



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Maßgebliches und Unmaßgebliches

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

Achsel angesehen, und es wird noch lange dauern, bis sich der Fuß des Herrn Oberlehrers an den Parkettboden und den feierlichen Schritt der Menuett gewöhnt hat, aber mit der Zeit pflückt man Rosen, und auch Professoren werden noch einmal in den Vorstand von Frauenvereinen zur Hebung der Sittlichkeit unter den Suahelis gewählt werden.

Der Stand der Gymnasiallehrer hat an äußerer Respektabilität außerordentlich gewonnen. Aber was hilft es, so gehoben zu sein, daß seine Spitze schier in den Wolken verschwindet, wenn damit die Verbindung mit dem Volksganzen immer weiter gelockert wird? Bis in die Gegenwart ist es eigentlich schon seit langer Zeit so gewesen, daß der Regierungsbeamte bloß durch das Reskript vom grünen Tische, der Amtsrichter nur durch das Corpus juris Berührung mit dem Volke hat. Der Arzt findet die Vermittlung im Rezept und in der Medizinflasche, der Geistliche sucht meist nur mit dem Dogma zu wirken, und der Gymnasiallehrer schwingt seine Grammatik und das Hilfsbuch. Wem das übertrieben erscheint, der sehe doch einmal zu, wie es hergeht, wo es sich um öffentliche Angelegenheiten, z. B. um die Wahlen handelt. Erst wenns auf die Nägel brennt, ist der eine oder der andre zu haben, und dann auch nur unter möglichster Sicherung seiner zarten Haut durch den Glacehandschuh. Es hat wirklich den Anschein, als ob die höhern Klassen, die die Führung der Nation beanspruchen, nur die Verpflichtung zu haben glaubten, ihre Pfade in möglichster Entfernung von jener und in straffster Absperrung gegen einander zu wandern. Daß das große soziale Problem, das gegenwärtig in der Welt umgeht, nicht bloß eine Magen-, sondern in hohem Maße und vorzugsweise eine sittliche Frage ist, das mag von manchem theoretisch zugegeben werden, aber praktisch auch Hand anzulegen — ja „das ist eine andre Sache.“ Wenn es so weiter geht, kommen wir immer tiefer in die Götterdämmerung hinein. Schon sind wir beim Gigerl angelangt, darnach kommt die völlige Erstarrung. Von wem wird dann der Stoß ausgehen, der in „wabernder Lohe“ den Schlaf von unsern Augen und den Krampf von unsern Gliedern nimmt?



Maßgebliches und Unmaßgebliches

Ersatz=Leipzig vor dem Reichstage. Vor einiger Zeit stand in den Grenzboten ein Aufsatz des Kapitanleutnants Wislicenus: „Mehr Kreuzer!“ der in überzeugender und unwiderleglicher Weise nachwies, daß für unsre Marine eine größere Anzahl moderner Kreuzer angeschafft werden müßten, wenn wir nicht bei der Entwicklung unsers überseeischen Handels im Kriege in die allergrößte Be-

drängnis geraten wollten. Wahrscheinlich beabsichtigte der Verfasser mit seiner fachverständigen Darlegung unsrer Marineverwaltung bei der bevorstehenden Etatberatung zu Hilfe zu kommen und die Volksvertreter von der Notwendigkeit, Kreuzer zu bauen, zu überzeugen. Verlorne Mühe! Von den drei Schiffen, deren Bewilligung Admiral Hollmann unsrer Volksvertretung glaubte zumuten zu dürfen, ist nur eines, Ersatz-Preußen, genehmigt worden, die beiden andern, darunter das wichtigste von allen dreien, Ersatz-Leipzig, wurden abgelehnt. Die Hoffnung, daß der Fehler bei der dritten Lesung des Etats wieder gut gemacht werden würde, hat sich nicht erfüllt, der Bau eines notwendigen Kreuzers ist abermals um ein Jahr aufgeschoben.

Wir halten diesen Beschluß nicht nur für eine schwere Schädigung unsrer Wehrkraft zur See, sondern vor allem auch für eine Blamage des Reichstags, denn seine Unfähigkeit, die Erfordernisse einer modernen Kriegsslotte zu verstehen, ist dadurch vor aller Welt bloßgelegt worden. Mit welcher Schadenfreude, mit welchem höhnischen Mitleid werden gebildete Franzosen und Engländer die Verhandlungen über unsern Marineetat lesen, besonders die Ausführungen des Abgeordneten Richter, der doch sicher im Auslande, der Anzahl und Länge seiner Reden nach, für einen bedeutenden Parlamentarier gehalten wird! Dem Auftreten dieses Herrn ist nämlich vor allem die Ablehnung der beiden Positionen zu danken. Die Budgetkommission hatte den Bau aller drei Schiffe genehmigt — da unternahm Herr Richter bei der zweiten Lesung einen wütenden Sturmangriff gegen ihre Beschlüsse. Der Angriff auf Ersatz-Preußen wurde glücklich abgeschlagen, aber gegen Ersatz-Leipzig und Ersatz-Falke hatte der Angreifer bessern Erfolg. Zwar verteidigte der Staatssekretär Hollmann seine Schiffe mit all der Wärme, die Einsicht und Sachkenntnis nur verleihen können; aber auf der andern Seite warf Herr Richter sein marinetechnisches Verständnis in die Wagschale, und der Reichstag entschied sich für seine Gründe! Die Mehrheit, die Ersatz-Preußen bewilligt hatte, wurde bei Ersatz-Leipzig dadurch zur Minderheit, daß ein Teil der Nationalliberalen, offenbar durch Richters Rede beeinflusst, „umfiel.“ Welche Vorstellungen über maritime Dinge mögen in den Köpfen dieser Herren spuken!

Hier hat unsre Presse, besonders die Presse des Binnenlandes, ein Feld, wo sie durch Aufklärung sehr viel Gutes stiften könnte, denn die Unwissenheit des deutschen Publikums auf dem Gebiete des Seewesens, namentlich des Kriegsschiffwesens, ist grenzenlos. Der gebildete Engländer und Amerikaner kennt die hervorragendsten Schiffe der Handels- und Kriegsmarine seines Landes, er kennt ihre Namen, ihre Größe und ihr Aussehen, er weiß etwas von ihrem Bau, ihrer Geschwindigkeit. Der Tag, an dem der neue Kreuzer „Columbia“ fast dreiundzwanzig Knoten bei der Probefahrt lief, wurde für ganz Amerika ein Freudentag. Wie anders bei uns! Viele Leute haben zwar eine theoretische Schwärmerei für die Marine, auch lesen sie mit Behagen in ihrer Zeitung, mit welcher „Schneide“ deutsche Geschwaderführer bei den chilenischen und brasilianischen Wirren aufgetreten sind, aber weiter reicht Interesse und Verständnis nicht. Es wäre sonst gar nicht möglich gewesen, daß der Reichstag die Reden Richters, in denen sich die krassste Unkenntnis breit machte, so ruhig hätte anhören können, ja daß er sich sogar von ihnen hätte beeinflussen lassen. Zu bedauern ist der arme Admiral Hollmann; jedes Jahr muß er, „unter Larven die einzige fühlende Brust,“ den blühenden Unsinn anhören und mit Engelsgeduld sich immer wieder an die Sisyphusarbeit machen, ihn zu widerlegen!

Und wie dringend bedarf unsre Flotte einer ausreichenden Anzahl tüchtiger

Kreuzer! Ihr liegt die schwierige Aufgabe ob, im Kriege unsern ausgedehnten Handel möglichst wirksam zu schützen. Die deutsche Kauffahrteiflotte übertrifft an Größe die aller andern europäischen Staaten, England allein ausgenommen, und dabei ist Tonnengehalt und Wert ihrer Fahrzeuge von Jahr zu Jahr im Steigen begriffen. Es handelt sich aber noch um mehr, als um den Schutz kostbaren nationalen Eigentums. In dem nächsten Kriege wird uns die Kornzufuhr aus Rußland abgeschnitten sein. In welche Lage werden wir dann kommen, wenn uns auch die See durch feindliche Kreuzer gesperrt ist? Bei der zunehmenden Volksmenge ist ja Deutschland immer mehr auf überseeische Einfuhr angewiesen. Sie muß im Kriege durch die Flotte sicher gestellt werden, wenn wir nicht in schlimme Not geraten sollen. Über welche Kräfte hat aber unsre Marine zu verfügen, wenn diese schwere Aufgabe an sie herantritt?

Unsre Flottenliste weist gegenwärtig 17 Kreuzer auf; von diesen sind aber nur 4 für den Kreuzerkrieg, wie er sich im Zukunftskriege gestalten wird, geeignet. Die 7 neuen Kreuzer der Schwalben- und Buffardklasse sind dafür zu klein, zu schwach und zu wenig schnell. Es sind in ihrer Art ganz vortreffliche Schiffe, aber sie sind mehr dazu bestimmt, sich in Friedenszeiten nützlich zu machen; sie finden im Kolonialdienst Verwendung und sollen den wilden und halbwildem Völkerschaften der Südsee und Ostasiens gegenüber die deutschen Handelsinteressen schützen. Die 6 ältern Korvetten, die in Ermanglung besserer Schiffe als Kreuzer gebraucht werden müssen — darunter noch eine hölzerne! —, sind wegen ihres veralteten Baues für Kriegszwecke völlig unbrauchbar. Ein paar Angaben werden das auch dem Laien sofort verständlich machen. Von einem modernen Kreuzer verlangt man vor allem dreierlei: daß er große Maschinenstärke hat, daß seine vitalen Teile und die Bemannung möglichst gegen Granatfeuer geschützt sind, und daß er mit Schnellladekanonen ausgerüstet ist. Die beiden neuesten und vollkommensten unsrer Kreuzerkorvetten des ältern Typus, Alexandrine und Arkona, haben weder irgendwelche Schutzvorkehrungen, noch schnellfeuernde Artillerie, noch starke Maschinen. Bei 2370 Tonnen Wasserverdrängung haben sie Maschinen von 2400 Pferdekraften, d. h. die Zahl der Pferdekraften entspricht etwa der Zahl der Tonnen ihres Raumgehalts. Die Gefion dagegen, auch ein Kreuzer dritter Klasse, aber einer von den vier modernen Schnellkreuzern unsrer Flotte, hat bei einer Größe von 3800 Tonnen Maschinen, die 9800 Pferdekraften entsprechen, d. h. die Maschinenkraft beträgt mehr als das 2½fache der Tonnenzahl. Jeder sieht, wie gewaltig der Unterschied in der Geschwindigkeit zwischen der Gefion und jenen Schiffen des Arkonatypus sein muß. Selbstverständlich ist die Gefion außerdem durch Panzerdeck, Schuttschilde, geeignete Anordnung der Kohlenbunker und ein ausgedehntes Zellen-system möglichst gegen die Wirkung der Brisanzgeschosse geschützt und durchweg mit Schnellladegeschützen neuester Art bewaffnet. Alles das fehlt bei jenen sechs ältern Korvetten; Arkona und Alexandrine, die erst 1885 vom Stapel gelassen worden sind, sind noch die besten. Daß diese sechs Schiffe für den Kreuzer-

*) Gestützt auf diese beiden Schiffe hat jüngst Kapitän Hofmeier in Rio de Janeiro die deutschen Interessen mit großer Energie und gutem Erfolg geschützt. Zum Glück ist es nicht zu einem Kampfe mit dem aufständischen Geschwader gekommen, der Ausgang wäre nicht zweifelhaft gewesen. Trotz der unvergleichlich bessern Führung unsrer Schiffe und ihrer weit tüchtignern Bemannung wären sie unterlegen, ein Zufallstreffer des Aquidaban oder Tamandare hätte die völlig ungeschützten Fahrzeuge in den Grund gebohrt, während die revolutionären Schiffe durch ihren Panzerschutz für unsre Korvetten unverwundbar waren. Und solchen Schiffen vertraut man unsre brave Mannschaft an!

Krieg unbrauchbar sind, leuchtet ein; sie taugen höchstens dazu, einen altersschwachen Rauffahrer einzuholen, sind aber feindlichen Kreuzern gegenüber, denen sie sich nicht einmal durch die Flucht entziehen können, fast wehlos. Ziehen wir jene 7 kleinen und diese 6 veralteten Schiffe von der Zahl unsrer Kreuzer (17) ab, so bleiben 4 brauchbare übrig! Es sind das Kaiserin Augusta, Irene, Prinzess Wilhelm und die eben beschriebene Gefion. Mit diesen 4 Fahrzeugen sollen wir unsre Rauffahrer gegen die Angriffe feindlicher Kreuzer schützen!

Sehen wir uns nun einmal die Kreuzerflotte anderer Staaten an. England lasse ich beiseite, denn man würde doch einwenden, daß ein Krieg mit dem befreundeten Lande unwahrscheinlich sei. Ich will nur erwähnen, daß England, als es kürzlich auf Grund des sogenannten Hamiltonprogramms seine Flotte mit einem Schlage um 70 Schiffe vermehrte, 29 Kreuzer zweiter Klasse (3400 bis 4360 Tonnen und 9000 Pferdekkräfte) und 9 Kreuzer erster Klasse (7350 bis 7700 Tonnen und 12000 Pferdekkräfte) auf einmal auf Stapel setzte. Dabei hatte es schon eine stattliche Flotte moderner Kreuzer; und jetzt ist es im Begriff, seine Kreuzerflotte abermals zu vermehren! Viel näher liegt uns ja die Rücksicht auf Frankreich. Nach dem vorjährigen Almanach für die österreichische Kriegsmarine zählte die französische Flotte 33 Kreuzer neuester Konstruktion, die teils fertig, teils im Bau begriffen waren. Unter diesen Schiffen sind 6 sogenannte Panzerkreuzer (die ganze Wasserlinie hat einen Seitenpanzer), 16 entsprechen an Größe und Stärke ungefähr unsern 4 Schnellkreuzern oder sie übertreffen sie bedeutend, 9 sind kleinere Kreuzer, aber unsern Kreuzern der Buffardklasse an Größe, Stärke und Schnelligkeit weit überlegen. Dazu hat Frankreich viele ältere Schiffe, die sich zum Kreuzerkrieg noch viel besser eignen, als unsre sechs veralteten Korvetten. Trotzdem ruht auf den französischen Werften die Bauhätigkeit nicht, rastlos wird die Flotte vermehrt, jedes Jahr werden neue Kreuzer aufgelegt. Was sollen nun in einem Kriege unsre vier Schiffe gegen solche erdrückende Übermacht ausrichten!

Herr Richter verteidigt sich gegen den Vorwurf, vertraulich gemachte Mitteilungen ausgeplaudert zu haben, damit, daß er sagt, solche Angaben über Einzelheiten heimischer und fremder Kriegsschiffe fänden sich in jedem statistischen Kalender. Nun, wenn Herr Richter, wie man aus diesen Worten schließen muß, einen Blick in einen solchen Kalender geworfen hat, so erscheint es geradezu unbegreiflich, daß ihm die Unzulänglichkeit unsers Flottenmaterials gegenüber dem der Marinen anderer Staaten entgangen ist. Da wir nicht glauben, daß er mala fide gegen den Bau der Kriegsschiffe gesprochen hat, so bleibt nur die Annahme übrig, daß ihn eine merkwürdige Verbohrtheit verhindert hat, in diesem Falle klar zu sehen. Bezeichnend für seine Hilfslosigkeit in dieser Frage sind auch die Worte: „Wir erkennen hier wieder die Spur subjektiver Vorliebe für die Marine, der überall entgegenzutreten wir uns für verpflichtet halten.“ Bei dem Mangel an Urteilsfähigkeit, der ihn in den Dingen, die die Marine angehen, auszeichnet, sieht er in den Forderungen der Marineverwaltung lediglich den Ausfluß einer persönlichen Liebhaberei des Kaisers! Natürlich Grund genug für ihn, die Forderungen aufs äußerste zu bekämpfen.

Wir wollen uns nicht der mühsamen und langwierigen Aufgabe unterziehen, Richters Reden hier im einzelnen durchzunehmen, denn soviel Sätze, soviel Verkehrtheiten. Nur einen Punkt greifen wir noch heraus, um zu zeigen, wie Richter als Marineautorität nicht bloß auf den Fachmann, sondern auf jeden mit gesundem Menschenverstand begabten Laien erheiternd wirken kann. Der Volkstribun kann es nicht begreifen, daß ein Ersatzbau größer und teurer sein soll als das zu ersetzende

Schiff. Das alte Panzerschiff Preußen war 6700 Tonnen groß und hatte über 5000 Pferdekkräfte, jetzt soll es durch ein Panzerschiff von 10000 Tonnen und 8000 Pferdekkräften ersetzt werden, das natürlich kostspieliger ist als das alte Schiff. Daß aber ein modernes Schlachtschiff wesentlich von einem ältern verschieden ist, das ist doch selbstverständlich. Infolge der viel schwerern und leistungsfähigern Geschütze, die man jetzt anfertigt, hat die Dicke und die Güte des Materials bei den Schiffspanzern erhöht werden müssen, die vermehrten Ansprüche an die Geschwindigkeit verlangen stärkere Maschinen. Um das beträchtlich gesteigerte Gewicht der Ausrüstung, des Panzers und der Maschinen tragen zu können, muß das Displacement der Schiffe natürlich beträchtlich vermehrt werden. Auch aus andern Gründen sind die Schiffe jetzt teurer. Früher baute man aus Eisen, jetzt aus Stahl; namentlich die neuen Nickelstahlpanzer sind viel teurer als die früher angewendeten Platten aus Walzeisen. Auch die Ausrüstung und andre Einrichtungen kosten jetzt verhältnismäßig viel mehr als früher. Vor zwanzig Jahren war die Preußen ein Schlachtschiff, das den feindlichen Panzern, denen es gleichwertig war, entgegengeführt werden konnte; heute brauchen wir Schiffe, die den modernen feindlichen Panzern gewachsen sind. Wollten wir in dem Ersatzbau einfach den Bau des veralteten Schiffes erneuern, so würden wir das Geld völlig nutzlos weggeworfen haben. Nun aber die Ersatz=Leipzig! „Weniger als je kann man hier von einem Ersatz eines alten Schiffes sprechen!“ ruft Herr Richter pathetisch aus. Dabei gilt von Ersatz=Leipzig dasselbe wie von Ersatz=Preußen, nur in verstärktem Maße. Sonst baute man aus Eisen, jetzt aus Stahl; früher waren die Kreuzer ungeschützt, jetzt werden sie mit einem Panzerdeck, womöglich auch mit Seitenpanzern versehen; früher baute man sie zu 14 Knoten Geschwindigkeit, jetzt verlangt man 20 Knoten. Früher bewegten sie sich beim Kreuzen hauptsächlich mit den Segeln fort, jetzt sind sie lediglich auf die Dampfkraft angewiesen; infolgedessen müssen die Kohlenbunker gewaltig vergrößert werden, damit das Schiff nicht gezwungen ist, aller paar Tage frisch aufzufüllen. Auch die Munitionskammern müssen bedeutend vergrößert werden, da die neuen Schnellladegeschütze kolossale Mengen von Munition verfeuern. Ist es ein Wunder, daß ein solches Schiff bedeutend größer ist, als ein großer Kreuzer der frühern Zeit? Ein Kreuzer erster Klasse von heute ist von einem Kreuzer erster Klasse aus der Zeit, in die der Bau der Leipzig fällt, in noch höherm Grade verschieden, als die Ersatz=Preußen von der Preußen. Daß er das zwei- bis dreifache des zu ersetzenden Schiffes kostet, das ist durchaus verständlich. Auch haben alle andern Staaten solche große Kreuzer. Die englische Flotte zählt ihrer 20, außerdem sind 2 riesige Kreuzer von je 14000 Tonnen im Bau. Frankreich, Rußland, die junge nordamerikanische Flotte haben solche Schiffe, sogar die spanische Marineverwaltung baut deren 8 von 7000 bis 9000 Tonnen Gehalt und 13000 bis 15000 Pferdekkräften! Man sollte meinen, die Notwendigkeit, solche Kreuzer für unsre Flotte zu schaffen, läge so klar vor Augen daß sich ihr das Verständnis eines Karlchen Mießnick nicht verschließen könnte. Aber Eugen Richter begreift es nicht.

Auch der Gedanke, daß man einmal mit einem stattlichen Schiffe dem Auslande imponiren müsse, ist durchaus nicht zu verwerfen, namentlich aus praktischen Gründen. Die ostasiatischen und südamerikanischen Regierungen würden gewiß nicht ihre Schiffbauten in neuerer Zeit lediglich englischen und französischen Werften übertragen, wenn sie nicht der Anblick so ehrwürdiger, altmodischer Gefäße, wie die Leipzig eins ist, zu dem Glauben verleitet hätte, daß in Deutschland die Entwicklung des Schiffbaus seit zwanzig Jahren still stehe.

Den Einwand, daß wir für eine stattliche Flotte nicht Geld genug besäßen, lassen wir natürlich nicht gelten. Ist Deutschland wirklich nicht imstande, die Kosten für seine Landesverteidigung — und dazu gehört auch der Schutz unsers schwimmenden Eigentums — aufzubringen, dann kann es als Großmacht einpaden. Auch der Streit, ob wir eine Offensiv- oder Defensivflotte brauchen, ob wir eine Seemacht ersten, zweiten oder dritten Ranges sein müssen, ist ein albernes Spiel mit Worten, denn kein Mensch kann diesen Begriff definiren. Unsr Marine soll imstande sein, die Küsten unter allen Umständen und den Handel möglichst wirksam zu schützen; in welcher Weise sie dann von gewissenhaften Distlern klassifizirt wird, kann ihr wohl gleichgiltig sein.

Möge uns ein gütiges Geschick bald Männer in den Reichstag senden, die etwas von seemännischen Dingen wissen und auch darüber zu reden verstehen, damit unsre Volksvertreter nicht mehr Gefahr laufen, von dreisten Schwägern beeinflusst zu werden, die von dem Bau eines modernen Kriegsschiffs ungefähr soviel wissen wie eine Kuh von der Doppelwährung.



Litteratur

König Friedrich der Große. Von R. Koser. 1. Band. Stuttgart, Cotta, 1893

Die rege Thätigkeit, die seit Jahren in der Benutzung des preussischen Staatsarchivs in Berlin herrscht, findet in diesem Werke durch einen der hervorragendsten Mitarbeiter einen ersten bedeutenden Abschluß, und zwar einen solchen, der in erfreulichster Weise das Streben erkennen läßt, die Ergebnisse mühsamer Einzelforschung in einer für weitere Leserkreise berechneten, abgerundeten und lebensvollen Darstellung zusammenzufassen. So tief sie wissenschaftlich begründet ist, so tritt doch der wissenschaftliche Apparat nur in kurzen Quellen- und Litteraturnachweisen am Schluß des Bandes hervor. In diesem ersten Bande führt der Verfasser die Darstellung vom Regierungsantritt des Königs, 1740, bis zum Ausbruch des siebenjährigen Krieges, 1756, indem er die Jugendzeit Friedrichs ausschließt, da er diese schon in seinem trefflichen Buche „Friedrich der Große als Kronprinz“ behandelt hat, und teilt diesen reichen Stoff in fünf Bücher (1. Vor dem Kampfe. 2. Der erste schlesische Krieg. 3. Ursprung und Verlauf des zweiten schlesischen Krieges. 4. Friedenswerke. 5. Ausgang der Friedenszeit). Es wechseln also beständig diplomatische Verhandlungen, kriegerische Ereignisse und friedliche Verwaltungsarbeit mit einander ab, wie es eben der natürliche Zusammenhang fordert. Überall steht die mächtige Persönlichkeit des Königs im Vordergrund, ohne daß doch die Darstellung jemals zu einer bloßen Biographie würde: wir sehen ihn an der Arbeit im Kabinet und auf dem Schlachtfelde, als Staatsmann und Volkswirt, als Organisator und als Feldherrn, als Philosophen, Dichter und Journalisten, im Kreise seiner Offiziere und in Gesellschaft seiner französischen Schöngeister, und wir sehen ihm zuweilen auch ins Herz; kurz er tritt uns in all der unendlichen Vielseitigkeit seines Wesens und seiner Thätigkeit entgegen und zugleich menschlich nahe. Wir begreifen ihn daher auch da, wo wir nicht mit ihm sym-