Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Norddeutsche Kriegsmarine : die Gesammtstärke unseres Flottenmaterials.

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

Visual Library

Kosten des Reiches sich zu befestigen und emporzubringen, so waren es die übrigen Fürsten nicht weniger, die großen Geschlechter so gut wie die kleinen, unter denen die würtemberger Grafen sich ganz besonders in diesem Streben hervorthaten. Die Habsburger aber hatten sich gerade damals ein doppeltes Verdienst erworben, indem sie Oestreich im Innern fest zusammenschlossen und zugleich die Uebergriffe der barbarischen Ostvölker zurückwiesen. Mit Recht durfte unser Dichter auf diese Thaten stolz sein und in voller Ueberzeugung sich dem neuen Herrscherhause anschließen.

Ernst Martin.

Norddeutsche Kriegsmarine.

Die Gesammtstärke unseres Flottenmaterials.

In den letzten Marineartikeln ist den Lesern der Grenzboten mehr technisches Detail zugemuthet worden, als wohl sonst in einer deutschen Wochenschrift geboten wird. Der Verfasser hofft dafür Verzeihung zu finden. Es ist ein großes nationales Interesse, welches er darzustellen suchte, und es ist ein neues. Leider sind die Zeiten fast vergessen, in denen wenigstens Norddeutschland, nicht nur der Mann von der Küste, auch der Kaufmann von Soest und der Weber von Stendal an der Ausrüstung und den Siegen der hansischen Orlogschiffe leidenschaftlichen Antheil nahmen. Wir alle wünschen und hoffen, daß solche Zeit für das gesammte Deutschland zurückkehre. Und der Verfasser dieser und der folgenden Artikel würde glücklich sein, wenn seine anspruchslosen Zeilen dazu beitragen könnten. Vor allem aber muß man doch kennen, was man mit lieben und pflegen soll.

Die folgenden Seiten sollen unseren Lesern die Gesammtstärke der gegenwärtigen norddeutschen Kriegsflotte in einem anschaulichen Bilde vor Augen führen, und ihnen zugleich einen Maßstab zur Abschätzung dieser Stärke gegenüber anderen Kriegsflotten an die Hand geben.

Wenn man die maritime Stärke eines Staats mit der Stärke des Landheers oder der Heeresstärke eines anderen Staats vergleichen will, so wäre es ungerecht, die Mannschaftszahl beider als Vergleichungspunkt zu nehmen. Man würde dann die unvergleichlich viel größere Stärke einer Flotte für das Feuergefecht gänzlich unbeachtet lassen, sowohl die reiche Ausrüstung der Flotte mit Artillerie des schwersten Calibers, als auch die Geschwindigkeit, mit welcher dieselbe befördert und auch im Gefecht bewegt werden kann, sowie die Deckung der Mannschaft auf den Panzerschiffen, welche der Deckung der Festungen des Landheers entspricht. Alle diese Factoren bringen die Offensivkraft der Flotte auf einen viel höheren Grad, als man nach dem bloßen Mannschaftsstande oder selbst nach der Geschützzahl annehmen müßte.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Die englische Flotte, deren Mannschaftsstand in den einzelnen Jahren zwischen 60,000 und 80,000 Mann schwankt, kann als Factor der Macht mit vollstem Recht einer Landarmee von 500,000 Mann (dem siebenfachen des wirklichen Mannschaftsstandes) gleich geschätzt werden, namentlich da neuerdings beim Aufkommen größerer Caliber die Mannschaft im Verhältniß zur Schiffsgröße sehr reducirt worden ist, z. B. bei Schiffen von 6600 Tons auf 700 Mann, während früher Schiffe von 3300 Tons 1000 Mann führten. Ueberhaupt dürften hinsichtlich der Streitfähigkeit in der Marine die großen Panzerfregatten starke Brigaden vertreten; dagegen würden Schraubenlinienschiffe etwa schwachen Brigaden, Schraubenfregatten schwachen Regimentern von Landarmeen entsprechen, und die Geschwader, die oft nur aus 3—4 Schiffen der ersteren Art bestehen, sind demnach, wie es auch dem Namen Geschwader entspricht, immerhin Abtheilungen, die mit schwachen Armeecorps der Landarmeen gleiche Bedeutung beanspruchen. Die englische Canalflotte und ebenso die englische Mittelmeerflotte entsprechen factisch jede einer Observationsarmee von ein paar Armeecorps, während die Geschwader der westindischen, der westafrikanischen, der chinesischen Station bedeutend schwächer sind, obwohl sie mit Einrechnung der Kanonenboote wenigstens ebenso viele Fahrzeuge zählen und nur etwa Divisionen von Landheeren entsprechen. Was nun die Genauigkeit der beiderseitigen Abschätzung betrifft, so wird die Veranschlagung bei der ganz verschiedenen Natur von Landarmee und Flotte natürlich immer ungenau sein.

Weit wichtiger aber ist es, für das Stärkenverhältniß der Flotte jedes Staates gegenüber andren Flotten eine richtige Würdigung zu finden. In früherer Zeit, in der Periode der Segelschiffe, war diese Abschätzung leicht: bei allen Schiffen waren die Factoren der Sicherung vor dem Gegner, der Abhängigkeit vom Winde, der Schnelligkeit u. s. w. bis auf die Geschützausrüstung ziemlich gleich, selbst das Caliber der letzteren war bei den Schiffen der verschiedensten Classen nicht übermäßig verschieden, und die Kanonenzahl konnte daher mit vollem Recht als Maßstab für die Stärke einer Flotte gelten. Die Einführung des Dampfes in der Marine und die verschiedenen Systeme seiner Verwendung begannen aber das Verhältniß zu ändern: ein Raddampfer war bei seiner Unabhängigkeit vom Winde viel mehr werth als ein Segelschiff, ein Schraubendampfer bei seiner Sicherheit vor Beschädigungen der Maschine unvergleichlich mehr werth als ein Raddampfer oder vollends ein Segelschiff. Zugleich begann die Schnelligkeit eine Rolle zu spielen, sie ward mitwirkender Factor im Kampfe und keineswegs blos wichtig für den Transport der Schiffe auf den Schauplatz des Gefechts. Der neueste Factor, welcher das Stärkenverhältniß der Flotten bedeutend verändert hat, wenn auch seine Wichtigkeit durch den Mangel an Seefähig-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

keit theilweise beeinträchtigt wird, ist die Panzerung, die Deckung des Geschützes und des Schiffs gegen die Geschosse des Feindes. Und wo möglich noch wichtiger ist die Differenz der früheren und der heutigen Kriegsschiffstypen hinsichtlich des Calibers ihrer Armirung. Der leichte Kutter früherer Zeiten mit 4 glatten Sechspfündern, und der Monitor mit 4 glatten 480-Pfündern sind eben beides Kriegsschiffe von 4 Kanonen; aber welch colossaler Unterschied ist in der Wirkungsfähigkeit beider Schiffe! Man hat vor einiger Zeit die Abschätzung der Stärke eines Schiffs nach dem Geschoßgewicht vorgeschlagen, das es mit allen seinen Geschützen auf einmal zu schleudern im Stande ist und das bei dem eben angeführten Beispiel für den Kutter 24 Pfund, für den Monitor 1920 Pfund ergibt. Noch größer ist der Unterschied, wenn man die Stärke des Schiffs nach einer Breitseite abschätzt, nach dem Geschoßgewicht, welches das Fahrzeug nach einer Seite, auf ein Object zu schießen vermag: der Kutter hat dann blos 12 Pfund, der Monitor 1920 Pfund, weil er, Dank seinem Pivotsystem, alle Geschütze nach einer Flanke zu richten vermag. Aber auch dieser Maßstab genügt noch nicht völlig: denn hierbei ist ein Factor ganz außer Acht gelassen, der heutzutage gegenüber den Panzerschiffen von höchster Wichtigkeit ist. Es ist für die Percussionskraft des Geschosses dem Panzer gegenüber durchaus nicht gleichgiltig, mit welcher Pulverladung es geschleudert wird, und die Möglichkeit der Verwendung einer stärkeren oder schwächeren Pulverladung hängt hauptsächlich von der Stärke des Geschützrohres ab. Daher werden die Kanonen gleichen Calibers noch in Nummern I—IV geschieden, je nach dem Rohrgewicht und der Fähigkeit, eine größere oder geringere Pulverladung aufzunehmen. Das Rohrgewicht sämmtlicher Geschütze eines Schiffs ist deshalb derjenige Factor, welcher uns den sichersten Maßstab zur Beurtheilung der Stärke seiner Armirung geben wird. Als Einheit wollen wir dabei je 40 Centner Rohrgewicht annehmen, eine Zahl, welche dem Einheitsgeschütz von mittlerem Durchschnittscaliber in den früheren Segelflotten am besten entsprechen dürfte. 40 Centner bilden außerdem nach dem Schiffsgewicht gerade zwei Tons oder eine Last (Schiffslast), und diese „Rohrlast" wie wir sie nennen wollen, soll den Maßstab für die Armirungsstärke jedes Schiffs geben, wie auch die Gesammtzahl derselben die Stärke der Armirung einer Flotte am anschaulichsten darstellt. Die Anzahl der Rohrlasten jedes Schiffs werden wir deshalb auch in der folgenden tabellarischen Uebersicht der Schiffe unserer norddeutschen Kriegsmarine in einer besonderen Columne als Maßstab der Armirungsstärke*) beifügen.

---

*) Hinsichtlich der gezogenen Geschütze und des Materials, ob Bronze, Schmiedeeisen oder Gußstahl vergleiche unten.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Die Anzahl der Rohrlasten jedes Schiffs belehrt uns indessen nur über die Stärke der Armirung, nicht über die Gefechtsstärke des ganzen Schiffs, bei welcher noch andere Factoren wie Schnelligkeit, Panzerung u. s. w. in Betracht kommen. Allerdings werden wir bei Schiffen des Breitseitensystems den Nachtheil, daß sie nur die Hälfte ihrer Geschütze nach einer Richtung verwenden können, nicht mit in Rechnung ziehn dürfen, weil ihnen auf Seiten aller jetzigen Schiffe des Pivotsystems geringere Solidität des Ganzen und geringere Seefähigkeit entgegensteht. Dagegen werden wir den Gefechtswerth des gezogenen Geschützes mit seiner größeren Schußweite und Trefffähigkeit im Ganzen um 25 Procent höher veranschlagen können als den Werth glatter Geschütze, wenn sie auch in der Nähe zum Theil geringere Percussionskraft haben als die letzteren, und bei Einrichtung zur Rückladung*) weniger Solidität als die glatten Geschütze besitzen. Die bisherigen Bestimmungen beziehen sich auf Kanonen aus Geschützbronze: da aber schmiedeeiserne Geschütze, wie z. B. die englischen Armstrong-, Whitworth- und Woolwich-Geschütze, bei gleicher Stärke bedeutend leichter sind, werden wir bei ihnen dem Rohrgewicht etwa 25 Procent hinzurechnen müssen, und bei den noch leichteren Gußstahlgeschützen sogar 50 Procent hinzurechnen dürfen. Als durchschnittliche Schnelligkeit unter Dampf bei der Probefahrt (die meist um 1—2 Knoten geringer ist als die gewöhnliche Schnelligkeit in See) wollen wir 10 Knoten annehmen, und für jeden Knoten, den das Schiff mehr erreicht, der Gefechtsstärke 20 Procent hinzuzählen, für jeden Knoten weniger aber derselben 20 Procent abziehen, während wir bei Raddampfern wegen der ungedeckten Maschinerie 50 Procent abziehn wollen. Die Steigerung des Werthes durch Panzerdeckung endlich kann man trotz der Verminderung der Seefähigkeit des Schiffs bei dem in Europa gewöhnlichen 4½zölligen Panzer (soviel wie 20¼" in lauter einzölligen aufeinander genieteten Platten) wohl auf 100 Procent veranschlagen, und überhaupt dem Werth jedes Schiffs fünfmal soviel Procent hinzunehmen, als einzöllige Panzerplatten für einen gleich starken Panzer nöthig wären. Die Maschinenstärke können wir unberücksichtigt lassen, da sie zusammen mit der mehr oder weniger zweckmäßigen Formung des Schiffs und der Größe des Schiffs in der Schnelligkeit ihren Werthausdruck findet. Ebenso ist die Tonnenzahl nicht zu berücksichtigen, da dieselbe in der Fähigkeit, mehr oder minder schwere Maschinen, Panzerung und Geschützausrüstung zu tragen sich geltend macht und daher durch letztere Factoren in ihrer Wichtigkeit für die Gefechtsstärke mit repräsentirt wird. Ueberhaupt ist die Tonnenzahl an und für sich nicht

*) Wir adoptiren den in Süddeutschland gebräuchlichen kürzeren Ausdruck „Rücklader" statt des norddeutschen „Hinterlader" für eine von hinten zu ladende Kanone.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

geeignet, die Gefechtsstärke sehr großer und sehr kleiner Schiffe im richtigen Verhältnisse zu einander erscheinen zu lassen, und bei den Panzerschiffen macht sich dies besonders fühlbar. Einzelne kleinere Vortheile, wie der Vortheil des Doppelschraubensystems, eines Widderbugs, eines besseren Ruders, eines geringeren Tiefgangs, einer günstigeren Vertheilung des Panzers, eines guten Anstrichs unter Wasser, einer stärkeren Takelage, die für Reisen sehr nützlich ist, im Gefecht aber sehr hinderlich werden kann, und ebenso Zahl und Quantität der Bemannung müssen hier natürlich außer Rechnung bleiben. Bei einer der englischen Corvetten von 17 Kanonen und 1000 Tons, deren Armirung aus 11 leichten und 5 schweren 32Pfündern (32 bez. 58 Centner Rohrgewicht) besteht und die gegen 10 Knoten Schnelligkeit erreichen, würde nach den angegebenen Berechnungen die Gefechtsstärke 17 Points betragen, und mit der Kanonenzahl zusammenfallen*). Sowie die Schnelligkeit, oder auch die Größe des Schiffs und zugleich des Calibers bedeutend wächst, wird auch die Gefechtsstärke die Kanonenzahl erheblich übersteigen, und in noch höherem Grade wird dies bei den Panzerschiffen der Fall sein.

Wir wollen nun aus etwa 300 der besten englischen Kriegsschiffe, über deren jedes detaillirte Angaben seitens der Admiralität vorliegen, einmal die hauptsächlichsten Typen auswählen, und bei denselben die Rohrlastzahl und die Gefechtsstärke in Points angeben, wie sie sich nach den eben entwickelten Grundsätzen berechnen.

Es hat:

Kanonenboot (gun vessel) „Wanderer"	bei	4	Kanonen,	200	Pferdekr.,	675	Tons:	6	Rohrlast,	Gefechtsstärke	7
Schraubencorvette „Rinaldo" (etwa unserer „Nymphe" entsprechend)	bei	17	„	200	„	951	„	14	„	„	17
Schraubencorvette „Racoon" (etwa uns. „Arcona" entsprechend)	bei	22	„	400	„	1467	„	35	„	„	35
Schraubenfregatte „Liverpool"	bei	51	„	600	„	2667	„	79	„	„	79
Schraubenlinienschiff „Edgar" (Zweidecker)	bei	91	„	600	„	3074	„	128	„	„	154
Schraubendreidecker „Duke of Wellington"	bei	131	„	700	„	3771	„	159	„	„	159
Schraubendreidecker „Victoria"	bei	121	„	1000	„	4127	„	175	„	„	275

Unter den englischen Panzerschiffen hat dagegen beispielsweise:

Panzersloop „Viper"	bei	2	Kanonen,	160	Pferdekr.,	737	Tons,	4½"	Panzerung:	9 Rohrl., Gefechtsst.	14
Panzerkuppelschiff „Wyvern"	bei	4	„	350	„	1833	„	3—4½"	„	36 „ „	76
Panzercorvette „Pallas"	bei	6	„	600	„	2372	„	4½"	„	26 „ „	84
Panzerfregatte „Warrior"	bei	40	„	1250	„	6109	„	4½"	„	90 „ „	324
„ „Minotaur"	bei	50	„	1350	„	6621	„	5½"	„	127 „ „	567
„ „Bellerophon"	bei	14	„	1000	„	4270	„	6	„	106 „ „	532
„ „Herkules"	bei	12	„	1200	„	5226	„	9	„	154 „ „	1370

(noch im Bau befindlich, das stärkste Panzerschiff Englands).

*) Ebenso wie auch die leichten Oberdecksgeschütze der Linienschiffe der durch sie erwachsenden Rohrlastzahl so ziemlich entsprechen.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

Der vielgepriesene amerikanische Monitor „Miantonomoh" dagegen hat bei 4 Geschützen, 800 Pferdekraft, 1564 Tons und Panzerung mit 10 einzölligen Platten nur eine Gefechtsstärke von 23. — Die Gesammtstärke der englischen Canalflotte wie der englischen Mittelmeerflotte beträgt gewöhnlich etwa 1500 Rohrlast und etwa 2000 Points Gefechtsstärke.

Nach demselben Maßstab berechnet werden wir, wie bemerkt, in der folgenden Schlußübersicht des Schiffsmaterials der norddeutschen Kriegsmarine eine Columne für die Rohrlasten und eine zweite für die Gefechtsstärke beigeben, während wir die übrigen Bestimmungen nach den Ziffern der officiellen Angaben beifügen, welche im Anfang des vorigen Jahres dem Reichstag vorgelegt worden sind. Der Tonnengehalt ist somit bei allen Schiffen außer der „Barbarossa" in englischen Tons angegeben; die Kraft der Maschinen (stets Nominalkraft) ist mit Rücksicht auf die Leistungen derselben in den erwähnten officiellen Angaben zum Theil etwas modificirt; die Zahlen der Länge und der Breite beziehen sich auf die Dimensionen der Wasserlinie (in rheinländischen Fußen); vom Tiefgang ist die durchschnittlich größte Zahl angegeben. Die unverhältnißmäßig große Gefechtsstärke unsrer im Bau befindlichen gedeckten Corvette „Elisabeth" erklärt sich aus ihrer größeren Schnelligkeit und der Armirung mit lauter (28) gezogenen 24 Pfündern. Bei der „Medusa" ist die Gefechtsstärke nach ihrer gegenwärtigen Armirung von 13 Geschützen auf 15 Points berechnet und steht somit zwischen dieser und der ursprünglichen Armirung von 17 Kanonen in der Mitte, in der Tabelle selbst ist aber die ursprüngliche Kanonenzahl angeführt, wie dies auch die englische Admiralität stets thut. Für die Segelschiffe ist, da ihnen die Maschine fehlt und sie im Kriege nicht zu verwenden sind, natürlich keine Gefechtsstärke angegeben; aber auch die Rohrlastzahl haben wir weggelassen, weil die Armirung bei den Artillerieschulschiffen oft wechselt und eine wahre Musterkarte bietet, und auf den andren Schulschiffen mit Rücksicht auf die Kräfte der jungen Leute reducirt ist, sodaß sie keinen Maßstab bietet. Bei Berechnung der Rohrlastzahl und der Gefechtsstärke sind übrigens Brüche stets weggelassen und bei kleinen Fahrzeugen, wo sich nur ein Bruch ergeben würde, auf 1 abgerundet. Wir lassen jetzt eine tabellarische Uebersicht der Stärke der gesammten norddeutschen Kriegsflotte folgen.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

Norddeutsche Kriegsflotte (1868).

Nr.	Classe:	Name:	Geschütze	Pferdekraft	Tonnengehalt	Material	Länge	Breite	Tiefgang	Bemannung	Geschützte Fläche
1.	Panzerfregatte	„Wilhelm" (i. Bau)	23	1150	5939	Eisen	345¼	58½	26	216	1629
2.	„	„Kronprinz"	16	800	3404	Eisen	277¾	48½	23⅓	150	594
3.	„	„Friedrich Karl"	16	950	4044	Eisen	282¼	52¾	23	150	528
4.	Kuppel-Panzerfahrzeug	„Arminius"	4	300	1230	Eisen	194	35	13½	36	90
5.	Kasemattenthurm-Panzerfahrzeug	„Prinz Adalbert"	3	300	681	Holz	154	31⅔	14⅔	7	14
Panzerflotte (zusammen):		5 Panzerschiffe.	62	3500	15298					559	2855
1.	Leichte Schraubenfregatte (Ged. Corvette)	„Arcona"	28	375	1715	Holz	197	41¾	18¼	49	59
2.	„ „ „ „	„Gazelle"	28	375	1715	Holz	197	41¾	18¼	49	59
3.	„ „ „ „	„Vineta"	28	400	1829	Holz	205	42¼	18¼	49	69
4.	„ „ „ „	„Hertha"	28	400	1829	Holz	205	42¼	18¼	49	69
5.	„ „ „ „	„Elisabeth" (i. Bau)	28	400	2016	Holz	224¾	42¼	18¼	86	137
1.	Schraubencorvette (Glattdeckscorvette)	„Nymphe"	17	200	956	Holz	180½	32¼	14¼	15	15
2.	„ „	„Medusa"	17	200	956	Holz	180½	32¼	14¼	15	15
3.	„ „	„Augusta"	14	400	1543	Holz	237⅓	35⅓	16	18	32
4.	„ „	„Victoria"	14	400	1543	Holz	237⅓	35⅓	16	18	32
1.	Schrauben-Aviso (Königliche Yacht)	„Grille"	2	160	445	Holz	168¾	23¼	9	2	4
1.	Schraub.-Dreimastschooner (Kanonenb. I. Cl.)	„Chamäleon"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
2.	„ „	„Comet"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
3.	„ „	„Cyclop"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
4.	„ „	„Delphin"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
5.	„ „	„Blitz"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
6.	„ „	„Basilisk"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
7.	„ „	„Drache"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
8.	„ „	„Meteor"	3	80	300	Holz	121½	22⅓	7½	9	7
Ungepanzerte Schraubenschiffe (zus.):		18 Kriegsschiffe.	228	3950	16947					422	547
Seefähige armirte Schraubenflotte:		23 Kriegsschiffe.	290	7450	32245					981	3402

Zum Transport: Schraubentransportschiff . .	„Rhein"	—	50	280	Eisen	140	19	8½	0	0
Für Depeschendienst außer Bereich des Feindes:										
1. Rad-Aviso	„Preußischer Adler"	4	300	830	Eisen	180	31½	11	2	1
2. „	„Loreley"	2	100	350	Holz	140	21⅙	8¼	1	1
Für Küstenvertheidigung: 14 Schrauben-kanonenboote II. Cl.*) mit zusammen:		28	840	3458	Holz	106	21 5/12	6½	84	28
Dampfflotte (im Ganzen): 40 Dampfer		**324**	**8740**	**37163**					**1068**	**3432**
1. Segelfregatte	„Gefion"	48	—	1360	Holz	160	42	18¾		
2. „	„Thetis"	38	—	1524	Holz	160¼	45	19½		
3. „	„Niobe"	28	—	1052	Holz	136	40¾	16½		
1. Kriegsbrigg**)	„Rover"	16	—	551	Holz	105¾	33⅔	14½		
2. „	„Moskito"	16	—	551	Holz	105¾	33⅔	14½		
3. „	„Hela"	6	—	274	Holz	89	25⅔	12		
1. Kasernenbrigg***)	„Barbarossa"	9	—	1313	Holz	—	—	—		
Uebungs- u. Ausbildungsflotte (zus.): 7 Segelschiffe		**161**	**—**	**6625**						
Für Localvertheidigung: 36 Ruderkanonenboote	32 Kanonenschaluppen	64 (zusammen)			Holz	—	—	—		
	4 Kanonenjollen	4 (zusammen)			Holz	—	—	—		
Gesammtstärke der Kriegsflotte: 83 Fahrzeuge †) mit		**553**	**8740**	**43788**					**1068**	**3432**

*) Die Namen der Kanonenboote II. Cl. (je 2 Kanonen, 60 Pferdekraft, 247 Tons) sind: „Fuchs", „Hai", „Habicht", „Hyäne", „Jäger" „Natter", „Pfeil", „Salamander", „Schwalbe", „Scorpion", „Sperber", „Tiger", „Wespe", „Wolf".

**) Im Laufe dieses Jahres (1868) soll noch eine Kriegsbrigg als Uebungsschiff gebaut werden.

***) Andere Fahrzeuge zum Hafen- und Küstendienst: „Jahde", „Greif" (50 Pferdekraft), „Neptun", „Königin Marie" (Dampfer); „Iltis", „Leopard", „Wangeroge" (Segelfahrzeuge).

†) Die Bemannung für die in diesem Jahr in Dienst zu stellenden Kriegsschiffe beträgt: für „Kronprinz" und „Friedrich Karl" je 385 Mann (incl. 13 Offiziere), „Prinz Adalbert" 125 Mann (7 Offiziere), „Vineta" und „Hertha" je 300 Mann (9 Offiziere), „Medusa" 153 Mann (7 Officiere), „Grille" 40 Mann (3 Offiziere), die betr. Schraubenkanonenboote I. Cl. 60 Mann (2 Offiziere), die betr. Schraubenkanonenboote II. Cl. 43 Mann (2 Offiziere, „Thetis" 284 Mann (10 Offiziere), „Niobe" 161 Mann (10 Offiziere), „Rover" und „Hela" je 71 Mann (7 Offiziere) und für „Loreley" 51 Mann (3 Offiziere).

Von den genannten Schiffen befinden sich im Augenblick außerhalb der deutschen Gewässer die folgenden: „Vineta" in Japan, wo sie für den Schutz des Handels wohlthätig wirkt, Lob von fremden Nationen erntet, auch die Bemannung eines fremden Dampfers gerettet hat; „Hertha", „Medusa und „Blitz" im Mittelmeer, wo sie jüngst die französische Corvette „Roland" vor der Strandung retteten und den kretaschen Flüchtlingen Schutz gewährten. „Niobe" ist auf einer Uebungsfahrt in Westindien, „Rover" und „Moskito" auf einer eben solchen in den spanischen Gewässern, und endlich drei andere Schiffe sind in England, nämlich „Augusta" (auf der Fahrt nach Mexiko begriffen) und „Friedrich Carl" (auf der Fahrt nach Kiel begriffen) in Reparatur, sowie „Wilhelm" im Bau. (Er wird im März von Stapel laufen als ein Zuwachs zur Marine, um den uns die Franzosen gewaltig beneiden.) Die übrigen Schiffe sind in deutschen Häfen, und zwar, abgesehen von „Prinz Adalbert", „Königin Marie", „Loreley" und 2 Kanonenbooten („Basilisk", „Wolf"), welche nach ihrer Nordseevermessung in Geestemünde überwintern, sämmtlich in Kiel, Danzig oder Stralsund; in Danzig steht außerdem die „Elisabeth" auf Stapel, und ebenso ist dort die „Grille" behufs einer umfassenden Reparatur aufgeschlippt, d. h. auf das Land gezogen. Sie soll auch neue Kessel erhalten, für welche die Lieferung bereits ausgeschrieben ist. Da ist zu wünschen, daß die Kessel eine niedrigere Construction erhalten als früher, damit dieselben nicht mehr über die Wasserlinie ragen und bei Verwendung des Schiffs im Gefecht, für den Fall, daß feindliche Kugeln den Rumpf einschlagen, nicht die Sicherheit des ganzen Fahrzeugs gefährden. — Uebrigens ist auch die Höhe der Untermasten der „Augusta", die wir früher bei Besprechung des „Friedrich Carl" als übermäßig bezeichneten, infolge der Erfahrungen des letzten Sturmes bei der Reparatur in England verringert worden.

Seit dem Jahre 1861 ist der Zuwachs unserer Flotte an Schiffen bedeutend gewesen. Die Cadettenfregatte „Niobe", die Schiffsjungenbriggs „Rover" und „Moskito", die beiden gedeckten Corvetten „Vineta" (28) und „Hertha" (28), die Corvetten „Augusta" (14), „Victoria" (14) und „Medusa" (17), der Radaviso „Preußischer Adler" (4), die Panzerfahrzeuge „Arminius" (4) und „Prinz Adalbert" (3), die Kanonenboote I. Cl. „Blitz" (3), „Basilisk" (3), „Drache" (3), „Meteor" (3), die beiden Panzerfregatten „Kronprinz" (16) und „Friedrich Carl" (16), der Transportdampfer „Rhein" sind erst seitdem dazugekommen, und noch sind, wie erwähnt, die gedeckte Corvette „Elisabeth" (28) [auf der königlichen Werft in Danzig] und die Panzerfregatte „Wilhelm" (23) [in England] im Bau, während für dieses Jahr der Bau noch einer Segelbrigg in Aussicht genommen ist. Die Marine hat also in den letzten 6 Jahren eine ganz stattliche Vermehrung er-

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

fahren, und hoffentlich wird diese Vermehrung, seitdem die preußische zur norddeutschen Bundesmarine geworden ist, in steigenden Progressionen weiter gehn.

Eine im October 1864 erschienene sehr gut geschriebene Broschüre von einem unserer tüchtigsten Fachmänner verlangte eine Flotte von 20 Fregatten zu 50 Geschützen, 10 gedeckte und 10 Glattdeckscorvetten zu 28 und 12 Geschützen, 6 Küstenpanzerfahrzeuge zu 4 Geschützen, 10 Avisos zu 6 Geschützen, 10 Kanonenboote zu 3, 20 Kanonenboote zu 2 Geschützen und 20 Transportschiffe zu 6 Geschützen. Von den zuerst genannten 40 Schiffen sollte aber die Hälfte stets zum Handelsschutz und zur Ausbildung der Mannschaft auf den drei für Deutschland wichtigsten Stationen sich befinden, d. h. 2 Fregatten und 2 Corvetten in der Levante, 4 Fregatten und 4 Corvetten im östlichen Südamerika, und 4 Fregatten und 4 Corvetten in Ostasien. Die letztgenannten Vorschläge finden wir nun vollständig berücksichtigt in dem Flottenerweiterungsplan, welcher vom Marineministerium im vorigen Jahre dem Reichstag vorgelegt worden ist, und auch wo dieser Plan von jenen Vorschlägen abweicht, erscheinen uns die Abweichungen nur zweckmäßig. Um alle disponibeln Geldmittel zunächst auf den Ausbau der beiden Hauptkriegshäfen in Nord- und Ostsee zu concentriren, deren Vollendung das allerdringendste Bedürfniß ist, wird von dem Bau der 50-Kanonenfregatten ganz abgesehn. Auch würden dieselben für den Handelsschutz keinen höhern Werth als die gedeckten Corvetten haben, während sie für Seeschlachten nicht halb so viel werth sind als Panzerfregatten, deren Seefähigkeit seit der Aufstellung jener Vorschläge außer allen Zweifel gestellt worden ist. Man wird also statt der 50-Kanonenfregatten besser Panzerfregatten, am zweckmäßigsten nach dem Ringtunnelsystem, zu bauen haben, sobald die beiden Haupthäfen vollendet sind. Trotz des Wegfalls der schweren Fregatten ist indessen die Zahl der für Handelsschutz und Heranbildung reichlicher Mannschaft in Dienst gestellten Schiffe in der Regierungsvorlage durchaus nicht vermindert; es sollen nämlich fast alle Corvetten, 9 gedeckte und 8 Glattdeckscorvetten, fortwährend auf auswärtigen Stationen im Dienst sein (und zwar auf 5 solchen: Ostasien mit Ostindien und Ostafrika, Osten von Nordamerika mit Westindien, amerikanische Westküste, Osten von Südamerika, endlich Mittelmeer, d. h. Levante). Aber auch die übrigen 4 Corvetten sollen in Dienst gestellt sein, als ein in den deutschen Gewässern kreuzendes, durch 6 Panzerschiffe (behufs Ausbildung der Mannschaft auch auf solchen) verstärktes Uebungsgeschwader, das jeden Augenblick zur kriegerischen Action bereit ist, als Reserveabtheilung die abzulösenden Schiffe auf den auswärtigen Stationen ersetzt, bez. die auszubessernden Schiffe übernimmt und in deutschen Häfen repariren läßt. Und ebenso sollen 4 Schiffe für Ausbildung der Schiffsjungen

und Seecadetten in See gehalten werden, 2 Segelfregatten für die speciell artilleristische Ausbildung der Matrosen und einige andere Fahrzeuge für Hafen- und Vermessungsarbeiten in Dienst gestellt sein. Die Zahl der Küstenpanzerfahrzeuge wird von der Regierungsvorlage mit Recht etwas höher, die Zahl der Kanonenboote, der Transportschiffe, der Avisos*) in Rechnung auf im Kriegsfall zu miethende Dampfer der Handelsmarine mit Recht etwas niedriger normirt; auch würde eine größere Anzahl Transportschiffe wenig nützen, so lange die active Flotte noch nicht stark genug ist, ein Landungsheer auf denselben sicher zu escortiren. Doch müssen dann die Transportschiffe größer werden, als der „Rhein". Daß die Regierung die Zahl der jetzigen Kanonenboote nicht vermehren will, ist aus den oben angeführten Gründen ebenfalls nur zu billigen; doch möchten wir für Küstenvertheidigung und Handelsschutz 2 gun-vessels von 400, 2 solche von 600 und 2 solche von 800 Tons in der Weise erbaut sehen, wie wir es in einem früheren Artikel präcisirten.

Die Stärke der Flotte, wie sie die Regierung in den nächsten 10 (9) Jahren, wo die Hafenbauten noch das Geld für Schaffung einer Hochsee-Panzerflotte absorbiren, herzustellen beabsichtigt, wird somit betragen: 16 Panzer-Schiffe und -Fahrzeuge, 21 (20?) gedeckte und Glattdeckscorvetten, 8 Avisos, 3 Transportschiffe, 22 Schraubenkanonenboote, 2 Segelfregatten als Artillerieschulschiffe und 5 Uebungsschiffe für Cadetten und Schiffsjungen. Wenn wir also den Stamm der bereits vorhandenen, bez. im Bau begriffenen Schiffe abrechnen, würden innerhalb der nächsten 9 Jahre noch neu zu erbauen sein: 11 Panzerschiffe und Panzerfahrzeuge, 6 Fregatten (gedeckte Corvetten), 6 Glattdeckscorvetten, 1 Uebungssegelschiff (außer der für dieses Jahr in Aussicht genommenen Brigg), 5 Avisos und 2 Transportschiffe.

Hinsichtlich der Benennung dieser neuzuerbauenden Schiffe hätten wir noch einen Wunsch auszusprechen, der nicht ganz so äußerlich ist, wie er zunächst erscheinen kann. Bei den Dampfercompagnien der Handelsmarine ist es gebräuchlich, daß jede Compagnie die Namen ihrer Schiffe aus einer bestimmten Categorie wählt, daß also eine Gesellschaft alle ihre Schiffe nach Erdtheilen, die andere dieselben nach Flüssen nennt u. s. w. Dasselbe möchten wir für die verschiedenen Schiffsclassen unserer Kriegsmarine eingeführt sehen; auch die französische Kriegsmarine nennt eine Classe von Schiffen, d. h. alle ihre Transportschiffe mit den Namen von Departements (meist Flüsse, wie

*) Diese Schiffsclasse ist die einzige, bei der eine Vermehrung durch Ankauf in Amerika nicht unzweckmäßig wäre. Denn Amerika hat so viele ehemalige Blockadebrecher, daß es dieselben gar nicht verwenden kann, und auch gute Schiffe dieser Art unter dem Herstellungswerth verkaufen wird, daß also hier eine Uebervortheilung wie bei den Panzerschiffen nicht zu besorgen ist. Doch wendet man den Verdienst vielleicht besser inländischen Werften zu.

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG

„Rhin", „Rhone", „Isère" u. s. w.). Wir würden es aber angemessener finden, hierzu Namen zu wählen, die patriotisch-geschichtliche Erinnerungen wach rufen, oder Namen von historischem Werth, die sonst eher in Vergessenheit gerathen, als die Namen von Flüssen (wie z. B. bei unseren Schiffen „Rhein", „Elbe") oder Städten (z. B. „Danzig"). Ein Anfang in dieser Beziehung ist zwar bereits gemacht bei den gedeckten Corvetten, die zum Theil Namen aus der deutschen Sagenwelt führen („Vineta", „Hertha", „Arkona") und ebenso bei den Panzerschiffen, die zum Theil Namen aus der königlichen Familie führen („Wilhelm", „Kronprinz", „Friedrich Carl", „Prinz Adalbert"). Aber „Augusta" und „Victoria" sind wieder Corvetten, „Elisabeth" eine Fregatte — es ist also keine Consequenz der Benennung vorhanden und die Namen der andern Schiffe, z. B. „Gazelle", haben durchaus keine historische Bedeutung. Statt dessen benenne man lieber alle neuen Panzerschiffe nach den großen Heldengestalten unserer preußischen Geschichte, z. B. „Großer Kurfürst", „Friedrich der Große", „Prinz Heinrich", „Leopold von Dessau", „Ziethen", „Seidlitz", „Ferdinand von Braunschweig", „Schwerin", „Blücher", „Gneisenau" u. s. w. Man benenne ferner alle Panzerfahrzeuge wie den „Arminius" nach Heldengestalten der früheren deutschen Geschichte, z. B. „Karl der Große", „Otto der Große", „Heinrich der Löwe" u. s. w.; alle gedeckten Corvetten nach historischen Landestheilen, deren Namen von der heutigen Verwaltung nicht adoptirt sind, z. B. „Altmark", „Ermland", „Lausitz", „Nordfriesland", „Thüringen" u. s. w.; alle Glattdeckscorvetten nach Schlachttagen, z. B. „Königsgrätz", „Waterloo", „Fehrbellin", „Leuthen", „Lechfeld" u. s. w.; eine andere Classe nach großen deutschen Künstlern und Gelehrten. Namen dieser Art scheinen uns würdiger zu sein als „Medusa", „Gazelle", „Chamäleon" oder „Krokodill".

Wenn neuerdings der Wunsch geäußert wurde, daß alle Schiffe der norddeutschen Handelsflotte ohne Rücksicht auf die einzelnen Staaten durchgehende laufende Nummern erhalten sollen, und daß man den Schiffen der Handelsmarine ein Wechseln des Namens durch ein Gesetz verbieten solle, weil dadurch leicht Irrungen veranlaßt und namentlich auch die Versicherungsgesellschaften oft hinsichtlich der Tüchtigkeit des Schiffs getäuscht werden, so können wir uns diesen Wünschen nur anschließen. Doch scheint außerdem die Bestimmung wünschenswerth, daß Kauffahrteischiffe nicht mit Kriegsschiffen gleiche Namen erhalten dürfen, damit jeder Irrung vorgebeugt werde. Verwechslungen unsrer Kriegsschiffe dagegen mit fremden Kriegsschiffen, wie sie bei den auch in England und Frankreich beliebten Namen „Meteor", „Amazone", „Medusa" u. s. w. möglich sind, würde durch die Wahl von Namen nationalen und patriotischen Klanges verhindert.

Sollte in nächster Zeit ein Krieg ausbrechen, so würde dabei die Rolle

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

unserer Kriegsmarine voraussichtlich die folgende sein. Alle Schiffe auf auswärtigen Stationen würden dort den Handel in derselben Weise zu stören haben, wie es die südstaatlichen Kaper während des amerikanischen Krieges thaten. Die übrigen Schiffe dagegen würden sich sämmtlich nach Kiel zurückziehn und dann würde man gegen das Blockadegeschwader vor diesem Hafen mit den Panzerschiffen Ausfälle zu machen haben, sobald sich irgend günstige Chancen bieten, während die Kanonen der Holzschiffe zur Armirung der Küstenbefestigungen verwandt werden könnten, wie einst in Sebastopol. Sollte der „Wilhelm" beim Ausbruch des Kriegs schon ausgerüstet und in unsern Händen sein, so würde er, der bei seinem 8 zölligen Panzer kein Geschoß zu scheuen braucht, und dem seine Schnelligkeit stets das Entkommen garantirt, sobald mehrere feindliche Schiffe ihn in der Nähe fassen wollen, wahrscheinlich unter dem Blockadegeschwader Verwüstungen anrichten, und möglicherweise dasselbe sogar zu vertreiben im Stande sein.

Wir beschließen hiermit die Beschreibung des Flottenmaterials der norddeutschen Marine und wenden uns zunächst zu einer Besprechung der Kriegshäfen und Küstenbefestigungen.

Der preußische Staatshaushaltetat für 1868.

Das Jahr 1868 bildet einen wichtigen Abschnitt in der Finanzgeschichte des preußischen Staates. In dem Staatsetat für dieses Jahr werden zum erstenmale die Veränderungen ersichtlich, welche die Epoche von 1866 in dem staatlichen Leben Preußens und ganz Norddeutschlands herbeigeführt hat. Derselbe stellt sich formell und materiell als ein von seinen Vorgängern wesentlich entschiedener dar. Einerseits ist er durch den Hinzutritt von 1325 Quadratmeilen neuen Landes bedeutend erweitert, andererseits durch die Uebertragung wichtiger Einnahme- und Ausgabezweige an den norddeutschen Bund erheblich modificirt.

Werfen wir zuerst einen Blick auf die Fortschritte der preußischen Budgetsumme seit Einführung des specificirten Bruttobudgets und der Verfassung so finden wir im Jahre 1849 den Betrag von 85, 1861 von 135, 1864 von 146, 1868 von 222 Millionen. Vertheilen wir die Summe gleichmäßig auf die jedesmalige Einwohnerzahl, so fallen 1849 ca. 5¼, 1864 über 7½, 1868 über 9⅛ Thaler auf den Kopf der Bevölkerung. Ob wohl der Volkswohlstand mit den Budgetsummen Schritt gehalten hat? Noch im Jahre 1867 schloß der Etat ab für die neuen Landestheile mit 41,690,170, was für den

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen DFG