}$ beträgt, und nach diesem Verhältniß bemißt sich nicht nur das Bundescontingent der Hansestädte, sondern auch der Geldbeitrag für Bundeszwecke. Man wird in Hamburg und Bremen leicht berechnen können, wie viel die durch diese Ungleichheit bewirkte jährliche Ersparniß beträgt.

Wir würden darauf, daß die Küstenstaaten die geringfügigen Kosten, welche die Herstellung einer Schraubenflotte macht, selbst übernehmen, nicht ein so großes Gewicht legen und würden rathen im Interesse der Sache selbst kleinliche und unbillige Forderungen zu erfüllen, wenn jeder Versuch, eine Betheiligung der übrigen Bundesstaaten herbeizuführen, etwas Anderes hieße, als die baldige Herstellung einer Schraubenbootflotte überhaupt nicht wollen. Denn jene Betheiligung würde nur auf dem Wege der Bundesverhandlungen erreicht werden können; die Militärcommission, der Militärausschuß, die Bundesversammlung würden aber eine so gründliche Prüfung jener Frage eintreten lassen, daß es nach jahrelangem Gezänk wol noch zu einem Beschlusse nicht gekommen sein würde. Die Beust, Borries, Schrenk, Dalwigk und Hügel würden nur auf's Neue Anlaß erhalten, ihr brennendes Interesse für die deutsche Flotte, welche mehrere von ihnen mit unter den Hammer gebracht haben, auf's Neue zu bethätigen.

In der That ist auch in den neueren Kundgebungen für die Küstenvertheidigung in Hamburg, Bremen und Oldenburg von einer Betheiligung des Bundes nur vereinzelt die Rede gewesen.

Dagegen hat die hamburgische Bürgerschaft den Beginn des Baues der Schraubenboote von einer andern Eventualität abhängig gemacht, der einer Verständigung unter den Küstenstaaten selbst.

Es bedarf einer solchen vorgängigen Verständigung nicht, um Schrauben-

boote zu bauen, sondern es bedarf des Baues dieser Boote. Die Mehrheit der hamburger Bürgerschaft, indem sie eine vorgängige Verständigung unter den Küstenstaaten forderte, den beantragten sofortigen Bau aber verwarf, setzte an die Stelle der That die Phrase und hat den Zweifel gerechtfertigt, ob es überhaupt darum zu thun ist, jenes dringende Bedürfniß zu befriedigen, oder der Welt nur glauben zu machen, daß man es befriedigen wolle.

Das was sofort in den Küstenstaaten geschehen könnte, ist, daß dieselben jeder für sich mit dem Bau von Schraubenbooten beginnen. Der Bau dauert lange genug, um vor seiner Beendigung ernstlich gewollte Verständigungen zu Stande zu bringen. Nothwendig ist auch nicht eine Vereinbarung unter den Küstenstaaten, sondern nur eine solche mit Preußen, als dem einzigen deutschen Staat, welcher eine Flotte besitzt.

Es handelt sich, von Geringerem, wie der Lieferung der Schiffsgeschütze, abgesehen, namentlich um die Bildung von Offizieren. Jene Staaten werden sich mit Preußen darüber vereinigen müssen, daß es den zunächst für einen Theil der Schraubenboote von der Kauffahrteiflotte zu entnehmenden Führern gestattete, auf preußischen Schiffen den militärischen Theil des Seedienstes zu lernen. Da für die höhern Commandos, namentlich die mehrerer Schraubenboote, nur wirklich gebildete Seeoffiziere verwandt werden können, wird für die erste Zeit Preußen dazu einzelne seiner Offiziere abcommandiren können, für die Folgezeit werden aber jene Staaten, wenn sie nicht einen engeren Anschluß an die preußische Marine herbeiführen wollen, selbst dafür sorgen müssen, daß sie im Kriegsfall kundige Offiziere besitzen. Dies wird nur dadurch geschehen können, daß diese Offiziere auf den preußischen Anstalten und auf der preußischen Flotte ihre Bildung erhalten. Endlich wird es für die Brauchbarkeit der Flotillen dieser Staaten wesentlich sein, daß sie sich an den Uebungen der preußischen Flotte theilnehmen. Späterer Entwicklung kann es vorbehalten bleiben, diese Flotillen überhaupt und besonders die Offiziere in ein organisches Verhältniß zur preußischen Marine zu bringen. Daneben ist eine schon jetzt für den Kriegsfall zu entscheidende Frage die über den Oberbefehl. Wenn es schon ein nicht zu vermeidender Uebelstand ist, daß die Nordseeküste durch die Flotillen von vier getrennten Staaten geschützt werden soll, so liegt doch für diese Staaten die absolute Nothwendigkeit vor, zum Zweck dieser Vertheidigung gemeinsam zu agiren. Wir haben schon oben auf die eigenthümliche Natur dieser Küste hingewiesen, welche es Schraubenbooten gestattet, unbelästigt von den größeren Schiffen sich von dem einen Punkte der Küste nach dem andern zu begeben. Diese Möglichkeit der Vereinigung der an verschiedenen Orten stationirten Flotillen gibt der Vertheidigung eine besondere Kraft.

Wir zweifeln, ob es für die hannoversche Regierung möglich werden

würde, ihre Flotille unter preußischen Oberbefehl zu stellen. Der Graf Bories würde besorgen müssen, daß die Schatten jener großen Welfenhelden, Heinrich des Stolzen, des Löwen und des Gegenkaisers Otto, und wie jene anarchischen Männer alle heißen, die eine große Kraft zur Schwächung und Vernichtung der Regierungsgewalt ihres Vaterlandes vergeudeteten, ihm die Ruhe des Schlafes verscheuchten, wenn er nicht die Möglichkeit in Händen behielte, die hannöversche Flotille je nach den Umständen für oder auch gegen Deutschland zu verwenden. Die übrigen deutschen Küstenstaaten werden schwerlich ähnliche Bedenken gegen den preußischen Oberbefehl hegen; derselbe ist das einzige Mittel, wodurch ihnen allen einzeln und insgesammt, die Früchte des Besizes einer Flotille von Schraubenbooten gesichert werden können. Denn Preußen verfolgt allein das Interesse, welches ihnen allen gemeinsam ist, und hat kein particulares Interesse, am Wenigsten in der Nordsee, geltend zu machen. So lange die hannöversche Regierung nicht gezwungen werden kann, sich unterzuordnen, wird Hannover zu seinem eigenen und zu Deutschlands Nachtheile eine auch im Oberbefehle getrennte Schraubenflotte besizen müssen.

Wenn es den Küstenstaaten Ernst ist, aus der Schande und der Gefahr ihrer gegenwärtigen Wehrlosigkeit herauszutreten, so können dieselben dies nur dadurch bethätigen, 1) daß sie noch in diesem Jahre mit dem Bau von Schraubenbooten beginnen und 2) daß sie sich mit Preußen über die Bedingungen vereinbaren, unter denen dasselbe ihnen die Verwendung dieser Flotte möglich machen und den Oberbefehl über dieselbe im Kriegsfall übernehmen will.

Eine Verständigung unter den einzelnen Staaten selbst ist überhaupt nicht nothwendig. In Betreff der Verhältnißmäßigkeit der Leistung und der Gleichmäßigkeit der Küstung kann sie indeß natürlich nur nützlich sein.

Wir haben im Obigen unter Berücksichtigung des Particulargeistes und der anarchischen Zustände, in denen sich Deutschland befindet, das Minimum dessen bezeichnet, was die deutschen Küstenstaaten, den dringenden Gefahren des Augenblicks gegenüber, in ihrem eigenen Interesse zu thun haben werden, wir haben nur von einer Schraubenbootflotille und von einem preußischen Oberbefehl in Kriegszeiten gesprochen. Wir werden später diejenigen Forderungen bezeichnen, welches das Interesse der Nation an die deutschen Küsten stellt.

Aber schon mit jenem Minimum kann das augenblickliche, rein particulare Interesse befriedigt, können die deutschen Küsten in jedem Kriege, kann die deutsche Handelschiffahrt der Nordsee wenigstens in einem nahe bevorstehenden Kriege gegen Dänemark geschützt werden.

Mögen namentlich die Bewohner der Hansestädte, deren ganze Existenz auf dem Meere beruht, bedenken, daß Redensarten in Deutschland gegenwär-

tig einen sehr niedrigen Cours haben und daß nach jahrelanger Versäumniß die Gegenwart Handlungen verlangt. Mögen sie auch die Achtung des übrigen Deutschlands nicht zu gering anschlagen; nur dem Wohlwollen, welches den Städten bisher entgegengetragen ist, verdanken sie vielfache günstige Gestaltungen ihrer politischen Existenz.

Wenn die Regierungsgewalten in jener beschränkten Selbstsucht, die dem Particularpatriotismus eigenthümlich ist, die Herstellung einer Schraubenbootflotte etwa so lange hinauschieben wollten, bis sich vielleicht noch ein baarer Profit dabei ergäbe, so mögen die reichen Handelsherren Hamburgs und Bremens, welche über Millionen verfügen, zusammentreten und durch freiwillige Zeichnung die Reichthumpolitiker des Gemeinwesens beschämen.

Es mag später der Verständigungen, der Verhandlungen, Protocolle und Verträge bedürfen, zunächst und bald bedarf es der Thatsache, daß an den Küsten der Nordsee Schraubenschiffe wirklich im Bau befindlich sind.

Die Gefahren eines Rheinbundes.

Von der preussischen Grenze.

Wir haben schon mehrmals unsere Freunde in Berlin erinnert, daß es in diesem Augenblick ernsthaftere Fragen für Preußen gibt, als die Frage Pazze, Stieber, Schillercomité u. s. w.; wir kommen auch heute in Bezug auf die bekannten Aeußerungen des Königs von Württemberg darauf zurück. Die Sache ist viel ernster, als man sie zu nehmen scheint.

Vor zwei Jahren prophezeigte alle Welt den zunächst zu erwartenden Einzug der Franzosen in die Rheinprovinz. Er ist nicht erfolgt, und je fester man vorher davon überzeugt war, desto schläfriger betrachtet man die früher so sehr gefürchtete Gefahr; sie klingt nur noch wie eine halb vergessene Sage. Daß Napoleon einmal gesagt haben soll, Frankreich wäre leicht zu regieren, wenn man ihm nur alle drei Jahre einen hübschen Krieg gäbe, erwähnt man nur noch als Anekdote. Wie es sich auch mit dieser Aeußerung verhalte, sie drückt das Sachverhältniß aus. Ein unausgesetzter Krieg, wie ihn der große Napoleon führte, ruiniert Frankreich; aber in drei Jahren läßt sich die Armee wieder gehörig in Ordnung bringen, und wenn man dann schnell der Nation einigen Ruhm, womöglich einige Beute verschaffen kann, schnell und ohne erhebliche Gefahr, so befestigt man dadurch allerdings die Dynastie besser als durch jedes andere Mittel. Sehen wir uns um, ob die gegenwärtige Lage Deutschlands nicht von der Art ist, dem Thätigkeitstrieb unseres ebenso