



Staats- und
Universitätsbibliothek
Bremen

Staats- und Universitätsbibliothek Bremen

DFG Projekt Die Grenzboten

Die Grenzboten

Berlin u.a., 1841 - 1922

Wislicenus, Georg: Mehr Kreuzer!

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

nicht das Recht, sie zu verwerfen, ohne demgemäß zu handeln. Auch Wis-
 marck war einmal der Meinung, die Sozialdemokratie sei kein notwendiges,
 sondern ein recht überflüssiges Übel. Da aber ließ er der Erkenntnis die
 That auf dem Fuße folgen, und setzte seine ganze willensgewaltige Persön-
 lichkeit ein, das Übel zu unterdrücken. Nun denn, wenn die Reichsregierung
 so fest davon überzeugt ist, die antisemitische Agitation sei ein so gemein-
 gefährliches Übel, wie Herr von Caprivi behauptet hat, dann handelt die
 Regierung unverantwortlich, wenn sie dieses Übel auch nur einen Tag länger
 fortwuchern läßt. Lieber würden wir es sehen, wenn die Männer der Re-
 gierung fähig wären, die Leitung der Bewegung in die Hand zu nehmen.
 Können und wollen sie das aber nicht, dann haben sie die Pflicht, sich der
 Bewegung mit aller Kraft entgegenzustellen. Denn alle Thätigkeit, auch die
 bloß verneinende, kann gute Früchte tragen, nur an der Unthätigkeit haftet
 der Fluch der Unfruchtbarkeit. Dem Antisemitismus könnte es kaum etwas
 schaden, wenn er in die harte Schule von Ausnahmeverordnungen genommen
 würde. Da müßte es sich bald zeigen, ob sein Kern lebensfähig ist oder
 nicht. Ist er es, so wird er geläutert aus dieser Schule hervorgehen. Ohne
 Zweifel würde das Vorgehen der Regierung gegen den Antisemitismus einen
 Kampf heraufbeschwören, der unser Volk im Innersten erschüttern würde.
 Aber wenn eine friedliche Entwicklung nicht möglich ist — und sie ist nicht
 möglich, wenn die Regierung die Führung der Bewegung nicht übernehmen
 will —, so ist ein ehrlicher Kampf immer noch besser als die faule Ruhe, die
 nur die Angstmeier nicht gestört haben wollen. Die Regierung möge also
 den Fehdehandschuh hinwerfen, wir glauben, er wird ohne Zögern aufgenommen
 werden. Nur mit ihren Klageliedern über Beunruhigung und Unzufriedenheit
 möge sie uns endlich verschonen. Wer am tausenden Webstuhl der Zeit ar-
 beitet, dem schenkt man das Reden gern, wenn er uns nur Thaten sehen läßt.



Mehr Kreuzer!

Von Georg Wislicenus



ie das Heer die Landherrschaft sichert, so soll die Flotte die See
 beherrschen oder doch wenigstens die Seewege freihalten und be-
 schützen, damit nicht dem Vaterlande die Zufuhr über See ab-
 geschnitten werden, das schwimmende Eigentum der Landsleute
 nicht vom Feinde gekapert werden kann.

Diese Aufgabe der Flotte ist groß und schwierig; denn sie liegt auf einem

Gebiete, das an der eignen Küste beginnt und alle befahrenen Gewässer der Erde umfaßt. Legt sich der Feind im Kriege mit einer mächtigen Panzerflotte vor die Mündungen der Elbe und der Weser, deren Küsten durch Festungswerke, Panzerkanonenboote, Minensperren und Torpedoboote aufs beste verteidigt sein mögen, so sind die Geschütze Rughavens, Geestemündes und Helgolands nicht imstande, die Fahrstraßen der Elbe und Weser für unsre Handelsschiffe freizuhalten. Was bleibt also da übrig? Entweder die deutsche Flagge während der Kriegszeit vom freien Meere verschwinden und sich in die Mauls-löcher des Seehandels, die man neutrale Häfen nennt, verkriechen zu lassen, wie es 1848 und 1870 nötig wurde, oder den Feind von den Thoren der eignen Seeplätze zu verjagen. Das zweite läßt sich aber nur mit einer kräftigen Panzerflotte ausführen, das sollte eigentlich jedem Binnenländer ohne weiteres klar sein. Und doch, welcher Geschrei erhoben vor zwei Jahren unsre Landratten, als die Marineverwaltung mehr Panzerschiffe forderte! „Uferlose Flottenerweiterungspläne“ nannten die klugen Reichsboten, unter denen freilich nur ein alter Admiral, ein Reeder und früherer Handelskapitän und ein Schiffsfoch die einzigen „Sachverständigen“ waren, jene ganz natürlichen Forderungen. Im jüngsten Reichstage aber ist von diesen Seeleuten nur noch der Reeder übrig geblieben; d. h. Deutschland, dessen Handelsflotte mit Rücksicht auf die Zahl und die Größe ihrer Dampfer die zweitgrößte der Erde ist, hat einen, sage und schreibe einen Seemann in seinem Reichstage! Die Herzkammern des deutschen Seewesens, Hamburg und Bremen, die fast allein den ganzen überseeischen Handel Deutschlands betreiben — denn die unbedeutenden preussischen und mecklenburgischen Seehäfen leben fast nur vom Küstenhandel —, also die Heimathäfen unsrer eigentlichen Hochseehandelsflotte, sind ohne sachkundige Vertreter geblieben!

Mit Rücksicht auf unsre wahrscheinlichen Gegner ist zunächst die Frage zu beantworten: Soll sich Deutschland, dessen überseeischer Handel mindestens doppelt, vielleicht sogar dreimal so groß ist, wie der Hochseehandel Frankreichs und Rußlands zusammengenommen, im Kriegsfall vom Seeverkehr zurückziehen und die zwei Drittel seiner Handelsflotte, die außerhalb der Heimat auf allen Meeren schwimmen, den Feinden überlassen oder nicht? Ein Rückzug vom Meere wäre ebenso schädlich wie kläglich. Der Schaden bestünde darin, daß 15- bis 20000 an Gefahren gewöhnte Seeleute der Landesverteidigung entzogen würden, daß Milliarden deutschen Eigentums verloren gingen, daß die Zufuhr von See aus abgeschnitten, überhaupt der Seehandel gänzlich lahm gelegt werden würde. In Hamburg allein führte der durch die böse Krankheit im vorigen Jahre verminderte Schiffsverkehr täglich einen Verlust von mehreren Millionen herbei; darnach kann sich jeder einen Anschlag machen, welchen Schaden die Absperrung des Seehandels für Deutschland bei einem Kriege von mehreren Monaten anrichten würde.

In neuester Zeit taucht bei einzelnen Optimisten der Gedanke auf, die englische Flotte könnte ja, wie sie es früher im Auslande zuweilen im Verkehr mit den Völkern zweiter und dritter Sorte gethan hat, auch bei einem europäischen Kriege den Schutz der Seewege und unsrer Handelsflotte übernehmen. Die guten Leute, die so denken, vergessen nur, daß das englische Volk gegenwärtig das unkriegerischste unter allen Völkern erster Sorte ist. Make money ist in England die Losung; sie tritt zwar dort noch nicht so offen zu Tage, wie in Amerika, beherrscht aber dafür die Volksseele um so vollständiger. England wird sich hüten, ohne die zwingendsten Gründe dem Dreibunde beizutreten; denn es entginge ihm dabei die gute Gelegenheit, in einem großen Kriege durch Lieferung von Kohlen, Schiffen, Waffen und allerlei Zubehör mit den kriegsführenden Mächten Geschäfte zu machen, während es die eignen Kriegskosten spart. Welche Vorteile brächte es daher dem schon längst auf Deutschlands wachsenden Seehandel eifersüchtigen Briten, wenn die deutsche Flagge einige Zeit vom Meere verschwinden müßte! Solche Freunde, wie die Engländer, gehen ein Duzend aufs Lot; wollen wir sicher gehen, so dürfen wir nicht auf Englands Flotte rechnen. Dazu kommt, daß die Engländer von heute einen ganz bedenklichen Respekt vor der französischen Flotte haben, wie man aus vielen Zeichen erkennen kann. Freilich, die Schlacht bei Trafalgar wurde vor achtundachtzig Jahren geschlagen. Man lese nur z. B. die von W. Laird Clowes verfaßte Geschichte aus der nächsten Zukunft: Der Kommandant der Mary Rose. Sie behandelt eine plötzliche kriegerische Verwicklung mit Frankreich, bei der gleich in den ersten Tagen mehrere stattliche englische Panzergeschwader von den Franzosen vollständig vernichtet werden.*)

Auch das erscheint sehr zweifelhaft, wie weit Englands Freundschaft für Italien geht; die Sendung eines englischen Geschwaders in die italienischen Häfen, als Gegengewicht gegen den Besuch des russischen Geschwaders in Toulon, ist noch kein Beweis, daß es in einem Kriege für Italien eintreten werde. Bei der augenblicklichen Gewitterluft im Mittelmeere liegt es sehr nahe, daß England für seine eignen Zwecke, zum Schutze des Suezkanals und zur Unterstützung seines ausgedehnten Seehandels mit der Levante seine Mittelmeerflotte verstärkt. Rußland und Frankreich hüten sich vorläufig, John Bulls Kreise zu stören; sie werden auch ein Auge zudrücken, wenn es plötzlich heißen sollte: England hat die Gelegenheit der allgemeinen Unruhe benutzt und sich eine neue Flottenstation im Mittelmeer, z. B. die Besitzabucht „erworben.“ Dafür befestigt Frankreich ungestört Bizerta, einen Platz, der für unsre italienischen Bundesgenossen eine weit unbequemere Lage hat, als für uns der jüngste

*) Dieses Zukunftsbild eines Seekriegs enthält reiche Belehrung für Laien und Fachleute, deshalb sei hier darauf aufmerksam gemacht. Eine Übersetzung erscheint soeben in der deutschen Marine-Rundschau (Berlin, Mittler und Sohn).

russische Kriegshafen Libau. Wie gering die allgemeine Kenntniss von Marineangelegenheiten ist, beweist das lächerliche Geschrei, Frankreich wolle den Russen eine Marinestation im Mittelmeer abtreten, und wenn dies geschähe, so würde Italien Deutschland den Hafen von Syrakus oder Agostino zur Verfügung stellen. Und dieser Unsinn scheint nicht einmal bloß Journalisten Kopfschmerzen zu machen! Es ist doch wohl „unter Kameraden“ ganz gleichgiltig, wem der Hafen gehört; in Kriegszeiten wie in Friedenszeiten wird der Bundesgenosse, der Freund doch stets im Hafen des Freundes gut aufgenommen, geschützt, neu ausgerüstet und verpflegt werden. Was zum Teufel hätte es also zu bedeuten, im Mittelmeer, wo französische und italienische Flottenstationen „mit allem Komfort der Neuzeit“ vorhanden sind, auch noch russische oder deutsche anlegen zu wollen? Mit England liegt die Sache deshalb anders, weil dieses Land überhaupt in der angenehmen Lage ist, auf eigne Rechnung und Gefahr für sich allein zu handeln.

Die Flotten unsrer jetzigen Bundesgenossen Italien und Oesterreich werden im Kriegsfalle so reiche Beschäftigung im Mittelmeer finden, daß auf ihre Hilfe zum Schutze unsrer Handelsflotte nicht zu rechnen ist. Man bedenke nur, welche großen Küstenstrecken Italien zu verteidigen hat! Da die russische Marine allein schon jetzt ungefähr über eine gleiche Zahl von Panzerschiffen verfügt, wie Deutschland, so ist Frankreich in der Lage, etwa zwei Drittel seiner Angriffsflotte im Mittelmeer gegen unsre Bundesgenossen zu verwenden. Wenn nun auch Italien in dem letzten Jahrzehnt eine stattliche Panzerflotte gebaut hat, so hat es doch den sehr berechtigten Wunsch, nicht den Hauptstoß der französischen Flotte auf sich allein nehmen zu müssen.

Das deutsche Volk, insbesondere sein Parlament, versteht leider herzlich wenig von den Aufgaben der Kriegsflotte. Heere lassen sich im Notfalle heutzutage aus dem Boden stampfen, aber keine Kriegsschiffe und keine Seeleute. Bei wirklichem Verständnis für die Sachlage müßte unsre Volksvertretung die Forderungen der Marineverwaltung aus eigenem Antrieb erhöhen, wie es im Jahre 1891 die französische Marinebudgetkommission gethan hat.

Aber es fehlt der Kriegsflotte nicht bloß die Stütze in der Volksvertretung. „Es ist — sagt Admiral Batsch in seinem neuesten Buche *Deutsch Seegras* — nicht zu leugnen, daß die Popularität der Flotte heutzutage nur eine oberflächliche Erscheinung ist. Man halte Umschau in der Litteratur, und man wird finden, daß für Bücher, die Marinesachen in ernstem Tone behandeln, kein Markt ist. Noch heute ist die Flotte nur ein Gebiet der deutschen Lyrik. Wer heute mit dem herrschenden Teile der öffentlichen Meinung Freundschaft schließen will, erklärt eine wirkliche Flotte für Utopie. Das ist der Ausdruck, dem man in den Erzeugnissen der Litteratur — selbst der sachmännischen — nicht selten begegnet; und mit dem einflußreichen Teile der öffentlichen Meinung auf gutem Fuß zu stehen, ist für alle Fälle bequem.“

Woran liegt es, daß sich Deutschlands Männer, trotz einer ziemlich verbreiteten oberflächlichen Flottenschwärmerei als Überbleibsel aus der achtundvierziger Zeit, so wenig ernsthaft mit den Flottenfragen beschäftigen? Wie es scheint, hauptsächlich an dem durch die letzten Kriege bestärkten Vorurteil, daß die Entscheidung eines Feldzuges allein beim Landheere liege. In zweiter Reihe scheint der Umstand mitzuwirken, daß Deutschland in frühern Zeiten, mit der einzigen Ausnahme des alten Hansebundes, niemals zur See mächtig gewesen ist. Aber man sollte doch meinen, das Studium der Geschichte müßte jeden dahin bringen, die Wichtigkeit der Seeherrschaft einzusehen. Wem sonst als ihren Flotten verdankten die alten Griechen, die Phönizier und die Karthager die größten Erfolge? Selbst im Römerreiche spielten Flottenkämpfe oft die wichtigste Rolle. Wie reich an thatkräftigem Handeln ist die Geschichte des kühnsten Seemannsvolkes, des normannischen! Venedig und Genua, Portugal und Spanien wurden durch ihre Kriegsfлотten und ihren Seehandel zur höchsten Blüte gehoben; als ihnen der Dreizack Neptuns entrissen wurde, ging ihre Macht schnell verloren. Hollands und Englands Seeherrschaft erdrückte die Hanse. Das großartigste Beispiel aber liefert Holland. Welche überraschenden, fast unglaublichen Erfolge hat diese kleine niederdeutsche Landschaft zur See gehabt! Die Befreiung vom spanischen Joch führten hauptsächlich die wetterfesten Seeländer, die Meergeusen aus. Dann verbreiteten sich dieselben Seeleute schnell über alle Meere der Erde und brachten Spaniens Weltreich zum Wanken, indem sie dem spanischen Seehandel überall schweren Schaden zufügten und selbst große und leistungsfähige Länder eroberten. Schließlich nahmen Niederlands Admirale, die größten Seehelden aller Zeiten, siegreich den Kampf mit den Flotten Englands, Frankreichs und Spaniens auf. Selbst England vermag nicht so großartige Thaten zur See aufzuweisen. Aber auch Englands Seeherrschaft hat Napoleon in seinem Siegeslaufe aufgehalten. Von der Ohnmacht Deutschlands gegen das kleine Dänemark im Jahre 1848 habe ich schon gesprochen; in dem letzten französischen Kriege wurde es Frankreich nur durch seine Seemacht möglich, den Krieg auf dem Lande in die Länge zu ziehen, weil sie ihm die freie Zufuhr von Lebensmitteln, Waffen und andern Kriegsvorräten gewährte. Es gehören wahrlich keine großen strategischen Kenntnisse dazu, einzusehen, welchen Einfluß es auf den Lauf eines zukünftigen Krieges haben würde, wenn sich die deutsche Flagge auf den Meeren nicht mehr sehen lassen dürfte, und wenn einer der norditalienischen Häfen in französische Gewalt fiel.

Wer sich genau und möglichst zuverlässig über die Wehrkräfte zur See und insbesondre über die Größe, Bewaffnung, Panzerung, Schnelligkeit und Besatzungsstärke jedes Kriegsschiffes der Erde unterrichten will, der nehme den Almanach der Kriegsfлотten (Wien, Gerolds Verlag, 1892) zur Hand. Trotz der (oft übertriebnen) Geheimnisthämerei mancher Marinebehörden findet man

in diesem Büchlein so ziemlich alle Angaben, die nötig sind, um sich einen Begriff von dem Gefechtswert der Schiffe zu machen. Da alle heutigen Seewaffen noch gar nicht im Kriege erprobt sind, so kann sich natürlich selbst der Fachmann nur einen annähernden Begriff von ihren voraussichtlichen Leistungen machen. Für den Laien genügt es, bei Panzerschiffen die Größe und Anzahl der Geschütze, die Dicke und Anordnung des Panzers, bei Kreuzern und Aviso's die Geschwindigkeit, den Kohlenvorrat und die Zahl der Geschütze, endlich bei den Torpedofahrzeugen die Anzahl zu wissen. Er wird dann finden, daß die französische und die russische Panzerflotte zusammen ungefähr denselben oder einen etwas größern Gefechtswert haben, als die Panzerflotten des Dreibundes. Dabei ist die französische Panzerflotte reichlich doppelt so stark wie die russische; von der Panzerflotte des Dreibundes sind etwa vier Neuntel italienisch, drei Neuntel deutsch und zwei Neuntel österreichisch. Die deutsche Flotte würde also gegen die ganze russische und die halbe französische Angriffsflotte einen sehr schweren Stand haben. Wenn der Nordostseekanal als Zwischmühle dienen könnte, würde freilich die Lage für uns etwas günstiger sein; doch darf man nicht vergessen, daß eine so enge Fahrstraße durch eine feindliche List, z. B. durch das „zufällige“ Versenken eines feindlichen Handelsschiffes plötzlich für längere Zeit gesperrt werden kann. Von unsrer eignen Panzerflotte könnten wir jedenfalls kein Geschwader abgeben, um die Franzosen durch Bedrohung ihrer eignen Küste zu zwingen, wenigstens die Hälfte ihrer Panzerflotte gegen uns bereit zu halten. Um trotzdem unsre Pflicht gegen den italienischen Bundesgenossen erfüllen zu können, der in der schwierigen Lage ist, eine sehr ausgedehnte Küste gegen Angriffe schützen zu müssen, würden wir wohl unsre besten ungepanzerten Schiffe, zu mehreren Kreuzergeschwadern vereinigt, gegen die französischen Küsten des Kanals und die Bucht von Biskaya aussenden müssen. Dann bleiben aber nur ein paar kleine Kreuzer für den Schutz unsrer ganzen Handelsflotte frei.

Soll die deutsche Flagge nicht wieder vom Meere hinweggefegt werden, so bedarf sie des Schutzes durch eine Kriegsmacht, die feindliche Kreuzergeschwader anzugreifen vermag. Eine „Defensive“ giebt es auf hoher See nicht; die Kampfweise ist von beiden Seiten offensiv; der Schwächere entflieht dem Kampfe. Wir müssen also eine Angriffsflotte haben, wenn wir unsern Seehandel schützen wollen. Indem man fortwährend mit dem Landheere Vergleiche anstellte, hat man sich in Deutschland ganz merkwürdige Begriffe von der Flotte gemacht. Namentlich hat man das Schlagwort von der Defensivflotte erfunden. Als von einer Angriffsflotte die Rede war, fürchtete man, der Eifer der Fachleute wolle Deutschland eine Marine ersten Ranges schaffen, so verderblich hatte der verkehrte Begriff „Defensivflotte“ gewirkt.

Um ein Bild zu erhalten, in welcher Weise bei den fünf Seestaaten, um

die sich hier handelt, für den Schutz der Handelsflotte gesorgt ist, habe ich die von den Regierungen dieser Staaten veröffentlichten Signallisten der Kriegs- und Handelsmarine für 1893 (nur von Rußland für 1892) benutzt. Diese Listen, die nicht geheim sind, enthalten bei den Kriegsschiffen die Angabe des Namens und der Schiffsgattung, bei den Handelsschiffen verschiedene weitere Angaben, unter anderm auch den Tonnengehalt, und bei Dampfern die Pferdekkräfte der Maschine. Der österreichische Flottenalmanach und die neuern Marinezeitschriften enthalten außerdem noch Angaben über die Geschwindigkeit und die Bewaffnung der Kriegsschiffe. Um mit einiger Sicherheit die zahlreichen kleinen Küstenfahrer, die keines Schutzes bedürfen, weil sie sich in den heimischen Gewässern befinden, von den wirklichen Seeschiffen, die auf allen Meeren kreuzen, zu trennen, habe ich nur die Segler und die Dampfer von wenigstens vierhundert Registertonnen Nettoraumgehalt gezählt. Diese Größe scheint mir, wie auch den Sachverständigen von der Handelsmarine, die ich befragt habe, die richtige Grenze für die Hochseeschiffe zu sein; zwar fahren noch kleinere Segler über See, doch wird das dadurch ausgeglichen, daß manche Dampfer von etwas über vierhundert Tonnen nur dem Küstenverkehr dienen. Um zu ermitteln, wie es mit dem Schutz bestellt ist, darf man nämlich nur nach der Zahl der Handelsschiffe, die auf hoher See fahren, fragen, nicht nach ihrer Größe. Ein kleines Schiff, das zufällig eine wertvolle Ladung hat, ist eine ebenso gute Prise für den Feind, wie ein großes Schiff, das mit Ballast segelt oder altes Eisen geladen hat; und Anspruch auf Schutz hat doch wohl der Kleine so gut wie der Große. Verkehrt erscheint es mir, den Gesamttonnengehalt der Handelsmarine bei einem solchen Vergleich zu Grunde zu legen, wie es H. V. Swineburne gethan hat. Nach meiner Zählung hat nun Deutschland 1108 Hochseehandelschiffe, darunter 583 Dampfer. Ohne den Schutz der deutschen Küste, sowie deren Blockadefreiheit zu gefährden, kann nach meiner Ansicht die deutsche Flotte in ihrem jetzigen Bestande nur siebenzehn Kreuzer und vier Kanonenboote auf den Schutz der Handelsflotte verwenden. Nach einem Aufsatz von Raineri in der Rivista Nautica (Nr. 11 und 12 von 1893): Gli incrociatori mercantili sollen außerdem noch sieben Hilfskreuzer vorgesehen sein, und zwar die vier neuen hamburgischen Schnelldampfer und die drei besten bremischen Schnelldampfer.

Diese sind in der That wohl die einzigen deutschen Dampfer, die man trotz ihres hohen Preises und trotz ihres starken Kohlenverbrauchs heutzutage als Hilfskreuzer brauchen könnte. Denn weil sich die Hilfskreuzer mit den meisten Kriegskreuzern nicht messen können, so müssen sie gute Maschinen haben, um den schnellsten Kriegskreuzern entlaufen zu können; dazu gehört eine Geschwindigkeit von wenigstens neunzehn Seemeilen, und nur die von Raineri angeführten Dampfer haben diese Geschwindigkeit. Zur Verteidigung der Seewege für unsre 1108 Hochseehandelschiffe würden also im gün-

stigsten Falle 28 Kreuzerschiffe verwendbar sein. Das heißt, es ist für je 39 Handelsschiffe (oder, wenn jene 7 Schnelldampfer nicht kriegsbrauchbar sein sollten, für 52,8 Handelsschiffe) ein Kreuzer vorhanden! Von der Bewaffnung und Größe der Kreuzer sehe ich ab, weil es hier unnötig ist und zu weit führen würde, diese Eigenschaften bei den einzelnen Marinen gegen einander abzuwägen. Der Gefechtswert der Kreuzerflotten hängt im großen und ganzen von der Zahl und der Schnelligkeit der Kreuzer ab. Von den deutschen Kriegskreuzern haben nur 4 die Geschwindigkeit von 18 Seemeilen und darüber; 5 haben etwa 16 Seemeilen Geschwindigkeit, die übrigen sowie die Kanonenboote müssen wegen ihrer Langsamkeit zu den minderwertigen Kriegsschiffen gerechnet werden.

Frankreichs Flotte hat 55 Kriegskreuzer, die für den Hochseekreuzerkrieg bestimmt sind. Darunter sind 5 Panzerkreuzer, von denen zur Zeit noch zwei ausgerüstet werden, 2 sind noch im Bau, ferner 10 Batteriekreuzer, 12 Kreuzer erster Klasse, 14 Kreuzer zweiter Klasse, 7 Kreuzer dritter Klasse und 7 Torpedokreuzer. Unter diesen Kriegskreuzern sind nicht weniger als 23, die 18 Seemeilen und mehr laufen; 8 andre laufen 16 und 17 Seemeilen. Dazu kommen noch 15 seegehende Kanonenboote. Von der großen Zahl von Marinetransportschiffen, die die französische Marine hat, im ganzen etwa 40, sind zum Kaperdienst, d. h. zum Angriff auf die feindlichen Handelsschiffe, nur die 8 Transportschiffe erster Klasse und die 18 Transportavisos geeignet. Zu Hilfskreuzern hat Frankreich 13 Schnelldampfer mit mehr als $17\frac{1}{2}$ und 18 Seemeilen Geschwindigkeit ausgerüstet. Die französische Hochseehandelsflotte, d. h. die Schiffe von wenigstens 400 Registertonnen netto, hat nur 507 Schiffe, darunter 359 Dampfer. Zu deren Schutz sind im ganzen 109 Kreuzerschiffe vorhanden, d. h. 4 bis 5 französische Handelsschiffe werden von einem Kreuzer geschützt.

Ein klugredender Reichsbote sagte am 4. Mai 1893: „Allerdings in Frankreich sind die Aufwendungen für die Marine größer als bei uns; dort hat aber die Marine auch ganz andre Aufgaben zu erfüllen.“ Welche Aufgaben das sein sollen, darüber schwieg er. Sehen wir uns einmal seine Behauptung etwas näher an. Frankreich hat seine starke Flotte den schlimmen Erfahrungen zu danken, die in den vielen Seekämpfen früherer Jahrhunderte mit England gesammelt worden sind. Damals waren England und Frankreich natürliche Feinde, weil sie in allen Erdgegenden im Wettkampf um den Länderewerb mit den Köpfen zusammenstießen. Man denke nur an die Kämpfe zwischen beiden Staaten in Nordamerika, um den Besitz Kanadas. Diplomatische und dynastische Ränke trugen dazu bei, das Feuer zu schüren. Will der kluge Reichsbote etwa behaupten, daß es Frankreich heutzutage nötig habe, vor englischen Angriffen auf der Hut zu sein? Heutzutage hat England vor Frankreichs friedlichem Wettbewerb im Welthandel nicht viel zu fürchten; das

französisches Volk ist auch ohne großen Seehandel zufrieden, sein eignes Land liefert ihm reichliche Lebensgüter. Grund zur Handelseifersucht liegt also nicht mehr vor. Warum sollten nun beide Völker in einen ernsthaften Krieg mit einander geraten? Man blicke doch zurück in die Geschichte: die blutigsten und hartnäckigsten Kriege und namentlich Seekriege entstanden aus Handelseifersucht, obwohl an andern Gründen zum Kriegführen kein Mangel war. Nach meiner Ansicht ist es wahrscheinlicher, daß im Laufe der kommenden Jahrzehnte England und Deutschland an einander geraten werden; denn die Zunahme des deutschen Seehandels und der deutschen Schifffahrt, die Tüchtigkeit der deutschen Seeleute und Kaufleute, das alles wird von dem Engländer mit wachsendem Mißbehagen betrachtet. Wie es eine Zeit gab, wo den Engländern die Hanseaten lästig wurden und sie öfter die Stahlhofkaufleute bedrohten, weil die hantfischen Islandfahrer englische Handelsübergriffe nicht geduldet hatten, so kann auch eine Zeit kommen, wo die Handelseifersucht zwischen den Kaufleuten beider Völker wieder zu Anmaßungen und Streitigkeiten führt. Kurz, in Bezug auf den Schutz des Seehandels sind die der deutschen Flotte zufallenden Aufgaben dieselben, wie die der französischen; dabei hat aber die deutsche Marine mehr als doppelt so viele Hochseehandelschiffe zu schützen.

Vielleicht hat der Reichsbote die Nebenaufgaben einer Kriegsslotte gemeint: Küsten- und Kolonialschutz. Nun giebt es aber wahrscheinlich in keinem andern Lande so viele und gute Küstenbefestigungen, wie in Frankreich; darüber geben die Karten und die militärtechnischen Werke genügende Auskunft. Um die vielen sehr nahe am Meere liegenden Häfen zu schützen, ist freilich eine Flotte von Küstenverteidigern ebenso gut nötig, wie bei uns zum Schutz der Ostseeküste. Aber eine tüchtige Zahl weittragender Kanonen auf dem Lande und eine Anzahl von Torpedobooten für die Nachtverteidigung würde nötigenfalls diese Aufgabe auch übernehmen können. Der beste Schutz der französischen wie der deutschen Kolonien liegt in der völligen Reizlosigkeit, die sie auszeichnet. Uns brächten die französischen und den Franzosen brächten unsre Kolonien keinerlei dauernden Vorteil. Übrigens hat Frankreich seinen Kolonialbesitz, wenigstens die für den Kreuzerrieg wichtigen Stützpunkte, mit Festungswerken versehen; zur Verteidigung der besten Plätze sind überdies Kolonialtruppen vorhanden. Genug, weder die ausgedehnte Landesküste, noch der Kolonialbesitz machen Frankreichs stärkere Flotte nötig. Sogar seine Herrschaft im Mittelmeer und der ungestörte Seeverkehr mit seinen wichtigsten Besitzungen in Algier und Tunis ist für Frankreich — volkswirtschaftlich betrachtet — keineswegs von größerer Bedeutung, als für uns die Möglichkeit einer ungestörten Fortsetzung unsers Seehandels während eines längern Kriegs. Es läge im Interesse unsers Vaterlands, wenn einmal ein Sachverständiger die Notwendigkeit des Schutzes unsers Seehandels vom volkswirtschaftlichen Standpunkt ausführlicher begründen wollte.

Den geschichtlichen Überlieferungen und ihrem stark ausgeprägten Nationalgefühl verdanken die Franzosen die Stärke ihrer Kriegsflotte. Damit haben sie es erreicht, daß ihre Flagge selbst den Engländern auf allen Meeren Achtung einflößt. Ihr Stolz erträgt es nicht, auf den freien Meeren die Flagge zu streichen. Obgleich Frankreich für sein Landheer größere Ausgaben macht, als wir für das unsre, so bringt es doch alljährlich ein doppelt so hohes Opfer als wir für seine Kriegsflotte!

Wie steht es nun bei den andern Seestaaten unsers Festlandes? Rußlands Kreuzerflotte hat 33 Kriegskreuzer, darunter 8 Panzerkreuzer und 5 durch Panzerdeck geschützte Kreuzer erster Klasse, 14 meist ältere Kreuzer zweiter Klasse und 6 sehr schnelle (über zwanzig Seemeilen laufende) Torpedokreuzer. Außerdem sind zum Kreuzerkrieg 17 seegehende Kanonenboote, 20 bessere Transportdampfer und 6 schnelle Hilfskreuzer (Handelsdampfer) geeignet. Das macht zusammen 76 Kreuzer. Diese haben nur 216 Handelsschiffe, darunter 115 Dampfer, von mehr als 400 Tonnen Nettoraumgehalt zu schützen. Hier kommen also gar nur 34 Handelsschiffe auf einen Kreuzer. Rußlands Ausgaben für die Marine sind um ein gutes Viertel größer als die Deutschlands. Das Land verdankt seine Flotte Peter dem Großen; er hatte in Holland und England mit scharfem Blick die Notwendigkeit einer Seemacht erkannt. Traurig genug, daß für uns noch heute fast daselbe gilt, was Giovannini von Memmingen, der Verfasser einer Flugschrift zur Hebung des Seewesens, 1754 sagte: „Wer hätte es zu den Zeiten, als man in Deutschland die Moskowiten noch unter die Barbaren rechnete und Unchristen schalt, geglaubt, daß eben diese Nation dereinst so mächtig und zwar ungleich mächtiger zur See werden sollte, als die Deutschen selbst? Und gleichwohl zeugen die russischen Flotten heutzutage von dem Gegenteil und von der Russen vorzüglicher Gewalt auf dem Meere. Dieser einzige Umstand dürfte vielleicht hinlänglich und der Mühe wert seyn, daß das gesamte Reich die auf der See wieder herzustellende Hoheit des deutschen Reichs auf allgemeinem Reichstage in nähere Betrachtung zöge, Ihre kaiserliche Majestät hierunter geziemende Vorstellung thäte und zu gebeylicher Ausführung dieses wichtigen Projekts alle dienliche Mittel an die Hand gäbe.“

In undenkbar kurzer Zeit hat sich Italien eine tüchtige Flotte geschaffen. Das Land, dessen Bevölkerung nur fünf Achtel der deutschen beträgt, und dessen Volkswohlstand gewiß nicht auf der Stufe des unsrigen steht, hat in seinem letzten Haushalt 78 Millionen Mark, 1888/89 sogar 126 Millionen Mark für seine Kriegsflotte ausgegeben. Seine Kreuzerflotte setzt sich zusammen aus 7 ältern Kreuzern, 14 sehr schnellen und geschützten Torpedokreuzern, 14 ebenfalls sehr schnellen Torpedorammkreuzern (ariete torpediniere), 6 seegehenden Kanonenbooten, 10 Transportschiffen und 8 schnellen Hilfskreuzern. Diese 59 italienischen Kreuzer verschiedner Gattung haben 722

Handelschiffe, darunter 149 Dampfer von mehr als 400 Tonnen Nettoraumgehalt, zu schützen, d. h. für je 12 Handelschiffe ist ein Kreuzer vorhanden. Aber damit nicht genug: Italien baut gegenwärtig noch 4 Panzerkreuzer und 4 Kreuzer zweiter Klasse. Was für eine geringfügige Macht bildet unsre Kreuzerflotte dagegen!

Österreich, dessen Haushalt für 1894 nur 12½ Millionen Gulden für die Flotte auswirft, und dessen Hochseehandelsflotte nur ein Fünftel der unsrigen beträgt, hat dennoch eine Kreuzerflotte, die an Zahl und Güte der Schiffe der deutschen gleichkommt. Es sind 2 alte Fregatten, 8 alte Kreuzerfregatten, 3 starke und sehr schnelle geschützte Kreuzer, von denen der Rammkreuzer Maria Theresia noch nicht ganz fertig ist, und 7 Torpedokreuzer, von denen 3 mehr als 18 Seemeilen Geschwindigkeit haben. Dazu kommen noch 6 seegehende Kanonenboote und 2 als Kreuzer geeignete Transportschiffe. Für den Dienst als Hilfskreuzer hat die österreichische Handelsflotte meines Wissens keine brauchbaren Dampfer. Die österreichische Handelsflotte besteht aus 236 Schiffen, darunter 101 Dampfer von mehr als 400 Registertonnen Nettoraumgehalt; es kommt also ein Kreuzer auf 8 bis 9 Handelschiffe.

Der Dreibund insgesamt hat 2066 Handelschiffe, darunter 833 Dampfer, mit 115 Kreuzern verschiedenster Art zu schützen, während Frankreich und Rußland mit 185 Kreuzern nur 768 Hochseehandelschiffe, darunter 474 Dampfer, zu decken braucht. Die Zahl allein giebt ja nun freilich nicht den Ausschlag. Die großen Erfolge, die der verwegene Kaperkapitän des schnellen südstaatlichen Kreuzers Alabama errang, beweisen zur Genüge, daß der feindliche Seehandel schon mit geringen Mitteln zu stören ist. Um für die Schädigung unsrer Handelsfahrt einigermaßen Vergeltung üben zu können, würden schon einige sehr schnelle, sehr zweckmäßig eingerichtete und mit großem Glück geführte Kreuzer genügen. Frankreich würde es im Kriege um die Vernichtung unsers Seehandels zu thun sein, das beweist die Ausrüstung seiner starken Kreuzerflotte; uns ist an der Vernichtung des französischen Seehandels viel weniger gelegen, als am Schutze des eignen. Unsre Kreuzer würden in erster Reihe die Aufgabe haben, den feindlichen Ruhestörern zu Leibe zu gehen, um sie unschädlich zu machen. Dabei würde natürlich die Zahl der beiderseitigen Kreuzer und ihre Kampfmittel wesentlich mitsprechen.

Um ungefähr eine Vorstellung zu bekommen, wie sich auf diesem Kriegsschauplatz von 340 Millionen Quadratkilometern Fläche (dabei sind die Eismeere nicht mitgerechnet) ein Kreuzerkrieg abspielen kann, betrachte man eine Übersichtskarte der Erde. Man bezeichne darauf die feindlichen Kolonien, deren Häfen als Stütz- und Sammelpunkte feindlicher Kreuzergeschwader geeignet sind. Im Atlantischen Meere ist der befestigte Hafen der Fischerinsel St. Pierre bei Neufundland ein guter Schlupfwinkel für die feindlichen Kreuzer, die unsre Nordamerikafahrer abfangen wollen. Die Antilleninsel Guadeloupe mit dem

stark befestigten und guten Hafen von Pointe à Pitre, ferner der Hafen Fort de France auf Martinique bedroht unsre Westindienfahrer. Cayenne ist ebenfalls befestigt und als Kohlenplatz für jene Kreuzer passend, die unsern Dampferverkehr mit Nordbrasilien stören sollen. Unter dem Kap Verde, also in nächster Nähe der gleichnamigen Inseln, liegt die gut befestigte Reede von Gorée; der Hafen von Libreville im Gabunflusse hat Bedeutung als Kohlenplatz. Im Indischen Meere sind die befestigten Ankerplätze der Insel Réunion, besonders St. Denis von Bedeutung; als Kohlenplätze eignen sich die Komoreninsel Mayotta und Mozzi-Bé an der Nordwestküste Madagaskars. Auch die Insel Neu-Amsterdam, die kürzlich von den Franzosen in Besitz genommen worden ist, kann als Kohlenplatz dienen. Von den indochinesischen Häfen ist das gut befestigte Saigon der wichtigste Platz. Gleichen Wert hat die starke Seefestung Vladivostok für die sibirische Flotte Rußlands. In der Südsee hat Frankreich noch zwei befestigte Häfen, den von Numea auf Neukaledonien und den von Papiete auf Tahiti. Wir haben keine brauchbaren oder gar geschützten Kohlenplätze in unsern Kolonien. Das schadet auch nichts; denn wir können mit großer Wahrscheinlichkeit darauf rechnen, daß uns England und die meisten andern neutralen Staaten den Kohlenkauf in allen Häfen, freilich zu erhöhten Preisen, erlauben werden.

Nun zeichne man sich auf der Übersichtskarte die Seewege ein, die von den Dampfern und Seglern der Handelsflotten eingeschlagen werden. Bei den Dampfern ist der Weg übers Meer meistens die kürzeste Entfernung zwischen den Endpunkten, für große Strecken also auf der Merkatorkarte nicht etwa eine gerade Linie, sondern die Kurve des größten Kreises. Man benutze einen Globus und einen Zwirnfaden, um sich das klar zu machen. Für die Segler beeinflussen die herrschenden Winde den Weg; deshalb ist z. B. der Seglerweg nach Ostindien ein ganz anderer, als der der rückkehrenden Ostindienfahrer. Genaue Routenkarten für Segler und Dampfer findet man in den Segelhandbüchern des atlantischen und des indischen Ozeans, die von der deutschen Seewarte herausgegeben worden sind.

Am Ausgange des englischen Kanals zwischen den Scilly-Inseln und der Insel Dueffant ist der Knotenpunkt aller Seewege. Dort wird also der Seeraub, den man höflicher Kaperei nennt, am einträglichsten sein. Vorsichtigerweise haben die Franzosen in nächster Nähe dieses Fangplatzes ihren stärksten Kriegshafen, Brest, angelegt. Wollen wir uns so nahe bei dieser Seefeste zeigen, daß wir unsre rückkehrenden Handelsschiffe, von denen viele noch ein Vierteljahr nach dem Ausbruch eines Kriegs von der Gefahr nichts ahnen, schützen können, so muß es schon mit einem sehr kräftigen Geschwader sein; denn hier sind die besten feindlichen Kreuzer zu bekämpfen. Dazu sind schnelle und stark bewaffnete Panzerkreuzer erforderlich, die auch dem Kampfe mit einem feindlichen Panzergeschwader nicht auszuweichen brauchen. Je mehr Panzer-

kreuzer vor dem Kanal thätig sind, um so geringer werden die Verluste unsrer Handelsflotte sein. Freilich kostet ein Panzerkreuzer etwa sieben Millionen Mark; aber man bedenke, daß dieses Geld im Lande bleibt und unserm Schiffbau, der jetzt besonders ungünstige Zeiten durchzumachen hat, zu gute kommt. Keine Eisenplatte, kein Nietbolzen wird vom Auslande gekauft. Und noch etwas, was doch wohl auch in die Waagschale fällt: jeder Panzerkreuzer, der nur zwei Postdampfer oder etwa vier Frachtdampfer vor der Kaperung bewahrt, deckt damit seine Anschaffungskosten! Der Verlust jener Dampfer würde nicht allein den Reeder schädigen, sondern noch alle die, deren Lebenserwerb von der Bearbeitung der überseeischen Einfuhr und Ausfuhr abhängt. Ganz Deutschland würde schweren Schaden erleiden, wenn bei einem monatelangen Kriege der Warenaustausch mit dem Auslande gehemmt würde. Ein Geschwader von sechs Panzerkreuzern dagegen, denen noch etwa vier sehr schnelle kleine Torpedokreuzer zum Rundschasterdienst beigegeben wären, würde vor dem englischen Kanal unsern Handelsdampfern den freien Verkehr und den Seglern das Aufsuchen von Schutzhäfen ermöglichen. Um den Einbruch feindlicher Kreuzer in die Nordsee zu verhindern, wo der Verkehr mit den englischen Häfen gesichert werden muß, würden an der Nordostspitze Schottlands und der Südostküste Englands Kreuzergeschwader wachen müssen, denen bei stärkern Angriffen die Panzerflotte Hilfe zu leisten hätte. Acht bis zehn schnelle Kreuzer zweiter und dritter Klasse sind für diesen Zweck erforderlich.

Eine dritte, sehr wichtige Aufgabe ist es, den Seeweg nach Nordamerika, besonders den für die Newyorkfahrer, zu überwachen und feindliche Kreuzer, die dort kapern wollen, zu vernichten. Hierzu ist ein Geschwader von etwa sechs Kreuzern zweiter Klasse erforderlich, die schnell laufen können und großen Kohlenvorrat haben. Ob man dabei besser thun wird, die Kauffahrteidampfer in Flotten von je zwölf Dampfern über den atlantischen Ozean zu „konvoyiren,“ oder ob man die Kreuzer paarweise die transatlantische Straße „abpatrouilliren“ lassen soll, darüber sind die Ansichten der Sachleute verschieden. Nur der Erfolg kann darüber entscheiden. Zum Schutz unsers lebhaften Dampferverkehrs mit Westindien und mit dem Karaischen Meere, wo Frankreich in Pointe à Pitre und Fort de France treffliche Flottenstationen hat, wird ein Kreuzergeschwader von vier tüchtigen Kreuzern zweiter Klasse nur dann genügen, wenn es mit großem Geschick gegen die dort zu erwartende Übermacht handelt. Über die Azorengruppe führen die Wege der Westindienfahrer und der aus allen Weltgegenden heimwärts laufenden Segler. Hier, wie bei den Kapverdischen Inseln, über die die Dampferwege der Südamerikafahrer und die Kurse aller südwärts nach dem Kap Horn oder nach dem Kap der guten Hoffnung laufenden Segler führen, würde je ein Kreuzergeschwader von neun guten Schiffen am Platze sein.

Zieht man die Summe, so zeigt sich, daß allein für den nordatlantischen

Ozean unter Hinzurechnung der Nordsee etwa 36 schnelle, tüchtige Kreuzer erforderlich sind, um die gefährlichsten Punkte zu decken. Will man zur größern Sicherheit eine ganze Wegstrecke, etwa vom Kap Lizard bis zur Höhe des Wendekreises des Krebses „abpatrouilliren“ lassen, so sind noch mehr Kreuzer nötig. Man messe nur die Länge der zu schützenden Strecken und bedenke, über welche Zahl von angreifenden Kreuzern Frankreich verfügt. Jenseits der Linie laufen die Schiffswege nach verschiedenen Richtungen aus einander; hierdurch wird die Gefahr kleiner, da es im südatlantischen Ozean für den Feind nicht mehr so lohnend ist, auf Handelsschiffe Jagd zu machen. Aber auch dort giebt es Punkte, wo wir Kreuzer brauchen könnten, namentlich für den Schutz des Dampferverkehrs an der südamerikanischen Küste. Unsere alten Kreuzer, die im Frieden vollzählig in allen Meeren verteilt sind, werden sich natürlich dort, wo sie gerade sind, so gut als möglich am Schutze des Handels beteiligen. In diesem Jahre ist ein Geschwader von drei Kreuzern dritter Klasse unterwegs, das verschiedene Meere besucht; in Westafrika ist ein Kreuzer vierter Klasse und ein Kanonenboot. In Ostafrika ist ein Kreuzer vierter Klasse stationirt, einer ist auf dem Wege dorthin. Den Gewässern Ostasiens aber haben nur zwei Kanonenboote zugeteilt werden können, die natürlich gegen die russischen und französischen Kreuzerflotten dort ganz ohnmächtig sind. Was soll also im Kriege aus unserm regen Handelsverkehr mit China, mit Japan, mit den indischen Reishäfen werden? Gerade dort in Ostasien ist auf einem kleinen Raume eine bedeutende Zahl von deutschen Dampfern und Seglern beschäftigt. Hätten wir mehr Kreuzer, so würde diese wichtige Station schon in Friedenszeiten mit einem kräftigen Geschwader gedeckt sein; denn der weite Weg macht eine solche Fürsorge nötig. Unsere Südseebesitzungen werden zur Zeit von zwei Kreuzern vierter Klasse bewacht, eine Macht, die kaum für den Frieden ausreicht. In den südamerikanischen Gewässern ist nur ein Kreuzer dritter Klasse vorhanden. Ein Mitarbeiter der Grenzboten hat vor kurzem einmal (1892 IV. S. 241) unserer Marine den Vorwurf gemacht, daß sie ihre Pflichten im Frieden, den Schutz deutscher Interessen im Auslande, nicht gehörig erfülle. Hätte er die Flottenliste zur Hand gehabt und die Verteilung unserer wenigen alten Kreuzer studirt, so würde er gefunden haben, daß die schwache Vertretung der deutschen Flagge sowohl in Chile, wie bei den kolumbischen Festlichkeiten nur an der Schwäche unserer Kreuzerflotte lag. Es wäre also richtig gewesen, diesen Vorwurf den Reichsboten zu machen, die jahraus jahrein die Kreuzerforvetten oder, wie sie jetzt heißen, Kreuzer dritter Klasse, nur als geduldige Streichobjekte betrachten.

Im Mittelmeer werden hoffentlich unsere Bundesgenossen in stande sein, die feindlichen Kreuzer- und Panzerflotten mit solchem Erfolge zu bekämpfen, daß der Verkehr unserer Handelsdampfer durch den Suezkanal nicht gestört wird. Vielleicht wird ein italienisches Kreuzergeschwader auch noch den Schutz

im Roten Meere und bis zum Kap Guardafui übernehmen können. Aber dort laufen die Ostafrikafahrer südwärts, während die nach Ostasien und Australien bestimmten Reichspostdampfer auf Ceylon zuhalten. Für sie sowohl wie für die Reisschiffe, die durch den Indischen Ozean fahren, würden einige deutsche Kreuzer noch zu brauchen sein. Dasselbe gilt für den Südseehandel.

Es würde zu weit führen, hier noch eine Übersicht über die Erfordernisse des Kreuzerkriegs zu geben. Es sollte hier nur gezeigt werden, daß eine Kriegsflotte für Deutschland eine Notwendigkeit und kein Luxus ist, wie so viele Unkundige immer wieder behaupten. Im Verhältnis zu Deutschlands Seehandel und zu dem Verluste, der durch die Zerstörung dieses Seehandels herbeigeführt werden würde, sind alle Forderungen unsrer Marineverwaltung bisher erstaunlich bescheiden gewesen; und doch sind sie stets beschnitten worden.

Über die Anforderungen, die an die Kreuzer gestellt werden, hier nur folgendes: Ein Kreuzer muß große Geschwindigkeit haben, um überraschend auftreten und Ort und Zeit seines Angriffs wählen zu können. Er muß also schneller sein als die Schiffe, die ihm überlegen sind an Kraft, also schneller als die Panzerschiffe. Er muß ein gutes Seeschiff sein, da er häufig lange Zeit allein auf See sein muß; deshalb muß er Platz für einen großen Kohlenvorrat, für Lebensmittel und Munition haben. Schnellfeuernde Geschütze mittleren Kalibers machen die Bewaffnung aus. Die empfindlichsten Teile, Maschine, Steuerapparate, womöglich auch die Geschützstände sollten bei den großen Kreuzern durch Stahlpanzer gedeckt werden. Zu viel Panzer beschwert das Schiff, verkürzt die Geschwindigkeit. In den europäischen Gewässern sind Panzerkreuzer, die auch feindliche Seehäfen beschießen können, nötig, zum Schutz des transoceanischen Seehandels genügen kleinere, leichtere Kreuzer mit großem Kohlenvorrat. Denn, „was der Hafer für die Kavallerie, das ist die Kohle für den Kreuzer,“ sagt Batsch.

Man hat auch die Behauptung aufgestellt, daß es an Mannschaften fehlen würde, wenn auch die Schiffe vorhanden wären. Da der beste Ersatz der Kriegsflotten die Matrosen der Handelsmarine sind, so hängt es natürlich von den Handelsverhältnissen ab, wie viele Schiffe gerade beim Ausbruch eines Krieges in den Heimathäfen liegen und ihre Leute abgeben können. Kann man verhüten, daß die auf Handelsschiffen zurückkehrenden Leute in Feindeshände fallen, so wird bald der Bedarf gedeckt sein. Aber allerdings beginnt mit der Zunahme der Dampferfahrt der Matrosenmangel in der Handelsmarine schon fühlbar zu werden. Die Dampfer brauchen verhältnismäßig wenig Matrosen, weil sie nur eine kleine Takelung haben. Um aber den Matrosenbedarf für die Kriegsflotte auch für eine allmähliche Vergrößerung zu sichern, giebt es zwei Mittel. Das eine ist die Einführung des Schiffsjungenzwangs, d. h. der Verpflichtung für den Reeder, je nach der Größe seines Schiffes eine bestimmte Zahl von Schiffsjungen, also Lehrlingen für den See-

mannsberuf, einzuführen; damit könnte zugleich eine genaue Bestimmung verbunden werden, wie viel Ausländer ein Schiff als Matrosen annehmen darf. Das zweite Mittel ist die staatliche Unterstützung der Hochseefischerei; hierdurch allein ist Frankreich imstande seine große Flotte jederzeit vollzählig zu besetzen. Die französische Island- und Neufundlandfischerei ist die Pflanzstätte der tüchtigsten Kriegsschiffmatrosen. Wenn Deutschland dieses Beispiel in einer für unsere Verhältnisse passenden Weise nachahmte, so könnte es damit nicht nur eine große Zahl tüchtiger Seeleute erziehen, sondern auch die darauf verwendeten Kosten dadurch decken, daß nicht mehr Millionen dem Auslande für Seefische gezahlt zu werden brauchten, die wir uns dann selbst fangen würden.

Diese Andeutungen mögen genügen. Wenn erst die Schiffe da sein werden, dann wird auch der Bedarf an Mannschaften gedeckt werden. Krupp baut heutzutage Schnellfeuerkanonen mittlern Kalibers für Kreuzer, die gerade halb so viel Bedienungsmannschaft fordern, wie die alten Geschütze gleichen Kalibers auf unsern alten Kreuzerforvetten. Auch durch den Wegfall der Takelung wird auf den neuen Kreuzern eine große Kopfszahl gespart. Wenn nur die Geldfrage ihre Lösung findet, an den Seeleuten wird es nicht fehlen.



Gervinus Selbstbiographie



Zwei Jahrzehnte nach dem Tode von Georg Gervinus und bald nach dem Abscheiden seiner Witwe, Frau Viktoria Gervinus, geborner Schelver, tritt die Selbstbiographie, die der Historiker und Litterarhistoriker im Jahre 1860 niedergeschrieben, seiner Frau gewidmet und zur spätern Veröffentlichung bestimmt hat, aus langem Verschluß hervor: G. G. Gervinus Leben. Von ihm selbst. (Leipzig, Wilhelm Engelmann.) Sie bringt außer den völlig neuen Mitteilungen aus dem Jugendleben des Gelehrten die in den Text eingeschaltete Charakteristik und Apologie seines Lehrers Friedrich Christoph Schlosser, einen Anhang, der die „Grundzüge der Historik“ (vom Jahre 1837) und von Gervinus poetischen Versuchen und Anläufen den Probegefang aus einer Gudrun in Hexametern, Übersetzungen aus arabischen Dichtern und eine kleine Gruppe von Kenien enthält. Das Ganze ist ein Buch, das nicht bloß zu der pietätvollen Erinnerung derer, die mit Gervinus gelebt haben, sondern auch zum