



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Zur deutschen Kriegsmarine. 10. : Die Zehn Schraubenkanonenboote
Hamburgs und Bremens.

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

Zur deutschen Kriegsmarine.

10.

Die zehn Schraubenkanonenboote Hamburgs und Bremens.

Die preussische Regierung hat an die Senate der freien und Hanse-Städte Hamburg und Bremen die Anfrage gerichtet, ob sie bereit seien, in Verbindung mit Preußen für die Vertheidigung der Nordseeküste Sorge zu tragen. Preußen hat sich bereit erklärt, wenn jede der beiden Städte zehn Schraubenkanonenboote zu diesem Zwecke stelle, seinerseits zwanzig zu übernehmen. Auf diese Weise würde die von der Commission der Uferstaaten im Sommer 1860 als zum Schutze der Nordsee unbedingt nothwendig bezeichnete Anzahl von 40 Schraubenkanonenbooten schon im nächsten Jahre herstellig und dadurch der gänzlichen Wehrlosigkeit der reichen, die beiden größten Handelshäfen Deutschlands tragenden Küste ein Ende gemacht sein können.

Preußen, welches den Schutz seiner eigenen Ostseeküste selbst übernommen und schon längst in's Werk gesetzt hat, erbietet sich demnach, an der Nordsee für die Interessen anderer deutscher Staaten einzutreten und stellt ihnen die alleinige Bedingung, daß sie auch selber etwas für den Schutz derselben thun.

Bei diesem Charakter des preussischen Anerbietens ist die Zeitungsnachricht glaublich, daß Preußen sich überdieß erboten hat, von den 10 Kanonenschiffen erster, 20 zweiter und 10 dritter Klasse, welche die Küstenstaaten-Commission forderte, seinerseits die größeren und kostspieligeren Schiffe zu übernehmen.

Man hätte erwarten dürfen, daß jene preussische Anfrage mit einem raschen Ja beantwortet worden wäre, daß die Senate der beiden Hansestädte sich beeilt hätten, ein Anerbieten anzunehmen, für welches ganz Deutschland Preußen Dank schuldet. Da aber Woche auf Woche verstreicht und die Senate der beiden Städte noch immer überlegen, so wird es gerechtfertigt sein, die Frage, welche jenen Regierungen vorliegt, zu erörtern.

Was sind die Gründe, die sich dem sofortigen Eingehen auf den preussischen Antrag entgegenstellen?

Man sag uns, daß in den Regierungskreisen Hamburgs und Bremens vor Allem geltend gemacht werde, daß eine enge maritime Bundesgenossenschaft mit Preußen der Selbständigkeit der Städte, oder ihrer Regierungen Gefahr drohe. Man behauptet, nicht bloß an den kleineren deutschen Höfen, sondern auch innerhalb jener städtischen Regierungen lebe neben dem Bewußtsein der gänzlichen Ohnmacht, neben der klaren Einsicht, daß man schließlich lediglich von dem Schutze Preußens abhängig sei, dennoch die Furcht, durch die Verbindung mit dem größeren Staate etwas von dem souveränen Einfluß auf die eigenen Verhältnisse einzubüßen, dessen Uebung den Machthabern sehr werthvoll zu sein pflegt. Aus diesem Grunde, so wird behauptet, seien die Regierenden nur zu geneigt, im eigenen und persönlichen Interesse einer Verbindung mit Preußen selbst die Schutzlosigkeit des hansischen Handels und die Wehrlosigkeit der deutschen Nordseeküsten vorzuziehen.

Sollte es wirklich wahr sein, daß in jenen kleinlichen und selbstsüchtigen Anschauungen die Ursachen der langen Zögerung Hamburgs und Bremens liegen, so würde wenigstens zugleich begreiflich sein, weshalb man dort noch jetzt wünscht, dem Bunde diese Marineangelegenheit in die Hand zu legen. Der deutsche Bund ist deshalb dieser Gesinnung so lieb und werth, weil sich in ihm an jedes Gewicht ein Gegengewicht hängt und dadurch eine gegenseitige Paralyse der Kräfte herbeigeführt wird, welche freilich dem Ganzen jede Wirkung nach außen, aber auch jedem Theile jede Wirksamkeit auf den andern Theil nimmt.

Wie es sich aber auch mit den wirklichen Gründen verhalten möge, welche in den Senaten Bremens und Hamburgs die bisher gezeigte Zurückhaltung verschuldet haben, die Besorgniß vor der Verkümmern der Souveränität ist jedenfalls nicht geeignet, als letzter Grund offen ausgesprochen zu werden. Der frischere, nationale Geist der Gegenwart verdammt wie die Vorliebe für die Wehrlosigkeit so die Souveränitätsseifersucht der kleinstaatlichen Regierungen, und dieser Geist macht sich namentlich in den Bürgerchaften jener beiden Städte geltend.

Es treten nach außen hin andere Gründe hervor, welche schon eher geeignet sind Anhänger zu finden.

Man sagt, es handle sich für die Hansestädte weniger um den Küstenschutz als um den Schutz der Schifffahrt, jener möge durch Dampfschiffe erreicht, dieser werde nur durch Fregatten geübt werden können. Man sagt ferner, und dieser Grund ist nicht ohne Eindruck selbst auf patriotische Männer der Hansestädte geblieben, die Kosten einer Flottille von 10 Kanonenbooten seien so groß, daß Hamburg und Bremen darunter erliegen würden; denn 10 Schraubenboote würden auf jährlich 270,000 Thlr., mindestens aber auf 200,000 zu stehen kommen.

Beide jene Gründe haben nur in einem Lande vorgebracht werden können, welches durch die lange Entwöhnung von Allem, was mit dem Seefriegswesen zusammenhängt, bereit ist, auch das Absurde zu discutiren.

Es ist vollkommen richtig, daß die Hansestädte nicht bloß eine Vertheidigung der Elb- und Wesermündungen gegen Blockaden, sondern auch eine Vertheidigung ihrer Schifffahrt auf dem hohen Meere zu wünschen haben. Wie sich wol von selbst versteht, ist für die großen Handelshäfen Deutschlands die Hauptsache, daß ihnen nicht der Weltverkehr und sie nicht vom Weltverkehre abgeschnitten werden, und dies wird schon durch den Besitz von etwa zehn Dampfkanonenbooten einem Feinde wie Dänemark gegenüber erreicht. Um gegen einen solchen Feind die Schifffahrt auf dem hohen Meere zu schützen, reichen aber auch diese Kanonenboote vollkommen aus. Man wird jetzt in Hamburg und Bremen Gelegenheit gehabt haben, sich zu überzeugen, daß Dampfkanonenboote sich von Ruderkanonenbooten ähnlich wie die Eisenbahnlocomotive von der Schiebkarre unterscheiden. Einer englischen Dampf flotte gegenüber würde eine Division Dampfkanonenboote allerdings nicht im Stande sein, eine unter Segel befindliche Handelsflotte zu schützen, wol aber jeder Flotille gegenüber, welche Dänemark in der Nordsee verwenden kann, d. h. gegenüber Segelfregatten und kleineren Dampfschiffen. Selbst die Breitseite einer dänischen Schraubencorvette von 12 Geschützen schießt nicht mehr oder nur wenig mehr Eisengewicht als die Breitseite eines preussischen Schraubkanonenbootes von 3 auf der Drehscheibe befindlichen Geschützen. Denn jene 12 Geschütze sind nur 30 Pfünder und die Breitseite wird von nur 6, höchstens 8 Geschützen, gebildet, während die 3 Geschütze des Dampfkanonenbootes 24 pfündige gezogene Kanonen sind, welche ein Vollgeschöß von fast 70 Pfund schießen und nach jeder Seite stets zusammenwirken können. Wollen die Hansestädte mit ihren Schraubkanonenbooten die Nordsee beim Ausbruch eines Krieges gegen Dänemark sofort von allen dänischen Schiffen säubern, so brauchen sie nur diesen Booten durch die Verstärkung der Maschinen eine so große Schnelligkeit zu geben, daß sie von keinem dänischen Dampfschiffe erreicht werden können. Die schweren Geschütze der Kanonenboote (und wir würden selbst 36 pfündige gezogene Geschütze für keineswegs zu schwer halten) werden im Stande sein, das größere Schiff stets aus einer Entfernung zu treffen, welche es demselben mit seinen leichteren Geschützen nicht erlaubt das kleinere nur zu erreichen. In Betreff der Handelsschiffe nehmen die Dampfkanonenboote heute diejenige Stelle ein, welche früher die Briggs, Schooner und Kutter inne hatten, d. h. sie sind durch Schnelligkeit und Größe zur Jagd auf Handelsschiffe am geeignetsten.

Es ist daher ein wenig glücklicher Kunstgriff, wenn man, wie dies namentlich in Bremen geschieht, um nur keine Schraubkanonenboote zu bauen,

Fregatten fordert, deren Bau übrigens zur Erhöhung der deutschen Seemacht auch für die Hansestädte sehr wünschenswerth und keineswegs eine zu große Last sein würde.

Indessen selbst zehn Kanonenboote sollen ja für Bremen und Hamburg schon eine zu große Last sein.

Denn, wird behauptet, die Kosten, welche Anschaffung und Besitz von 10 Kanonenbooten machen, belaufen sich auf 270,000 Thlr. jährlich, eine Summe, welche man bei großer Sparsamkeit auf etwa 200,000 Thlr. ermäßigen könne, die Städte Hamburg und Bremen aber seien schon die am meisten belasteten Staaten Europas und könnten daher ein solches Ausgabeplus nicht ertragen.

Es wird von Interesse sein, diese Behauptung einer Prüfung zu unterziehen und zu fragen, wie hoch sich die Kosten einer Flotille von 10 Schraubenkanonenbooten belaufen? und ob diese Kosten die Kräfte der beiden großen Handelsstädte Deutschland übersteigen?

Was die erstere Frage betrifft, so zeigt schon eine oberflächliche Vergleichung jener Ansätze von 270,000 und 200,000 Thlr. mit dem Marineetat anderer Staaten, daß dieselben bis zum Absurden übertrieben sind. Dänemark gibt für eine Flotte von ca. 1000 Geschützen jährlich noch nicht 1,500,000 Thlr., Frankreich für eine, verhältnißmäßig in stärkerem Gebrauch befindliche und daher kostspieligere Flotte von gegen 12,000 Geschützen etwa 33,000,000 Thlr. aus und die deutschen Hansestädte sollten für 20 Geschütze 200,000 Thlr. ausgeben müssen? In jenen Staaten würden dabei auf das Geschütz 1500 bis 2500 Thlr., in Bremen und Hamburg 10,000 Thlr. zu rechnen sein. Mag man auch immerhin in Anschlag bringen, daß kleinere Schiffe sowol im Bau als durch verhältnißmäßig stärkere Bemannung theurer werden als größere, so könnte doch dadurch nie ein solches Mißverhältniß entstehen.

Das Räthsel jener Berechnung von 270,000 und 200,000 Thlr. löst sich sehr leicht, wenn man die Grundlagen derselben in's Auge faßt.

Um eine recht hohe Summe zu erhalten, hat man den Kriegszustand als Grundlage gedacht, man nimmt an, die 10 Kanonenboote seien das ganze Jahr hindurch vollständig bemannt und ausgerüstet und in Dienst gestellt und rechnet dazu noch die Zinsen der einmaligen Ausgabe der Anschaffungskosten. Auf diese Weise kommt man denn ohne große Mühe zu der Summe von 270,000 Thlr., und indem man annimmt, daß im Frieden sich ein Theil der Mannschaft mit einer geringeren Gage abfinden lasse, auf die Summe von 200,000 Thlr.

Mit dieser Berechnung wird dann dem Bremer und Hamburger Bürger vor der „Flottencalamität“ bange gemacht.

Wenn man die sämmtlichen Schiffe einer Flotte als in Dienst gestellt

denkt, dann freilich wird die dänische Regierung ihren Marineetat auf etwa 6 Mill., die französische auf etwa 100 Mill. und noch höher berechnen müssen, und will man die Zinsen der Anschaffungskosten mitrechnen, so kann man diese Summen noch bedeutend erhöhen.

Will man die Kosten einer Marine berechnen, so muß man, wie bei dem Landmilitärwesen, vor Allem den Kriegs- und Friedensetat unterscheiden und den letzteren, da nach den bisherigen Erfahrungen der Krieg die Ausnahme bildet, als den regelmäßigen betrachten.

Der Kriegsetat entzieht sich der Natur der Sache nach jeder genauen Veranschlagung, selbst dann, wenn man sich schon im Kriege befindet. Man kann die Wechselfälle desselben nicht berechnen. Im Kriege können die Kosten selbst einer kleinen Kanonenbootflotille wol auf 270,000 Thlr. steigen.

Es handelt sich aber darum, zu wissen, wie hoch nicht die außerordentliche, sondern die regelmäßige Ausgabe ist. Dieselbe ist deshalb viel niedriger, weil man im Frieden nur so viel Schiffe in Dienst zu stellen braucht als zur Uebung der Offiziere und Mannschaften erforderlich ist. Von beiden unterhält man im Frieden nur die Cadres und rechnet darauf, im Fall eines Krieges die Lücke mit Hilfe der Handelsflotte rasch auszufüllen. Diese Erwartung pflegt, so lange die Kriegsflotte nicht an die Größe der Handelsflotte heranreicht, schon deshalb nicht getäuscht zu werden, weil beim Ausbruch eines Krieges immer ein Theil der Handelsflotte in Folge der zugleich eintretenden Verminderung der Verkehrsbedürfnisse seine Fahrten einstellt.

Wenn man 10 Kanonenboote besitzt, so wird man daher jährlich etwa zwei, und nicht für das ganze Jahr, sondern für drei bis sechs Monate in Dienst stellen. Auf diese Weise wird man nach und nach mehr als eine genügende Anzahl der Mannschaften für alle Schiffe eingeübt erhalten. Im Nothfall geht dem Ausbruche eines Krieges und nach dessen Ausbruche der Verwendung der Schiffe noch eine zur raschen Einübung der Mannschaften ausreichende Zeit voraus. Dieselben werden neuerer Zeit bei dem Geschütz schon in acht Wochen regelmäßig so vollständig ausgereicht, daß sie Alles zu leisten vermögen, was im Gefecht von ihnen gefordert wird. Es ist hiermit, da der Matrose einen wesentlichen Theil der militärischen Ausbildung, die nautische Fertigkeit und die Disciplin, schon aus der Handelsmarine mitbringt, anders als bei der Landarmee. Eine mehrjährige Ausbildung bedürfen in der Kriegsmarine namentlich nur die Geschützcommandeure (Unteroftiziere).

Werden jährlich die Mannschaften zweier Kanonenboote eingeübt, so hat man schon in fünf Jahren geübte Matrosen für alle Schiffe.

Was ferner das Offizierspersonal betrifft, so pflegt man während des Friedens nicht so viele Offiziere zu haben, als man im Kriege braucht; man rechnet vielmehr auch in dieser Beziehung auf die Handelsmarine, als die

Reserve der Kriegsflotte. In einigen Ländern wird von den Capitänen der Handelsmarine verlangt, daß sie vorher auf der Kriegsmarine gedient haben, man macht dieselben dann im Kriegsfall zu Offizieren derselben. In Frankreich, welches in dieser Beziehung als Muster gelten kann, ist die Erlaubniß, ein Seeschiff als Capitän zu führen, von zweijährigem Dienst auf einem Kriegsschiff und von einem Examen abhängig, welches die Befähigung zum Marineoffizier darzuthun hat, und auch in England schreitet man grade jetzt zu einer Ordnung dieses Verhältnisses.

Ähnlich verhält es sich mit den Deckoffizieren: (Steuerleuten, Bootleuten, Zimmerleuten, Maschinisten) so wie deren Gehilfen und den Heizern. Man kann die Mehrzahl derselben im Kriegsfall aus der Handelsmarine und den betreffenden technischen Gewerben ziehen.

Will man den Friedensetat einer Flottille von zehn Schraubenbooten aufstellen, so kann man als Grundlage nehmen, daß von dem Offizierscorps, welches im Kriege nothwendig ist, etwa drei Vierteltheile, von den Deckoffizieren, Unteroffizieren zc. ein Dritteltheil und von den eigentlichen Mannschaften etwas über ein Fünftheil im Frieden vorhanden seien. Man kann dann nicht nur stets zwei Schraubenboote vollständig besetzen und während des Sommers zur Einübung der Offiziere und Mannschaften in Dienst stellen, sondern hat auch noch eine Reserve und das nöthige Personal zur Verwaltung des Materials. Mit jenen Mitteln kann man, abgesehen von der Einübung der Mannschaften, auch noch den Zweck von Expeditionen zum Schutze des Handels verfolgen.

Der Friedensetat einer solchen Flottille würde einschließlich der Unterhaltung auf diesen Grundlagen die Summe von jährlich 50000 Thlr. nicht übersteigen, wohl aber würde diese, ohne dem wesentlichen Zwecke Eintrag zu thun, bedeutend reducirt werden können.

Außerdem würden für den Schiffsbau noch etwa 25000 Thlr. jährlich zu rechnen sein. Die Dauer eines Schraubenbootes kann auf 20 Jahre angenommen werden. Die Herstellungskosten eines Bootes von 2 Geschützen betragen etwa 50000 Thlr. Bei 10 Schraubenbooten sind also für den Schiffsbau jährlich 25000 Thlr. zu verausgaben.*)

*) Eine Bremer Berechnung stellt statt dessen auf 1) Zinsen des ersten Anlagecapitals von 500000 Thlr. zu $4\frac{1}{2}$ Procent 22,500 Thlr. 2) Kosten der Erneuerung 25,000 Thlr., also jährlich 47,500 Thlr. Man braucht sich nur vorzustellen, daß man jedes zweite Jahr ein Kanonenboot anschaffe, so erhellt, daß sowol in den ersten, als allen ferneren 20 Jahren das jährliche Erforderniß nur 25,000 Thlr. beträgt. Schafft man aber zu Anfang mit einem Schlage sämtliche 10 Boote an, so unterbleibt die Erneuerung 20 Jahre lang d. h. in den ersten 20 Jahren fällt die Ausgabe von jährlich 25000 Thlr. weg. Es lassen sich also wegen der Anticipation des Baues nicht Zinsen des Anlagecapitals, sondern höchstens Zwischenzinsen berechnen, wozu aber auch erst erforderlich wäre, das Maß der Anticipation festzustellen.

Es würde demnach der gesammte Friedensetat der fraglichen Schraubenbootflotte von etwa 20 Geschüzen im Ganzen höchstens die Jahresausgabe von 75000 Thlr. erfordern, und diese Summe darf nach den Verhältnissen, wie sie auf den meisten andern Marinen stattfinden, als sehr hochgegriffen angesehen werden.

Bei der Annahme dieser Jahresausgaben ist überdieß die Voraussetzung gemacht, daß jene Schraubenbootflotten der Hansestädte durchaus isolirt dastehen würden. Im Interesse der Ersparniß sowol als der größeren Kriegstüchtigkeit der Mannschaften und des Materials würde es sich aber wol von selbst verstehen, daß diese kleinen Flotten wenigstens in Betreff des Offiziercorps, der Kriegshäfen und der Arsenale mit der preussischen Marine in eine organische Verbindung treten würden.

Uebersteigt jene jährliche Ausgabe von 75000 Thlr. die Kräfte der Hansestädte?

Wir brauchen in dieser Hinsicht nur Bremen, als den kleineren Staat in Betracht zu ziehen.

Man sagt uns, der Jahresbedarf dieses Staats betrage auf 90000 Seelen 1600000 Thlr., also auf den Kopf $17\frac{3}{4}$ Thlr., eine Last, wie sie kein Staat Europas zu tragen habe.

Es ist fast scherzhaft zu sehen, wozu die Furcht vor einer Wehrhaftmachung führen kann, selbst zu einer Vergleichung der Staatsausgaben einer großen und reichen Handelsstadt, die zugleich Handelsstaat ist, mit denen von Staaten, welche eine überwiegend ländliche Bevölkerung haben und innerhalb deren für Staat und Gemeinde eine getrennte Finanzverwaltung existirt.

Wir wünschen nicht durch einen ermüdenden Nachweis der gänzlichen Unzulässigkeit eines solchen Vergleichs die Geduld unserer Leser zu ermüden. Jene Behauptungen werden rasch durch eine Vergleichung mit dem einzigen Staat Deutschlands, welcher sich mit Bremen und Hamburg vergleichen läßt, in ihrer ganzen Sophistik bloßgestellt sein.

Nach dem Handbuch der vergleichenden Statistik von Kolb stellt sich das Steuerverhältniß von Bremen, Hamburg und Frankfurt in folgender Weise: Jede Familie gibt an Steuern nach Thalern

	an directen	an indirecten	zusammen
in Bremen	13,75	35,75	49,50
in Hamburg	25,77	42,60	68,37
in Frankfurt	24,21	62,88	86,99

Man sieht hieraus, daß grade diejenige Stadt, aus der jene Klagen über Belastung dringen, am wenigsten belastet ist. Und ist Frankfurt etwa reicher? Man darf im Gegentheil annehmen, daß die Seestadt Bremen, welche eine Handelsflotte von 164,000 Tonnen besißt, und deren Gesammthandel im Jahre

1859 einen Werth von 69 Millionen in Einfuhr und 64 Millionen Ed. Thalern in Ausfuhr nachwies, größere Quellen des Wohlstandes habe, als eine Binnenstadt, welche im Wesentlichen nur Wechselplatz ist, und deren Waarenverkehr auf etwas mehr als ein Viertel jener Summen geschätzt werden mag.

Und dann spricht man davon „daß Bremen nur mit äußerster Anstrengung“ die jährliche Bedarfssumme aufbringe, und daß die Ausgaben „enorm“ seien. Im Gegentheil dürfte man der Wahrheit dann näher kommen, wenn man annimmt, daß Bremen im Verhältniß seiner Leistungsfähigkeit einer niedrigeren Besteuerung als viele deutsche Staaten unterliegt.

Eine Vermehrung der Ausgaben um gegen 75000 Thlr. würde bei einer Gesamtausgabe von 1,600,000 Thlr. wenigstens dann nicht sehr schwer wiegen, wenn es sich darum handelt, den eigenen Seehandel zu schützen, eine Absperrung vom Seeverkehre zu verhindern und die Nationalverteidigung Deutschlands zu stärken — Zwecke, deren lange Vernachlässigung nicht ein Motiv ferneren Zögerns, sondern raschen Handelns sein sollte.

Oder wäre es etwa unerhört, wenn ein Seestaat gegen 5 Procent seiner Ausgaben für die Marine verwendete, und zwar ein Seestaat, dessen ganze Existenz auf dem Meere liegt?

Von der jährlichen Gesamtausgabe entfallen nach der Berechnung von Blocq in seiner Statistique de la France durchschnittlich auf die Marine in England 19, Schweden 12, Norwegen und Dänemark 11, Rußland und Niederlande 10, Griechenland 9, Spanien und Portugal 5, Frankreich fast 5 Procent, und dies sind keineswegs ausschließlich Handelsstaaten, wie die Hansestädte, welche, wenn ihnen die See gesperrt wird, im Wesentlichen keine Erwerbsquelle mehr besitzen.

Zur Erinnerung an eine große Vergangenheit tragen Bremen und Hamburg noch den officiellen Namen als Hansestädte. Glaubt man, daß die Seemacht der Hansa ohne Geldopfer hergestellt wurde? Es trifft sich, daß wir ziemlich genau die außerordentlichen Abgaben kennen, welche sich die Hansestädte, um ihren ersten Seekrieg zu führen, vor einem halben Jahrtausend auferlegten. Wir haben schon erwähnt, daß die Hansestädte im Jahre 1367 zu Cöln eine Conföderation zur Bekämpfung Norwegens und Dänemarks schlossen. In Gemäßheit des Cölner Recesses vom 11/17. November 1367 schrieben die Seestädte zur Bestreitung der Seerüstungen ein Pfundgeld aus, wie sie sich ein solches schon im Jahre 1361 auferlegt hatten. Es sollten danach von allen zur See ausgehenden, und von allen aus dem Vereinsauslande zur See eingehenden Waaren circa $\frac{1}{5}$ Procent, und von den Schiffen $\frac{1}{5}$ Procent des Werthes erhoben werden. Der Ertrag sollte dann unter diejenigen Städte, welche Kriegsschiffe ausrüsten würden, nach der

Zahl der Mannschaft vertheilt werden. Würde man diese Abgabe heute in Bremen und Hamburg einführen, so würde deren Ertrag in ersterer Stadt über 200,000 Thlr., in Hamburg über 800,000 Thlr. ergeben — Summen, die doch um Vieles größer als dasjenige sind, was jetzt von den beiden Hansestädten um ihrer selbst und um Deutschlands willen gefordert wird.

Die Frage, welche man in Bremen aufgeworfen hat, „ob dieser Staat zehn Kanonendampfschiffe halten könne“? muß man mit einem entschiedenen Ja! beantworten. Viel eher ließe sich die Frage aufwerfen, ob man nicht in Bremen daran zu denken habe, zugleich eine aus größeren Schiffen bestehende Flotille zu begründen?

Für den Augenblick wird daran indeß schwerlich gedacht werden. Vielmehr werden in den freien Städten noch Stimmen laut, welche, indem sie die Nothwendigkeit jener Schraubenbootflotille zugeben, doch die Kosten der Herstellung und Unterhaltung derselben gerne dem Bund überweisen möchten.

Wenn noch ein Zweifel über das Verhältniß des Bundes zu der Frage der Küstenvertheidigung aufkommen könnte, so wäre derselbe wol durch die neuesten Bundesverhandlungen gelöst.

Am 12. Juli 1860 legte Preußen in Verbindung mit mehreren andern Küstenstaaten der Bundesversammlung sehr eingehende von Technikern entworfene Denkschriften über die Vertheidigung der außerpreussischen Küsten Deutschlands vor, und fügte dann noch später das vollständige Material zur Beurtheilung selbst der Details hinzu. Aber erst unterm 11. Juli 1861, also genau ein ganzes Jahr später, und erst in Folge des Andrängens von Preußen, erstattet die Militärcommission einen Bericht; derselbe enthält aber nicht etwa den Antrag, zum Bau der in Frage stehenden Befestigungen und Flotillen zu schreiten, sondern daß eine Commission die allgemeinen Umrisse der fraglichen Vertheidigungsanstalten feststelle und darüber „in möglichster Bälde“ berichte. Diese neue Berichts-Commission soll aus den Bevollmächtigten der Uferstaaten und jeder Regierung, welche Bevollmächtigte senden will (und zwar alle mit gleichem Stimmrechte) bestehen.

Die Bundesversammlung ist, ehe sie über die Bildung dieser Monstrecommission Beschluß gefaßt hat, in die Ferien gegangen. Künftiges Jahr wird vielleicht jene Commission gebildet werden, und das Ende wird bei dieser Geschäftsbehandlung schwerlich in einem Jahrgehend abzusehen sein.

In einer Nationalangelegenheit, die wegen der gespannten Verhältnisse zu Dänemark bei der drohenden Gesammtlage Europas dringlich ist, kann auf Beschlüsse des Bundestags nicht gewartet werden. Eine Verweisung an den Bundestag steht einer Verweisung auf die „Griechischen Kalenden“ oder nach deutschem Sprachgebrauch zu „Pfinstern auf dem Eise“ gleich.

Ueberdies liegt dem Wunsche, daß die Kosten einer Küstenflotille der Grenzboten III. 1861.

Nordsee vom Bunde getragen werden, keineswegs ein Princip der Billigkeit zum Grunde.

Die Hansestädte tragen nach dem Maßstabe der Volkszahl gleiche Contingentpflicht mit den übrigen deutschen Staaten. Ist damit eine gleiche Vertheilung der Kosten zugegeben? Ein Vergleich des Wohlstandes einer großen Handelsstadt und derjenigen Bundesstaaten, deren Bevölkerung überwiegend ländlich ist, zeigt, daß in der Vertheilung der Contingentlast nach der bloßen Volkszahl eine große und dauernde Ueberbürdung der letztern enthalten ist.

Hierzu kommt dann, daß die Hansestädte und namentlich Bremen, selbst noch innerhalb dieses Principis, dadurch begünstigt sind, daß sie nicht nach ihrer heutigen Volkszahl, sondern nach der in der Bundesmatrikel von 1819 enthaltenen ihr Truppen-Contingent stellen und ihre Matricularbeiträge entrichten. Während in Deutschland die Bundescontingente durchschnittlich $\frac{1}{7}$ Procent der heutigen Volkszahl ausmachen, beträgt das Bremens nur $\frac{1}{7}$, und da diese Stadt in Folge dessen gegen 250 Mann weniger als das übrige Deutschland stellt und das bremische Contingent über 200 Thlr. per Mann kostet, so ergibt sich, daß Bremen in Folge der Anwendung der veralteten Bundesmatrikel allein in Betreff des Bundesmilitärs etwa 50,000 Thlr. jährlich spart, d. h. nicht viel weniger als diejenige Summe, welche eine Flotille von zehn Kanonenbooten jährlich kosten würde. Aehnlich verhält es sich mit Hamburg.

Es dürfte daher ganz in der Billigkeit begründet sein, wenn diese beiden Städte eine Flotille, deren Vortheile wesentlich ihnen selbst zu Gute kommen, auf ihre Kosten übernehmen.

Wenn von einigen Seiten der Wunsch geäußert ist, daß den Hansestädten, von denen Bremen etwa 150,000 Thlr., Hamburg 300,000 Thlr. jährlich für das Bundescontingent verausgabt, die Contingentpflicht zum Bundesheer in dem Verhältnisse der Kosten jener Schraubenbootflotillen abgenommen werde, so würde dieses offenbar nur ein anderer Weg für die Ueberwälzung dieser Kosten auf den Bund sein. Es treten diesem Vorschlage die schon angeführten Gründe entgegen. Diese Verwandlung des Militärcontingents in eine Marineleistung auf dem Wege des Bundesbeschlusses zu erreichen, dazu fehlt alle Aussicht. Das bloße Vorbringen dieses Gegenstandes würde das ganze Spiel von Intriguen wach rufen, in welchem man vieler Orten in Deutschland staatsmännische Weisheit erblickt. Günstigen Falls würde ein halbes Jahrzehnt darüber hingehen, bevor die Sache ihr Ende erreicht hätte.

Wäre es für die Hansestädte möglich auf jenem Umwege in den kostlosen Besitz einer Flotte zu kommen, so würden sie allerdings bei dieser Umwandlung einen baaren Profit gemacht haben. Denn offenbar würde das Marinecontingent diesen Seestaaten mehr nützen als das Landcontingent —

aber entspricht es der Stellung der Hansestädte zu Deutschland, große nationale Pflichten nur in der Weise erfüllen zu wollen, daß sich damit ein Privatvorteil verbinde?

Wir zweifeln nicht, daß jene kleinen Schraubenbootflotten Anfang und Grundlage zur Herstellung einer größeren Flotte bilden werden, die in einer engen administrativen und organischen Verbindung mit der preussischen stehen wird. Es mag dann eine Verwandlung der Contingentstellung eintreten, nur wird dieselbe wohl nie auf dem Bundeswege, und in anderer Weise nur dann zu erreichen sein, wenn die Senate der Hansestädte sich entschließen, die Initiative zu einem engeren Anschlusse an Preußen zu ergreifen.

Gegenwärtig aber handelt es sich um das durchaus Nothwendige und Unerläßliche sowol für jeden Krieg gegen eine Seemacht, als speciell für einen Krieg gegen Dänemark, und wir müssen gestehen, daß wir die directe oder indirecte Ablehnung des preussischen Anerbietens Seitens der beiden Hansestädte als eine Verletzung ihrer Pflichten gegen die deutsche Nation auffassen würden.

Mögen diejenigen, welche die geringen Geldopfer scheuen und welche deshalb, weil eine Nordseeflotte auch für das übrige Deutschland eine Nothwendigkeit ist, auf den Bund hinweisen, sich die Frage aufwerfen, was denn Preußen bewegt, 20 bewaffnete Schiffe für die Nordsee stellen zu wollen? Preußen hat keine nennenswerthe Küstenstrecke an der Nordsee, es hat keinen Handelshafen an derselben, ja der Vertrag über die Erwerbung des Jahdegebiets untersagt ihm jemals einen Handelshafen auf dieser Küste anzulegen. Der Kriegshafen der Jahde wird nicht durch Kanonenboote vertheidigt werden. Das Anerbieten Preußens hat doch unzweifelhaft nur darin seinen Grund, daß Preußen sich als Theil Deutschlands fühlt und dem jämmerlichen Umstand der Vertheidigungslosigkeit einer reichen deutschen Küste ein Ende zu machen wünscht. Haben die Hansestädte nicht alle Ursache sich gleichfalls als Theile Deutschlands zu fühlen? und haben sie nicht noch ein ganz anderes und vitales Interesse an der Nordsee?

Preußen könnte, um zu zeigen, was es für Deutschland thut, auf seine Armee hinweisen, welche die deutschen Bundescontingente um das Doppelte an Zahl und ebenso an Kriegstüchtigkeit übertrifft — die einzige Gewähr des Sieges, welche Deutschland gegen einen feindlichen Angriff besitzt. Preußen bringt, um diese Gewähr zu verstärken, grade jetzt größere Opfer für die Nationalvertheidigung. Auf welche Opfer, die sie Deutschland brächten, können die Hansestädte hinweisen?

Ohne Zweifel wäre es angenehmer, wenn sich eine Kriegsmarine ohne Geld herstellen ließe. Die Nationen können sich und ihren Besitz aber nur durch Opfer schützen — Opfer, welche nicht bloß in Blut, sondern auch in

Geld bestehen, und welche schon während des Friedens gebracht werden müssen. Eine Nation, welche diese Opfer zu bringen nicht bereit ist, erklärt dadurch, daß ihre Ehre und ihre Unabhängigkeit ihr dem Gelde gegenüber gleichgültig sind.

Die Flottenbewegung, welche jetzt Deutschland ergriffen hat, zeigt, daß über den Werth der maritimen Nationalverteidigung in den deutschen Bevölkerungen dieselben Begriffe lebendig sind, welche in England und Frankreich und bei allen Nationen schon seit Jahrhunderten lebten.

Die Hansestädte, in deren Bürgerschaften von jeher ein patriotischer Geist geherrscht hat, werden — so hoffen wir — es dem Auslande nicht lange gestatten, sie als besonders verständig zu beloben, und von ihnen zu rühmen, daß sie von Kriegsschiffen und Waffen nicht viel halten.

Die Pariser Kunstausstellung von 1861 und die bildende Kunst des 19. Jahrhunderts in Frankreich.

6.

Die classische Richtung: David und seine Zeitgenossen. Die Malerei der Revolution und des Kaiserreichs.

Die Kunst des achtzehnten Jahrhunderts in seiner zweiten Hälfte, welcher der Aufschwung der neuen Zeit ein Ende machte, ist zu einer eigenthümlichen Berühmtheit gelangt. In ihrer Verwilderung und Ausartung trägt sie ganz den Charakter des damaligen Lebens. Die Sitten und das Treiben der höheren Stände gaben dem Zeitalter sein Gepräge: sie fanden ihren treffenden Ausdruck nicht bloß in den bekannten Bildern von Voucher und seinen Nachahmern, welche die vornehme Gesellschaft mit ihrer Ausschweifung und Geziertheit in eine idyllische Natur setzten, sondern ebenso in den hundertfach variirten mythologischen Scenen, welche den Göttern und Helden der alten Welt mit einer sinnlich ausgeladenen Form den lüsternen Anstrich