

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Flotte und Flagge. Von Karl Andree

[urn:nbn:de:bsz:31-337023](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-337023)

Flotte und Flagge.

Von

Karl Andree.

Daß man im Jahre 1861 noch immer an eine deutsche Flotte und an eine deutsche Flagge mahnen muß, — wahrhaftig, das treibt dem Vaterlandsfreunde die Röthe der Scham und des Zorns auf die Wangen.

Wir wollen und müssen Beides haben. Die Nation ist der Wehrlosigkeit zur See gründlich müde, will ferner nicht geängstigt sein durch Androhung von Blokaden, fordert, daß die Erzeugnisse ihres Gewerbefleißes, welche jahraus jahrein im Werthe von vielen Millionen auf dem Ocean schwimmen, nicht ohne Schutz bleiben. Sie verlangt aber noch mehr und hat darauf ein wohlbegründetes Anrecht. Sie will das niedererschlagende Bewußtsein los werden, daß wir Deutschen, ein großes Culturvolk, auf See nichts gelten und dort weniger bedeuten als Staaten dritten und vierten Ranges. Ein so demüthigendes Gefühl fängt an, ganz unerträglich zu werden.

Als die Kolonien Südamerika's sich vom Mutterland unabhängig machten, hatten sogar Creolen und Mischlinge von vornherein einen richtigen Instinkt, welcher sie antrieb, sofort Kriegsschiffe zu bauen oder zu kaufen, sie zu bewaffnen und zu bemannen. Ihre Flagge mußte auf dem Meere wehen, Binnenland und Küstengegend tragen überall im gleichen Verhältniß zum Unterhalt der Seewehr bei. Daß ohne diese ein Staat oder ein Land einem Manne vergleichbar sei, welcher nur Einen Arm hat, also ein Krüppel ist, hat man in der ganzen Welt begriffen; nur allein in Deutschland, wo man „den stillen Segen der Zerrissenheit“ pries, dachte man nicht daran zwei ar m i g zu werden.

Norwegen zählt heute noch nicht anderthalb Millionen Seelen, nur etwa drei Viertel so viel wie etwa die Königreiche Hannover, Württemberg oder Sachsen. Als jenes Norwegen von Dänemark unabhängig wurde, erklärten seine Volksvertreter im Storting sofort, daß man zum Schutze der Küsten und der Nationallehre halber unverweilt eine Kriegsflotte schaffen müsse. Der norwegische Bestandtheil der dänischen Flotte war von den Engländern in der weltbekannten unrühmlichen Weise vernichtet worden. Schon nach Verlauf weniger Jahre schwammen dann unter Norge's Flagge 198 Kriegsschiffe mit

394 Geschützen auf See; jenes arme Land, das damals nicht mehr Einwohner hatte als heute Baden, schuf sich rasch 4 Fregatten, 2 Corvetten, 2 Briggs, 20 Kanonenschaluppen, 120 Kanonenschaluppen und 30 Kanonensjollen. Um eine Seewehr zu bekommen, hatte es neun Millionen Thaler aufgewandt, und unterhielt außerdem ein Landheer von zwölftausend Mann. So verfuhr ein nicht mit Schätzen gesegnetes Volk von Bauern und Hirten, Bergleuten, Schiffern und Fischern; es that seine Schuldigkeit und legte Ehre ein, es zahlte viel, „weil der gute Name des Landes und die Nothwendigkeit Solches erfordere.“

Der Regierstaat Haiti hat ein Geschwader, aber Deutschland als solches besitzt keine Kriegsflotte. Uns fehlen schwimmende Bollwerke, um unsre Kaufahrer schützen und Unbilden abwehren zu können. Selbst die herben Lehren der Jahre 1848 und 1849 hat man zuständigen Orts wieder in den Wind geschlagen; erst seitdem es den Anschein gewann als ob die klägliche Wehrlosigkeit jener Tage sich wiederholen könne, beschäftigt man sich vorerst (!) mit „örtlichen Erhebungen und technischen Vorarbeiten!“ Die Nothwendigkeit begreift man, aber weiter sind wir bei dem „stillen Segen unserer Zerriessenheit“ immer noch nicht gekommen.

Dieser „Segen“ erklärt, weshalb Deutschland als solches keine Flotte besitzt und keine Seemacht ersten Ranges bildet. Für alle Ausländer liegt darin eine Unbegreiflichkeit; aber ist nicht durch leidige Zersplitterung die ungeheure Kraft, welche der Nation inne wohnt, vielfach in unfruchtbarer Weise verzettelt und von großen Zielen abgelenkt worden? Es ist ein altes Sprichwort, daß die einfachsten Wahrheiten gewöhnlich am schwersten begriffen werden. Was alle anderen Völker für so nöthig halten, wie das tägliche Brod, das wurde bei uns von den leitenden Gewalten für überflüssig erachtet, für „nicht passend“ erklärt. Als Männer von klarer Einsicht, Friedrich List mit seinem Feuereifer voran — und dafür gebührt ihm Ehre — darauf drangen, daß Deutschland nicht länger ohne Seewehr bleiben dürfe, da sagten — Leute von Einfluß, die man für Staatsmänner ausgab: eine so wohlberichtigte Forderung des gesunden Menschenverstandes und der nationalen Ehre laufe hinaus auf eine — romantische Spielerei! Für das Binnenland wäre eine Flotte überflüssig und man brauche ohnehin Geld genug für den tapfern Landsoldaten. Noch mehr. Aus dem Munde einzelner Schiffsheher haben wir vernommen, daß sie eine Kriegsflotte für nicht wünschenswerth hielten, denn, sagten sie, uns wird dadurch die Matrosensteuer gesteigert, wir müssen den Leuten höhern Lohn geben. Als aber die dänische Blokade erklärt wurde, jammerten gerade diese Leute nach einer Seewehr und schrien ihre Klagen in alle vierundsechzig Striche der Windrose hinaus.

So arg war die Verkommenheit, so schwach die Einsicht, so wenig der Sinn

auf das gerichtet, was, abgesehen von der Ehre unseres großen Vaterlandes, auch die Nothwendigkeit erfordert.

Heute darf man sich, dem Himmel sei's gedankt, mit solchen Aeußerungen, welche Mißverständener Eigennutz eingab, bei uns nicht mehr hervorragen. Die Menschen im Binnenland und an der Küste begreifen längst, daß ihren Anliegen, Vortheil und Nachtheil gemeinsam seien; ein Schaden an einem Glied thut dem ganzen Leibe weh. Deutschland ist ein Land und hat ein Volk, wenn auch in mannigfacher Gliederung. Die Nation ist sich ihrer Zusammengehörigkeit vollkommen bewußt und strebt danach als deutsche Nation den ihr gebührenden Rang einzunehmen. Eine unsrer würdige Stellung kann nur in der vordersten Reihe sein. Aber als wirkliche Großmacht, — und wir haben die Berechtigung eine solche zu werden, — erscheint nur eine solche, welche im Stand ist, auch auf dem Weltmeere sich geltend zu machen und Anderen ebenbürtig aufzutreten. Das kann ein einarmiger Krüppel nicht; ein Staat ohne Flotte ist unfähig, mit vollem Nachdruck in die großen Staatenhändel einzugreifen und bleibt unter allen Umständen im Nachtheil gegen die Seemächte. Es liegt in der Sache selbst, daß er, demüthigend genug, oft von Anderen sich bestimmen lassen muß, keine freie Hand hat, sich nicht in der Lage befindet, seinem Willen oder seinen Anliegen allseitigen Nachdruck zu geben. Man denke sich als Gegensatz einmal die unnatürlichen Verhältnisse eines Staates, der lediglich eine Flotte besäße, aber kein Landheer, und sich in dieser Beziehung auf die Schonung oder den guten Willen seiner Nachbarn und Nebenbuhler verlassen müßte!

Unser Gebiet wird von drei Meeren bespült, wir haben eine Gestade-Entwicklung von mehreren hundert Meilen, langgestreckte Küsten, Mündungen großer Ströme an denen Hafenz- und Handelsstädte liegen. Aber diese Seethore liegen offen und wehlos, wir können sie weder mit Schöffern noch mit Ketten sperren. Wir haben keine Flotte, alle unsere Nachbarn haben Flotten. Während wir so verständig waren die Festungen gegen Feinde, welche uns zu Lande bedrohen könnten, zu verstärken, vernachlässigten wir die Küsten völlig. Die Mündungen der Ems und Weser, der Elbe und Oder blieben mehr oder weniger ungedeckt. Wir berathen endlich über schwache Anfänge eines Küstenschutzes, während England, das doch nahe an achthundert Kriegsschiffe schwimmen hat, seine gesammten Küsten mit Batterien förmlich bespickt, jede etwa noch vorhandene Lücke ausfüllt, und Frankreich genau dasselbe thut. Oesterreichs Bemühungen, seine Flotte auf Achtung gebietenden Fuß zu bringen, sind, bei den schweren Bedrängnissen dieses Staates, doppelt rühmlich. Preußen hat erst Ansätze und Anfänge zu einem Geschwader, begreift aber doch die Nothwendigkeit, auch auf dem Meere Kanonen zu führen und eine angemessene Stellung einzunehmen. Darauf

deutet die Erwerbung des Jahdebusens. Aber lange hat diesem Flottenwesen der rechte Schwung und Trieb gefehlt.

Eine kleine Seewehr hilft uns aber nichts und nützt uns nichts. Oesterreich ist durch seine Lage auf den Schutz des adriatischen Meeres hingewiesen, und dort liegt seine Aufgabe. Stellt es einen Theil, sein Contingent, zur deutschen Flotte, unter deutscher Flagge, gut. An Nord- und Ostsee gränzen mehrere Staaten, welche sich, im Einverständniß mit jenen des Binnenlandes, zu einigen haben. Nur keine Halbheiten! Haben wir nicht den Muth, die Kraft und die Einsicht, eine starke Seewehr zu schaffen, die unserer würdig ist und Achtung gebietet, und haben wir vierzig Millionen Deutsche, nach so langer Versäumniß, noch Bedenken, jährlich mindestens zwölf Millionen Thaler für eine deutsche Flotte auszuwerfen, dann tragen wir nur Ohnmacht zur Schau. Jetzt zahlen wir mehr als siebenzig Millionen für unser Landheer, das uns auf See nicht ein einziges Fahrzeug schützen kann. Es ist, geeinigt, jeder andern Armees. vollausgewachsen; ist es nicht geeinigt, dann würde auch die doppelte Mannszahl uns keinen Sieg verbürgen, Deutschland nicht sichern, und die Tausende von Millionen, welche es seit dem Frieden gekostet hat, wären rein auf die Gasse geworfen. Man erspare sechs Millionen am Landheer und verwende sie für die Flotte und lege die übrigen sechs Millionen als Steuer auf. Könnten vierzig Millionen Deutsche diese Summe nicht erschwingen, nun, so läge darin Bankrott nach allen Richtungen hin, ein greifbares Zeugniß der Ohnmacht und des Mangels an politischer Einsicht.

Rede man nur nicht von „Opfern.“ Was hat man denn in der Welt jemals ohne „Opfer“ erreicht? Ohne sie werden wir keine Seewehr und keine geachtete Stellung bekommen, bleiben wir als Gesamtheit in unserer gebundenen Lage, liegt unsere ganze Nordgränze von Emden bis Memel offen, sind wir nicht im Stande unsern Handel zu decken. In andern Ländern findet man solche „Opfer“ so natürlich, daß kein Wort darüber verloren wird.

Die Flotte muß Sache des ganzen Deutschlands sein, wie ja auch unsere Gewerksamkeit, unsere Ehre, unser Handel, die Vertheidigung des Vaterlandes Sache der Gesamtheit ist. Unsere Schifffahrt dient dem Interesse Aller, vom Meeresstrande bis in die Alpenhöhlen. Sie vermittelt die Ausfuhr deutscher Industrieerzeugnisse, und führt Rohprodukte und Kolonialwaaren nicht etwa für die Seefläbde, sondern für ganz Deutschland ein. Gestade und Binnenland sind wie zwei unaufsöbbar verschlungene Hände, Wohl und Wehe ist hier gemeinsam. Was dem einen frommen, das andere abwehren kann, muß auch gemeinsam sein, also die Flotte ebensowohl wie das Bundesheer.

Nicht alle wissen es, und doch sollte man es auch in den Dorfschulen den

Kindern einprägen, daß unser Deutschland die dritte Seehandelsmacht in der Welt ist. Nur England und Nordamerika sind uns voraus, alle andern Völker stehen hinter uns zurück. Auf dem Weltmeer und im Ebbe- und Fluthbereich der großen Ströme, schwimmen einmahlundert und fünfzigtausend Handelschiffe mit einem Gehalt von ungefähr sechszehn bis siebenzehn Millionen Tonnen, jede zu zwanzig Centnern gerechnet. Auf England und dessen Kolonien kommen 37,000 Schiffe mit sechshalb Millionen Tonnen Trächtigkeit; Nordamerika, das aber seine Flußschiffe mitzählt, besitzt etwa 40,000 Fahrzeuge mit sechs Millionen Tonnen. Dann folgen die Staaten des deutschen Bundes mit ungefähr 13,000 Schiffen und anderthalb Millionen Tonnen.

Die Völker germanischen Blutes stehen im großen Weltverkehr voran, geben zu den Bewegungen desselben den Anstoß und leiten sie. Briten, Nordamerikaner und Deutsche bestimmen den Welthandel und sind auch die ersten in der Schifffahrt. Alle diese Seegröße ist ursprünglich von unserm Boden, von unserer Weser und Ems, Elbe und Eider ausgegangen. Von dort fuhren die Angelsachsen nach Britannien hinüber, und bei den Nordamerikanern rührt das, was sie seemächtig macht, aus germanischem Trieb und Blut her. Als 1846 der erste Dampfer vom Hudson auf die Weser kam, sprach der berühmte Reisende John Cloyd Stephens beim Festmahle am Bord des Washingtons die wahren Worte: „Hier auf der Weser fühle ich mich wie in unserer Urheimath, im alten Stammvaterlande, denn an diesen Ufern stand die Wiege unserer gemeinsamen Voreltern; von hier sind sie über See gezogen und im Laufe der Jahrhunderte hat dann das germanische Wesen sich über alle Welt verbreitet.“

Bei uns, im alten Stammlande, ist auch heute noch derselbe Hang und Drang in die Weite lebendig, die abenteuernde Wanderlust, die oceanische Spürkraft und zähe Ausdauer, welche jeder Schwierigkeit Trotz bietet. Oder sind nicht unsere Landsleute zu Millionen über den ganzen Erdball zerstreut; bilden sie nicht etwa, wo sie auch sein mögen, einen achtbarsten Theil der Bevölkerung, ausgezeichnet durch Fleiß und Rechtschaffenheit?

Wir besitzen Eichen und Eisen, Häfen und die besten Matrosen. Man sucht unsere Seeleute vorzugsweise gern für Schiffe aller Länder, denn sie erfreuen sich des wohlverdienten und wohl erworbenen Rufes, daß sie an Muth, Ausdauer, kaltem Blut und Seetüchtigkeit hinter andern nicht zurückstehen. Wenn man Matrosen in Listen eintragen könnte, wie Schiffe bei Versicherungsgesellschaften, so würde man die unsern mit A. I. bezeichnen. Auf unsere Handelsflotte, welcher doch nie die Fürsorge geworden ist, die andere Staaten ihrer Schifffahrt angedeihen lassen, dürfen wir in der That stolz sein. Die Seebegabung unserer Schiffsführer und Fahrleute, (denn Fahrermann ist der uralte, noch

jetzt an der Küste gang und gäbe Ausdrück für Matrose) und ihre Brauchbarkeit auf dem Salzwasser ist weltbekannt.

Vor etwa acht Jahren ging ich an Bord eines Schiffes, das mit einer Ladung Tabak in die Weser eingelaufen war. An einem mondhellern Abend saß ich auf dem Deck dieses Rob Roy mit Kapitän Drummond aus Richmond in Virginien. Unser Gespräch drehte sich um Seewesen und Schifffahrtsverhältnisse und um die größere oder geringere Tüchtigkeit und Anlage, welche den verschiedenen Völkern für die oceanische Handlung inne wohnt. Wer viele Häfen kennt und die Mannschaften und die Takelung beobachtet hat, erkennt leicht, welcher Nation ein Schiff angehört. Ich warf dem Virginier die Frage hin, woher es, seiner Meinung nach, wohl komme, daß unter den seefahrenden Völkern wir Deutschen, bei einer über alle Meere ausgebreiteten Schifffahrt und obwohl unsere heimatlichen Gewässer zu den allergefährlichsten gehören, doch verhältnismäßig die geringste Anzahl von Schiffbrüchen haben. Kapitän Drummond antwortete: „Eure Schiffe sind gut, eure Kapitäne gewissenhaft und mit deutschen Matrosen ist Alles auszurichten. Unsere Matrosen und Steuerleute fangen, gleich jenen der Engländer, gern zu fluchen oder zu trinken an, wenn die Gefahr kommt. Das ist nicht in der Ordnung. Die deutschen Matrosen fluchen oder trinken, wenn die Gefahr vorüber ist. Sie sind bei Sturm kaltblütig und unverzag, deswegen haben wir sie so gern auf unsern Schiffen und deshalb gehen auch so wenige Fahrzeuge verloren.“

Aber unsere prächtige Kauffahrteiflotte segelt noch nicht unter einer deutschen Flagge! Sie vertheilt sich über alle Meere von Archangel und Japan bis in den Rio de la Plata und nirgends findet sie Schutz durch Kriegsschiffe. Der „stille Segen der Zerissenheit“ hat es noch nicht zu einem gemeinschaftlichen Schifffahrtszeichen kommen lassen; die gemeinschaftlichen deutschen Consulate, welche namentlich von Sachsen in Frankfurt besüßwortet wurden, fehlen auch heute noch. So zählt unsere Handelsflotte in den fremden Häfen nicht als ein Ganzes, so wird die künstliche, naturwidrige Zerspaltung in alle Welt getragen und den Fremden zur Schaar gestellt, wird recht handgreiflich dargethan, daß wir jenseit des Meeres — nichts gelten. In den Schiffstabellen Nordamerika's von 1839 kommt Deutschland natürlich gar nicht vor, auch Preußen nicht; kaum, daß man angefangen hat, den Zollverein gelegentlich, bei Aufzählung der indirekten Importe in Erwägung zu ziehen. Man kennt in den Häfen eigentlich nur die beiden Hansesädte an Elbe und Weser, und stellt merkwürdige Betrachtungen darüber an, daß diese beiden Hauptseehäfen außerhalb des wirtschaftlichen Systems der übrigen bleiben und neben dem Zollverein noch

immer eine Sonderstellung einnehmen. Wieder ein Beleg für den „stillen Segen unserer Zerrissenheit.“

Wir haben Flaggen von Knyphausen und Oldenburg, Bremen und Hannover, Oesterreich und Preußen, Mecklenburg, Lübeck und Hamburg auf See; nicht zu vergessen die — dänischen für Holstein und Schleswig, denn die „Stammverwandten“ müssen noch immer helfen, den Dänen ihre Kriegsflotte zu bemannen und dürfen nur dänische Flagge führen. In den holländischen Häfen und Antwerpen kommt dann noch das bunte Farbenspiel der Staaten am Rhein und Neckar hinzu. So lassen wir Flaggen von allen möglichen Farben flattern, und ihre Berechtigung soll auch nicht bestritten werden, wenn über ihnen ein gemeinsames Schifffahrtszeichen der Nation wehte.

Wohl gemerkt, wir haben tausende von deutschen Handelshäusern über See; es giebt keinen Hafen von Bedeutung, den unsere Schiffe nicht besuchen. Aber was vermittelt ihnen, gleich den Angehörigen anderer Nationen, in der weiten, fernen Fremde einen greifbaren Zusammenhang mit dem Mutterlande? Giebt es eine von den leitenden Gewalten in Deutschland ausgegangene Maaßregel, um sie mit Nachdruck zu schützen, oder ihr Nationalgefühl zu heben? Es giebt keine! Wo kann der Deutsche, gleich dem Holländer und Dänen, Schweden und Franzosen, Engländer, Spanier oder Portugaleser auf ein deutsches Kriegsschiff, auf eine deutsche Flotte hinweisen? Alle unsere Landesangehörigen klagen über eine solche Verwahrlosung und den Mangel an Schutz. Wie soll bei Männern, welche von den heimathlichen Gewalten so vollkommen unberücksichtigt gelassen werden, Stolz und Nationalgefühl für Deutschland sich geltend machen, woher Achtung vor einem Mutterlande kommen, das seine Söhne, die Vermittler des Absatzes für die Erzeugnisse der steuerzahlenden Gewerbsleute, so völlig unberücksichtigt läßt, für Staaten, die nicht daran gedacht haben, das zu thun, was alle anderen Regierungen der Welt für eine ihrer ersten Pflichten und höchsten Aufgaben halten?

Vor vierzehn Jahren schrieb ein angesehenener Kaufmann aus einer Hafenstadt an der Westküste Amerikas folgende Worte, die damals oft gedruckt worden sind: „In unserm Deutschland folgt man dem Zeitgeiste noch nicht, und wir Großhändler können uns dort nicht heimisch fühlen; es mangelt uns da, wie hier im Auslande, der Schutz einer Regierung, die uns mit den Waffen schützen könnte, wie England und Frankreich ihre Angehörigen. Wir Deutsche im Auslande müssen uns in streitigen Fällen durch England, Frankreich oder die Vereinigten Staaten beschützen lassen, weil unsere Fürsten uns nicht helfen. Man giebt uns freilich Ministerresidenten oder Consuln, aber diese armen Leute haben ja keine Stützen und können ihren berechtigten Forderungen nicht durch Gewalt Nach-

druck geben. Daß wir Deutsche unter solchen Umständen uns noch immer ohne Händel durchschlagen, ist bewundernswürdig; aber die täglich sich mehrende Ueberzeugung, daß wir von unserm Vaterlande keinen Schutz zu erwarten haben, macht uns auch immer gleichgültiger gegen dasselbe.“

Und diese Klagen gelten noch heute. Wir haben es schwer zu büßen, daß Flotte und Flagge uns fehlen!

Eine Nation, die vermittelt ihrer Heerschiffe und Orlogsfahrzeuge sich Achtung zu verschaffen weiß, hält ihre Söhne auch in der Fremde am Vaterlande fest. Welche Zuversicht giebt es dem Engländer, und wie fördert es ihm in seinen Unternehmungen, daß er mit Sicherheit weiß, in allen Ländern ist er durch die Schiffe seiner Königin geschützt und sein Vaterland steht hinter ihm! Weil wir nach Verfall der Hansa keine Kriegsschiffe besaßen, das Reich keine Flotte schuf, gingen wir bei Vertheilung der neuentdeckten Erdtheile leer aus. Amerika wurde unsern Kauffahrern verschlossen, man ließ sie überhaupt in den Kolonien nicht zu, und wir mußten überseeische Erzeugnisse von der zweiten Hand aus den europäischen Häfen holen. Auch in der Handelsentwicklung blieben wir zurück, hatten an der weiten Welt keinen Theil, unser Blick wurde begränzt, der Spielraum unserer Thätigkeit eng; unsere Jugend fand nicht, wie jene der Staaten, welche Flotten und auswärtige Besitzungen haben, einen großen Tummelplatz für Auszeichnung und Ehre im Interesse des Vaterlandes. Wer auf und über See ging, beförderte den Reichthum und die Macht anderer Völker; oft solcher, die uns feindlich gegenüberstanden. Während ein Engländer, ein Franzos, Holländer und Spanier in allen Erdtheilen und unter jedem Himmelsstrich dem eigenen Volke seine Kräfte in vielseitiger Weise widmen konnte, mußte unsere Jugend, bei dem „stillen Segen der Zerrissenheit“ (damals in etwa dreihundert Staaten und Städtchen zersplittert und oft geradezu an die Scholle gebunden), sich thatenlos verhalten, wenn sie nicht etwa einem fremden Potentaten in Reichthum dienen mochte.

Aus dem Abgewandtsein vom Meere und dessen frischem Hauche, erklärt sich die allgemeine Versumpfung, aus welcher Deutschland erst wieder sich erhob, nachdem die gewaltigen Stürme der französischen Umwälzung über uns einher brauseten. Selbst das Andenken an die Tage unserer Größe zur See war aus dem Gedächtnisse des Volkes verschwunden; kaum daß noch in Sage und Sprüchwort an der Küste ein Andenken an die kühnen Seeräuber des Mittelalters fortwirkte. Andere Völker sind ebenso verblendet gewesen als wir, als sie Bürgerkriege um kirchlicher Glaubenssätze willen führten; aber sie gingen aus der blutigen Taufe gestärkt hervor und erwarben Land und Einfluß, während wir unsre Freiheiten und ein Grünzland nach dem andern verloren. An die See

dachte nur dann und wann einer, wie der große Kurfürst von Brandenburg. Als Spanien ihm die Erfüllung einer gerechten Forderung verweigerte, sandte er seine Schiffe an die Küste jenes Landes und machte sich selbst bezahlt. Als Schweden noch festen Fuß in Deutschland hatte, bildeten Seelente aus den Herzogthümern Bremen und Verden oder Pommern einen beträchtlichen Theil seiner Flottenbemanning; hauptsächlich pommerische Matrosen waren es, durch welche die berühmte Schlacht im Svenske Sund entschieden wurde. Es gab eine Zeit, da wir auf See eine große Macht entfalteten. Sie war aber nicht dauernd, weil die Kriegswehr auf dem Ocean nicht zur gemeinsamen Sache des ganzen Reiches wurde. Von Anbeginn unserer Geschichte spielen die Deutschen eine Rolle auf dem Meere. Die Chaulken machten sich an den Küsten Galliens gefürchtet; als Kaiser Probus, derselbe welcher Neben am Rhein gepflanzt, gefangene Franken am schwarzen Meere angesiedelt hatte, nahmen diese griechische Fahrzeuge in Besitz, streiften der Küste Kleinasien entlang, landeten an den Küsten von Afrika und Sicilien, erstürmten Syracus, steuerten durch die Meerenge von Gibraltar und kamen dann in ihre rheinische Heimath zurück. Die Sachsen fuhren in Kielen und Skephen, großen und kleinen Kriegsschiffen nach Britannien hinüber; unter den nordischen Seefahrern, welche wir mit dem Gesamtnamen der Normannen bezeichnen, waren allzeit viele Deutsche. Unsere Seefahrer besaßen schon in frühern Zeiten große „Heerschiffe“, welche bis zu zweihundert Mann Besatzung hatten, und manche machten Staat und Prahl mit scharlachfarbenen Segeln und Flaggen von golddurchwirktem Stoff. Die Deutschen waren bessere Seelente als die Phönicië, und verstanden mit halbem Winde zu segeln. Alle Seemannsausdrücke stammen aus Deutschland *).

Bis ins sechzehnte Jahrhundert, also bis zur Zeit der Glaubensspaltung und der Entdeckung Amerikas, die beide in einer für uns verhängnißvollen Weise zusammenfielen, wurden die Ostsee und die Nordsee von deutschen Schiffen beherrscht; die Flotten der Hanseaten waren mindestens so beträchtlich als jene der Venetianer und Genuesen; Lübeck baute die größten Kriegsschiffe, mit denen sich die Fahrzeuge anderer Völker gar nicht messen konnten. Eines der beträchtlichsten hatte 244 Fuß Länge, sechs Decke und eine große Kaa von 39 Ellen Länge. Es konnte eintausend Lasten Salz tragen, war mit 300 Seefoldaten, 400 Matrosen, 130 Büchsenmeistern und 23 Dienern bemant. Die Lübecker sind die

*) Kaiser Heinrich der Zweite sandte Flotte und Heer, um einen unruhigen Vasallen in Holland zu seiner Pflicht zurückzuführen; er schloß im Namen des Reiches mit dem angelsächsischen König einen Handelsvertrag. Demgemäß sollten deutsche Waaren, die unter deutscher Flagge nach England fuhren, dort keinen Zoll geben und des Kaisers Kaufleute dieselben Rechte genießen, wie die englischen selber.

ersten gewesen, welche schweres Geschütz auf die Schiffe gebracht haben; von ihnen haben es die anderen Völker erst gelernt. Venes große Schiff führte acht 40pfündige Karthausen, sechs andere zwanzigpfündige, 26 Felschlangen, 8 Quartierschlangen und 27 sogenannte Steinstücke, aus welchen zehn- bis dreißigpfündige Kugeln geschossen wurden. Es führte außerdem 46 lange Feldbäcken, 40 lange Röhren, 100 lange Spieße, eben so viele halbe Spieße und 100 Knebelspieße; an Kraut und Loth hatte es 6000 eiserne Kugeln, 300 Feuerstangen und Kettenkugeln, 10 Last, gleich 300 Centnern, Pulver und eine Last Hagel und Schrot zum Stürmen an Bord. Damals hegte man keine Besorgnisse vor bänischen Blockaden, vielmehr setzte die Hanse im skandinavischen Norden Könige ein und ab, gründete Städte im fernen Osten, brach der deutschen Macht Bahn, und ohne ihre Flotten wäre weder in Preußen noch in den nun russischen Provinzen von der Memel bis nach Ingermanland, deutsches Wesen zur Herrschaft gelangt. Mit Hilfe von hanseatischen Geschützmeistern kämpften die englischen Fahrzeuge gegen die große spanische Armada. Noch im Anfange des sechszehnten Jahrhunderts war Lübeck, die Hauptstadt der Hanse, im Reichsanschlage mit einer höhern Summe angefezt, als das ganze Herzogthum Mecklenburg; Bornholm war noch von ihm abhängig, es konnte damals, in den Zeiten, wo schon die Hanse unterging, eine eben so starke Flotte ausrüsten als ein nordisches Königreich.

Die Zeiten sind gewesen. Mir schrieb unterm 26. October 1832 ein bremischer Kaufmann Folgendes: —

„Ich fand an der Küste der schottischen Grafschaft Berwick eine holländische Kriegesflot, mit deren Offizier ich bekannt wurde. Ich war am Bord bei ihm zu Gast. Nach Tische zog er ein englisches Zeitungsblatt hervor und wies mit dem Finger auf einen Artikel in demselben. Was enthielt er? Die Nachricht, daß die Anfänge der deutschen Kriegesflotte an den Meisbietenden verkauft werden sollten. Versetzen Sie sich, ich bitte Sie, in die Lage eines Deutschen, dem so etwas auf der schottischen See in einem holländischen Schiffe begegnen muß! Der Offizier machte Bemerkungen, die ich schriftlich nicht wiederholen mag; es wäre aber zu wünschen, daß aus holländischem Munde die, welche unsere Flotte ruiniert und Deutschland zur See wieder wehrlos gemacht haben, sie gehört hätten. Ha, wenn man sieht, wie die Schiffe anderer Völker von ihrer Kriegsmarine geschätzt werden, und welche Dienste die letztere dem Handel leistet, dann blutet einem Deutschen das Herz und man möchte im Auslande vor Schaam beinahe vergehen.“

Und zu dieser Schaam über eine solche Vernachlässigung kommt dann noch Spott und Hohn. Ja, wenn es nur die träge, welche ihn verdient haben, es möchte darum sein. Aber er wird von übermüthigen Nachbarn über die ganze

Nation ausgegossen. Kaum zeigt man auch von Seiten der Regierung an der Nordsee den Willen, endlich Ernst mit einer Seewehr zu machen, kaum gelangt die Sache endlich einmal an den Bund, kaum äußern endlich einmal auch Minister in den Kammern binnenländischer Staaten richtige Ansichten und erkennen die Nothwendigkeit einer Kriegsstotte für Deutschland an, so tritt auch John Bull, der erst von uns gelernt hat, Kanonen auf die Schiffe zu bringen, mit Rohheit gegen uns auf. Das Organ desselben, Lord Palmerston, welcher den Kieler Hafen durch das verächtigte Londoner Protokoll, eventuell in Rußlands Hände gespielt hat, die *Morning Post*, welche vor dem Imperator in den Tuilerien schweifwedelt wie ein Kettenhund, der sich vor Schlägen fürchtet, eifert gegen uns. Das Londoner Blatt schrieb unterm 6. April, 1861, uneingedenk der Rauberoberungen Englands in allen Erdtheilen: „Preußen sehnt sich nach dem Besitze von Kiel. Einmal im Besitze dieses prächtvollen Hafens, würde eine ehrstüchtige und gewissenlose Macht Scheswig zu erwerben suchen. Dies ist einer der Hauptgründe, weshalb die deutschen Professoren und Propagandisten, die den Kreuzzug gegen Dänemark predigen, so sehr für die Vereinigung Holsteins und Schleswigs eifern; sie wissen wohl, daß Preußen oder Deutschland, wenn es die beiden Herzogthümer hätte, nicht nur einen Hafen ersten Ranges, sondern auch ein Land besitzen würde, dessen Küsten von Matrosen und Fischern wimmeln. Wir vertrauen jedoch, daß die politische Ehre, die gemeine Redlichkeit, der gesunde Menschenverstand Europas oder der europäischen Großmächte, einschreiten, bevor es zu spät ist und solch' einen verwegenen *Maubversuch* verhindern.“

Lord Palmerston läßt dann Preußen auffordern, „diesem Unsinn von wegen einer deutschen Flotte ein Ende zu machen. Die Deutschen mögen den Boden pflügen, mit den Wolken segeln oder Luftschlösser bauen, aber nie seit dem Anfang der Zeiten hatten sie den Genius das Weltmeer zu durchfurchen oder die hohe See oder auch nur die schmalen Gewässer zu befahren.“

Mit der handgreiflichen Lüge Lord Palmerstons, mit dem Ignoriren aller geschichtlichen Thatfachen ist noch eine platte Unwissenheit verbunden. Was für ein Staatsmann, dessen Organ sich so gebärden darf! Es wird, wir sind dessen gewiß, die Zeit kommen, da uns Deutschen diese Londoner, um herb rheinländisch zu reden, noch aus der Hand fressen werden; der Tag wird erscheinen, da wir ihnen ihr England retten helfen müssen.

Inzwischen schneiden wir, nach guter alter Sitte, solche Beleidigungen auf das Kerbholz.

Es ist auch aufs Kerbholz geschnitten worden, daß wir Deutschen eine Flotte und eine Flagge besaßen. Das ist eine Leidensgeschichte, das schwärzeste

Blatt in unsern Jahrbüchern seit den Tagen von Waterloo, wo ein deutsches Heer die Engländer vor Vernichtung rettete.

Aber dieses Blatt muß immer und immer wieder aufgeschlagen werden, der Lehre und Warnung halber, und damit Sünde und Sünder nicht vergessen werden.

Als wir 1848 unser gutes Recht in den überelbischen Herzogthümern geltend machen wollten, sahen wir, daß das große Deutschland ohnmächtig war gegen die — Dänen!! Ein paar dänische Kriegsschiffe reichten hin, um den Handel von vierzig Millionen Deutschen lahm zu legen. Europa schlug ein Gelächter des Hohns auf über solche Ohnmacht; dergleichen hatte sich im Laufe der Geschichte bei keinem andern Volke gezeigt. Wir schämten uns dieser kläglichen Schwäche und der unwürdigen Lage. Die ernststen Mahnungen der Vaterlandsfreunde waren überhört worden; die paar Schiffe, welche man in Preußen besaß, konnten nichts helfen. Die Noth war groß, Abhilfe dringend, und der wackre Bremer Dackwitz trug schon im Fünfziger-Ausschuß zunächst auf den Ankauf eines großen Dampfers an. Dagegen erhob man noch Bedenken als schon der Zeiger der zwölften Stunde eingesezt hatte. Dann trat im Mai das Parlament zusammen. Es begriff die Wichtigkeit der Seewehr, setzte einen Ausschuß für das Seewesen ein und bewilligte für die Anfänge einer deutschen Flotte zunächst sechs Millionen Thaler. Dann mußte man bei fremden Völkern sogar um guten Rath betteln, von Nordamerika sich Offiziere erbitten, um bei der Einrichtung der Flotte mitzuwirken! Unsere Matrosen waren bereit auf der Flotte zu dienen, es war ein rühriges Leben an der Nordsee, Theilnahme auch im Binnenland überall. In Deutschland selbst war zu Kriegszwecken an Schiffen nichts vorhanden als die einsame preussische Amazone, ein paar holsteinische Focklutter und einige hamburgische Segelschiffe und Dampfer! Sie wollten zusammen nicht so viel bedeuten, wie etwa ein kleiner Wachtposten im deutschen Bundesheer. Welch ein Urtheil liegt in dieser Wehrlosigkeit! Deutschland besaß kein einziges Seearsenal oder Kriegswerft; es wollte Dampfer in England kaufen und vorerst, — das Deutschland mit einer Million Landsoldaten und vierzig Millionen Menschen — einen „Seekrieg, etwa nach Art der Beduinen“ führen. Das war die Lage! Die Schiffe, welche man in England kaufte, mußte man, weil Großbritannien mit Dänemark in Frieden war, nach Deutschland gleichsam hereinschmuggeln. Die Anwohner der Ostsee verlangten zunächst 80 Kanonenboote zum Schutze ihrer Küsten, die preussische Regierung traf Vorsehrungen zum Bau von vierzig solcher Boote. Allmählig gelang es der Reichsregierung ein Geschwader von etwa einem Duzend Kriegsschiffen herzustellen. Trotz aller Schwierigkeiten hatte man Tüchtiges geleistet und legte Ehre ein.

Wir besaßen die Anfänge einer deutschen Flotte und Flagge. Dann kam der Umschwung in den politischen Verhältnissen, und als das Parlament verlor, gaben die frühern Gewalten auch die Flotte preis. Oesterreich erklärte, seine Schiffe würden nur unter schwarzgelber Flagge fahren; Preußen gab kund, daß seine Amazone und seine paar Kanonenboote nur die schwarzweiße Flagge führen würden; Sachsen und Bayern verweigerten in rührender Eintracht jede Zahlung für die deutsche Flotte. Wir sahen wieder recht handgreiflich den „stillen Segen der Zerrissenheit,“ der das Vaterland und dessen Achtung preis gab. Man trat ohne Weiteres von der Marine zurück. Man wollte nicht einmal Marineoldaten stellen; für 24 Mann waren anfangs sechs Gewehre vorhanden, die man während der ersten zwei Wochen beim Einüben der Leute reihum gehen lassen mußte.

Von dem Hohne, mit welchem Europa uns wegen so demüthigender Erscheunungen überhäufte, ließen die Gewalten sich nicht rühren. Aber das Aergste geschah in dem unheilvollen Jahre 1832. Die deutsche Bundesversammlung, welche in den alten Sesseln des Palastes der Eschenheimer Gasse zu Frankfurt am Main wieder in alter Weise schaltete, auf welchem die schwarzrothgoldne Reichsfahne nicht mehr flatterte, gab sofort die deutsche Flotte preis. Aber was sollte geschehen mit den Fahrzeugen, die vorhanden waren? Der „stille Segen der Zerrissenheit“ wollte keine deutsche Flotte als „organische Einrichtung des Bundes“, der seinerseits berechtigt sei, durch Beschluß einer Mehrheit über dieselbe zu verfügen. Ein Flottenverein der Nordseestaaten blieb ein frommer Wunsch, und dann begann ein klägliches Schauspiel. Von Bundeswegen bot man die Schiffe der deutschen Flotte an den Meistbietenden aus, etwa wie abgelegte Kleider auf dem Trödel. Die Einzelheiten der Verhandlungen, welche zu solchen Ergebnissen führten, bekrunden einen völligen Mangel an Sinn für die Bedürfnisse und die Ehre Deutschlands; nicht einmal eine anständige Form für diese Thaten wußte man zu finden oder zu wahren. Am 11. December 1832, einem der schwärzesten Tage auf dem Kerbholze, nahm man sechs Dampfern die deutsche Flagge; sie waren für ein Spottgeld an Engländer verkauft, welche sofort ihre Flagge aufzogen. Das Betrübelt währte bis in den März 1833. Die Versammlung in der Eschenheimer Gasse zu Frankfurt am Main hatte zum Auctionator und Todtengräber der deutschen Flotte einen Staatsrath Hannibal Fischer an die Wefermündung geschickt. Es war ganz recht, daß der Vollstrecker eines solchen Urtheiles, weder in einem Gasthose, noch in einem Bürgerhause oder einer Bauernwohnung Aufnahme fand; Niemand wollte unter einem Dache wohnen, an einem Tische sitzen mit einem Unglücklichen, der sich zu einem solchen Werke hergegeben hatte. Im

Volk an der Weser war Ehrgefühl; die Stimmung eine Mischung von Trauer, Schaam und Wuth.

Der letzte Gegenstand, welcher bei dieser Flottenvertrödelung unter dem Hammer des Bundestagsbevollmächtigten Hannibal Fischer kam, war

Ein Sarg.

Ich habe ihn mit eigenen Augen gesehen. Der Mann, welcher ihn kaufte, bewahrt ihn als Reliquie, als Erinnerung an jene unglücklichen Tage. Er meinte, aus ihm solle, wie ein Phönix, eine neue deutsche Flotte entstehen.

Wenn doch die leitenden Gewalten jene kläglichen Zwiste, welche der „stille Segen der Zerrissenheit“ uns und der ganzen Welt zur Schau stellt, in jenem Sarge begraben wollten! Die That von 1832 würde dadurch wenigstens einigermaßen gestillt. Und wie milde ist die Nation dieser armseligen Nebenbuhlereien der Großen und der Kleinen; wie sehr wird dadurch eine bittere Stimmung genährt! Was soll aus einem Wagen werden, an welchen man dreißig Kasse nicht vorne anspannt, sondern an alle vier Seiten?

Doch Flotte und Flagge! Wir werden sie bekommen, über kurz oder lang.

Daran zu mahnen ist Ehrenpflicht des Vaterlandsfreundes. Eine deutsche Flotte ist eine Sache der Ehre und der Nothwendigkeit zumal. Keine Landtags- sition sollte vorübergehen, ohne daß wieder und immer wieder die Flotte verlangt würde, die Presse sollte nicht müde werden, unablässig anzuregen, dem Nachdruck wird nöthig sein. Und wie man dem persischen Könige täglich zurufen mußte: Herr, gedenke der Athener! so sollten wir alle täglich rufen:

Gedenkt der deutschen Flotte und Flagge!

Bis wir wenigstens einhundert große Seedampfer auf See schwimmen haben, und bis damit unsere klägliche Ohnmacht auf dem weltverbindenden Elemente der Vergangenheit angehört.

