



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Aufruf.

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

Aufruf.

Ohne Wehr und Schutz liegen die deutschen Küsten der Nordsee, in jedem Kriege auch dem schwächsten Feinde preisgegeben, der aus der See herannaht. Dies nationale Leiden verringert uns die politische Geltung und bedroht ohne Aufhören die wichtigsten Interessen unseres Lebens, es gefährdet zugleich das Eigenthum und den Geschäftsbetrieb des Kaufmanns und des Fabrikanten im Binnenlande. Tief empfindet das Volk die Schmach dieser Wehrlosigkeit.

Die Anfänge einer deutschen Nordseeflotte, welche in stürmischer Zeit unter begeisterter Theilnahme der Nation geschaffen wurden, sie sind von den Wogen verschwunden; nur zwei Schiffe derselben bewahren unter preußischer Flagge ihre Kanonen.

Seitdem hat Preußen eine Kriegsflotte in der Ostsee erbaut, welche schon jetzt diesen Theil der deutschen Küsten gegen feindliche Angriffe zu schützen vermag und in kurzer Zeit der Kriegsmarine anderer Ostseevölker auch für den Angriff gewachsen sein wird. Für Häfen und Gestade der Nordsee dagegen, welche für unsern Exporthandel die wichtigsten sind, ist bis in die neueste Zeit nichts gethan.

Von allen Seiten beginnt eine Agitation, in den Seestädten wie im Binnenlande bilden sich Vereine, durch freiwillige Beiträge Einzelner den Bau von Kriegsfahrzeugen zu fördern. Die königlich sächsische Regierung hat bereitwillig ihre Genehmigung erteilt, und in Dresden ist das Werk bereits in Angriff genommen.

Allerdings kann eine Kriegsflotte von irgendwelcher Stärke nicht vorzugsweise durch freiwillige Beiträge von Privatpersonen geschaffen werden, immer müssen dabei Finanzkraft und Regierung der Staaten selbst die Hauptsache

thun. Und doch ist jetzt die Zeit gekommen, wo eine lebendige und zahlreiche Betheiligung auch der Einzelnen von höchster Bedeutung wird. Denn jeder Beitrag, welchen der Privatmann für unsere Wehrhaftigkeit zur See abgibt, ist ein Protest gegen den bisherigen Zustand kläglicher Schwäche; er wird eine öffentliche Erklärung, welche auch die Regierungen an ihre hohe Pflicht mahnt, und je größere Summen durch tausend Einzelne zusammengeschoffen werden, desto dringender wird der Ruf an die zunächst interessirten Staaten. Deshalb, wer warm für die Ehre des Vaterlandes empfindet, hier hat er Gelegenheit seine Gesinnung in würdiger Weise durch die That zu bewähren. Auch wer wenig zu geben vermag, hier kann er nützen und helfen.

Durch die Fortschritte der Schiffbaukunst in den letzten Jahrzehnten sind Kriegsschiffe ermöglicht, welche verhältnißmäßig schnell und mit geringen Kosten gebaut werden und zur Küstenvertheidigung wie zum Angriff vorzüglich geeignet sind. Die Schraubenkanonenboote, Kriegsfahrzeuge von beträchtlichem Tonnengehalt, mit zwei oder drei schweren Geschützen armirt, in der Mehrzahl auch schweren Kriegsdampfern furchtbar, schon in geringer Anzahl großen Segelfregatten überlegen, vermögen nicht nur die feichten Küsten und Flußeingänge der deutschen Meere zu schützen, sondern in genügender Menge sogar einen Angriff auf hoher See vorzubereiten und eine Landung größerer Truppenmassen zu erzwingen. Und der Bau solcher Kriegsschiffe ist auch durch freiwillige Gaben der Einzelnen zu bewirken.

Damit aber die patriotischen Beiträge zum Bau von Dampfkanonenbooten eine sichere Verwendung finden und nicht zum zweiten Male die warme Theilnahme der Nation in einem bitteren Gefühle von Demüthigung untergehe, ist es nothwendig, die politischen Verhältnisse der Gegenwart zu berücksichtigen. Was durch freiwillige Beiträge der Deutschen gebaut wird, das darf nur der großen deutschen Macht überwiesen werden, welche bis jetzt allein etwas Wesentliches für den Schutz deutscher Küsten gethan hat, und welche in ihrem eigenen Interesse keine andere als eine deutsche Politik treiben kann. Seitens des preußischen Marineministeriums hat man sich bereit erklärt, Beiträge, welche ihm durch die Sympathien der Deutschen zum Bau von Kriegsfahrzeugen in der Nordsee zuge-

hen, für diesen Zweck zu verwenden.*) Für den Fall, daß durch Vereine ganze Dampffanonenboote gebaut werden sollten, hat man preußischerseits die Ansicht ausgesprochen, daß dieselben am besten hilfertig, d. h. ohne Takelage und Armatur, übergeben werden möchten. Ein Schraubendampffanonenboot würde in diesem Zustande circa 40,000 Thlr. kosten; es ist also die Möglichkeit eines günstigen Erfolgs vorhanden.

Wir sammeln zu dem Bau von Dampffanonenbooten unter preußischer Flagge.

Falls die Beiträge die erforderliche Höhe erreichen, werden dafür Dampffanonenboote auf deutschen Werften gebaut, andern Falls werden wir die Beiträge direct dem preußischen Marine-Ministerium zur Verwendung für die Flotille in der Nordsee übermachen.**)

So legen die Unterzeichneten ein nationales Interesse von hoher Bedeu-

*) Das hierher bezügliche Schriftstück lautet nach einer, der Redaction dieser Blätter zugegangenen Abschrift:

Sr. Wohlgeboren
Herrn Capitän Braa.

Berlin, den 24. April 1861.

Mit aufrichtiger Anerkennung habe ich von den Bestrebungen Kenntniß genommen, welche von Ew. Wohlgeboren und mehreren Ihrer gesinnungsgleichen Freunde im Interesse einer angemessenen Vermehrung unserer maritimen Streitkräfte ausgegangen sind. Insofern Sie den Erfolg dieser Ihrer patriotischen und dankenswerthen Bemühungen abhängig erachten von der mit Unrecht bezweifelteten Bereitwilligkeit der preußischen Regierung, jene patriotischen Gaben dankbar anzunehmen und zu Nutz und Frommen des gemeinsamen deutschen Vaterlandes zu verwenden — nehme ich keinen Anstand, diese Bereitwilligkeit, wiewol vertraulich (der Empfänger des Schreibens hat nachträglich die Erlaubniß erlangt, von demselben für seine Zwecke Gebrauch zu machen. D. Red.), dennoch ganz unzweideutig zu constatiren. Ich füge noch hinzu, daß Sie hierin nicht die einseitige Meinung des Marine-Ministers unserer leider noch schwachen Marine erblicken dürfen, daß ich in dieser Beziehung nicht allein stehe, sondern ich kann versichern, daß man in Preußen den allein berechtigten Stolz darein setzt, die Mitwirkung der deutschen Bundesgenossen, möge sie von den Regierungen oder von einzelnen Patrioten ausgehen, in Anspruch zu nehmen und alle Mittel und Kräfte unseres weiten Vaterlandes im Interesse seiner Stärkung, Verteidigung und Streitbarkeit zu mehren, zu einigen und zu organisiren und im Hinblick auf die großen Ziele jederzeit mit Ehren voranzugehen.

Mit besonderer Hochachtung

Ew. Wohlgeboren ergebener

R. v. Koon,

Kriegs- und Marine-Minister.

**) Ein leipziger Blatt hat die Nachricht gebracht, die vom leipziger Comité gesammelten Beiträge sollten nach Dresden abgegeben werden. Wir bezeichnen dieß als eine aller Begründung ermangelnde Erfindung.

tung ihren deutschen Landsleuten und zunächst ihren Mitbürgern in Leipzig an's Herz, welche wiederholt an patriotischer Opferwilligkeit weit größere Städte hinter sich ließen, und die als Bewohner einer Handelsstadt vorzüglich Veranlassung haben, zu bedenken, welche hohen praktischen Interessen in der Frage eines wirksamen Schutzes unsrer Nordseehäfen verflochten sind.

Steuere Jeder nach Vermögen bei. Je reichlicher die Gaben, desto mehr Ehre der Stadt, die sie dem Vaterlande bietet, desto sicherer der Schutz für das Interesse auch des Einzelnen.

Beiträge werden angenommen bei Herrn Täschner (Engel-Apotheke), bei Herrn Stadtrath Felsche (Café français), bei Herrn Carl Linnemann (Katharinenstraße) und Herren Schund & Comp.

Leipzig, am 19. Juli 1861.

M. Bering. Dr. Eduard Brockhaus. Dr. Moriz Busch.
J. C. Eichorius. Wilhelm Felsche. Dr. Gustav Freytag.
Rechtsanwalt Julius Frühauß. Dr. Otto Georgi. Salomon
Hirzel. Eugen Landgraf. Albert Leppoc. Carl Linnemann.
Moriz Lorenz. Julius Müller. Dr. Julian Schmidt. Julius
Schund. Julius Seybt. Dr. F. Stephani.

Literatur.

Denkschrift über die prioritätischen Ansprüche Preußens an das Herzogthum Braunschweig-Wolfenbüttel. — Nach den Quellen bearbeitet von Otto Bohlmann, Doctor der Philosophie und beider Rechte. Berlin, Druck und Verlag von C. S. Mittler u. Sohn. 1861.