

Badische Landesbibliothek Karlsruhe

Digitale Sammlung der Badischen Landesbibliothek Karlsruhe

Deutschland und die Umwälzung in der Kriegsmarine. Von K. S.

[urn:nbn:de:bsz:31-337039](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:bsz:31-337039)

Deutschland und die Umwälzungen in der Kriegsmarine.

Von

R. S.

Die Entwicklung der modernen Kriegsmarine ist wesentlich durch die Entwicklung des Geschützwesens bedingt. Das Kriegsschiff unterscheidet sich nur dadurch vom Handelsschiff, daß es bestimmt ist nicht Waaren, sondern Geschütze, die wirksamsten Zerstörungsmittel des Krieges, zu tragen. Die Anfänge der heutigen Kriegsmarine beginnen daher mit der Anwendung des Pulvers zur See. Ist späteren Nachrichten Glauben zu schenken, so wurden, wenigstens im nördlichen Europa, Kanonen zuerst auf hanseatischen Schiffen in jener Seeschlacht im Sund verwenbet, in welcher die Flotte der deutschen Städte die dänische Flotte besiegte. Es war das am 8. Juli 1362, grade jetzt vor einem halben Jahrtausend.

Während dieses langen Zeitraums hat das Seekriegswesen vielfache und große Veränderungen durchlaufen; aus der kleinen hanseatischen Cogge ist der riesenartige Dreidecker entstanden. Und doch sind diese Wandlungen eines halben Jahrtausends bei Weitem geringfügiger, als diejenigen, welche die Kriegsmarine in dem kurzen Zeitraume der letzten funfzehn Jahre umgestaltet haben.

Neues halbe Jahrtausend erscheint diesen funfzehn Jahren gegenüber fast nur wie die dürftige Einleitung zu einem inhaltreichen Werke, und grade in dem gegenwärtigen Jahre ist alles Fröhliche in dem Maße überboten, daß es in Frage gestellt werden kann, ob die jetzt existirenden Kriegsflotten der Welt überhaupt noch einen andern Werth als den von Handelsfahrzeugen haben.

Diese Periode einer großen und entscheidenden Umwälzung, der sich weder im Land- noch Seekriegswesen der Vergangenheit eine gleiche an die Seite setzen läßt, trifft mit der sich in Deutschland immer weiter ausdehnenden und sich immer energischer geltend machenden Ueberzeugung zusammen, daß die Wehrlosigkeit Deutschlands zur See die Nation in der Entwicklung ihres Wohlstandes zurückhält, dem Hohne und der Beleidigung der kleinsten Seestaaten Europa's preis

giebt, ja selbst eine ernste Gefahr für ihre Unabhängigkeit in sich schließt, und daß es daher nothwendig ist, eine Flotte zu schaffen, welche mit der Größe und dem Reichthum der Nation in Verhältniß steht.

Bis vor kurzem mußte die Schöpfung einer Flotte als das Werk von Menschenaltern angesehen werden und wir konnten erst erwarten, daß künftige Geschlechter die Frucht unserer Anstrengungen ernten würden. Heute ist das anders. Die Veränderung, welche die Kriegsmarine heute erleidet, hat für Deutschland eine nicht bloß technische, sondern eine politische Bedeutung. Besitzt keine Nation gegenwärtig mehr eine wirkliche Kriegsflotte, so ist jede Nation mit der deutschen auf das gleiche Niveau herabgedrückt und es liegt nur an der Stärke des Willens der deutschen Nation, um nunmehr ihrerseits sofort eine großartige Flotte zu schaffen und diese Flotte sofort in Wirksamkeit treten zu lassen.

Diese politische Bedeutung der veränderten Marinetechnik giebt einem Blicke auf die Entwicklung der Kriegsmarine ein höheres und patriotisches Interesse, und von diesem Gesichtspunkte aus verfolgen wir dasselbe durch das halbe Jahrtausend, seitdem zuerst Kanonen auf das Deck eines Schiffes gelegt wurden.

Freilich war zu jener Zeit das Kriegsschiff noch sehr verschieden von den Colossen, welche aus geöffneter Kanonenufen fünf Reihen über einander liegender Geschütze zeigen oder von den eisengepanzerten Ungethümen, an welchen alle Kugeln früherer Zeiten wie geworfene Erbsen abspringen.

Die Schiffe des 14. Jahrhunderts waren meist Schiffe, die um nicht viel größer waren als unsere heutigen Schraubkanonenböte; sie dienten in der Mehrzahl zugleich als Kriegsschiff und als Handelsschiff, neben dem Segel hielt sich als Mittel der Bewegung noch Jahrhunderte lang das Ruder. Die Kanonen lagen nur noch auf dem Verdeck und waren ebenso klein, als schwer zu bedienen. Noch geraume Zeit sah man neben den Kanonen künstliches Wurfgeschütz, welches mit der Wirkung des Bogens oder der Schleuder Pfeile und Steine schoß. Die Bemannung bestand neben wenigen Matrosen, wie die geringen Entfernungen der Fahrt es gestattete, und einigen Landartilleristen, überwiegend aus schwerbewaffneten Fußsoldaten und Schützen, welche eben so gut oder vielmehr besser zu Lande als zur See kämpften.

Dem wenn auch der Fernkampf zur See die Schlacht eröffnete und nicht ganz ohne Wirkung blieb, so war doch die Aufgabe in der Seeschlacht die feindlichen Schiffe zu entern und so die Bedingungen des Landkrieges auch auf der See herzustellen.

In diesen Bligen haben wir zugleich die Kriegsflotte der Hansestädte geschildert, eine Kriegsflotte, welche, da sie im 13. Jahrhundert in den Gewässern des nördlichen Europas die herrschende war, uns zugleich die Sicherheit geben mag,

daß es nicht Mängel der natürlichen Anlagen unserer Nation sind, welche unsere Wehrlosigkeit zur See herbeigeführt haben.

Auf jenem Standpunkte hielten sich die Kriegsflotten Europas fast zwei Jahrhunderte lang. Erst seit Anfange des 16. Jahrhunderts führte der Umschwung, den der Seehandel mit der Entdeckung von Amerika und der Auffindung des Seeweges nach Ostindien nahm, eine langsame, aber bedeutende Ausbildung der Technik der Kriegsmarine herbei, eine Ausbildung, an deren Anfang und Ende die großen Seeschlachten von Lepanto und Navarin stehen.

Das Schiff wurde größer und höher, denn man suchte das Geschützfeuer zu vervielfältigen und zu concentriren. Man baute daher nach Art der Stockwerke eines Hauses eine Geschützatterie über die andere und brachte es schließlich im vorigen Jahrhundert bis zum Vierdecker, d. h. bis zu einem Schiff, welches fünf Reihen Kanonen über einander liegend trägt. Der Unterschied der Corvetten, Fregatten und Linienschiffe beruht auf der Zahl dieser Batterien. Diese größeren Schiffe konnten natürlich nicht mehr durch Ruder bewegt werden, sondern erhielten einen Aufsatz thurmhoher, durch Tauen verbundener Masten zur Aufnahme ebenso hoher Wände von Segeln.

Mit der Vergrößerung des Schiffes hielt die Größe der Geschütze nicht gleichen Schritt. Allerdings wurden dieselben schwerer als die bisherigen, aber im siebzehnten Jahrhundert wurden 24- oder 32-Pfünder doch nur noch vereinzelt zur Anwendung gebracht. Dagegen suchte man einen Vortheil in der Zahl der Geschütze und der Vervielfältigung der Kaliber. Selbst die größten Schiffe jener Zeit zeigten eine Musterart kleiner Geschütze vom 1-Pfünder bis zum 18-Pfünder.

Da die Trefffähigkeit und Tragfähigkeit dieser Geschütze außerordentlich gering war, dauerten die Seeschlachten des 17. und zum Theil des 18. Jahrhunderts oft Tage lang. Erst im Anfang dieses Jahrhunderts drang unter dem Vorgang der Nordamerikaner das System einer schweren und zugleich einer gleichmäßigen Bewaffnung durch. Der 30-Pfünder wurde die allgemeine Schiffskanone.

Eine noch durchgreifendere Veränderung erlitt der Charakter der Bemannung: die Fußsoldaten verschwanden nach und nach, sie dienen heute, wo sie überhaupt noch zum regelmäßigen Dienst auf Kriegsschiffen verwandt werden, im Wesentlichen nur noch zur Aufrechthaltung der Schiffsdisciplin. Lange blieb aber noch die Verwendung der Landartilleristen. Erst im Anfange des 18. Jahrhunderts begannen die Engländer die Trennung von Matrosen und Artilleristen, welche auf demselben Schiff bisher unter verschiedenen Befehlshabern gestanden hatten, anzuhoben, die Matrosen auf die Bedienung des Geschützes einzutreiben

und dadurch zugleich die Einheit des Commandos auf dem Schiffe herzustellen — eine Veränderung, welche andere Nationen zu ihrem Schaden erst hundert Jahre später, die Franzosen erst 1822, einführten.

Auch die Art des Kampfes wurde eine andere. Das Schiff erhielt in den französisch-englischen Kriegen durch Ausbiegung seiner Seitenwände eine Gestalt, welche das Entern im Gefecht sehr erschwerte. Der Kampf wurde dadurch im Wesentlichen zum Artilleriegefecht und Fernkampf: in der Schlacht bildeten die beiden Flotten mit ihren Linien Schiffen, — denn nur diese waren die eigentlichen Schlachtschiffe, — einander gegenüberliegende Linien, welche sich so lange beschossen bis der eine Theil kampfunfähig war.

Dieses war noch in dem größeren Theile der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts der Stand des Seekriegswesens, ehe die Fortschritte in den Naturwissenschaften und in der Mechanik zu einer gänzlichen Umgestaltung des Seekriegswesens führten. Das Jahr 1827 sah bei Navarino die letzte Seeschlacht, welche zwischen Kriegsfлотten alter Art gekämpft wurde.

Die erste und bedeutendste Veränderung traf das Schiff selbst. Die Anwendung der Dampfkraft auf die Schifffahrt gewährte als Mittel der Bewegung statt des Windes den Dampf, als Vorrichtungen der Bewegung statt des Segels die Maschine und die Räder — das Schiff wurde von den Naturereignissen unabhängiger. Indessen die Räderdampfer, seit etwa 1823 in die Kriegsmarine eingeführt, eigneten sich wenig zum Gefecht, wesentlich nur zum Transport und Nachrichtendienst. Denn bei ihnen müssen die Bewegungsvorrichtungen ganz oder zum Theil über die Wasserlinie des Schiffes gelegt werden, eine glückliche Aengst ist im Stande dem Schiffe alle Vortheile der Dampfkraft zu nehmen. Ein Beispiel bietet das Seegefecht von Eternförde, in welchem die dänischen Räderdampfschiffe durch die schleswig-holsteinischen Kugeln sofort außer Gefecht gesetzt wurden. Es tritt aber noch ein anderer Uebelstand hinzu. Die hohe Lage der Maschinen bedingt eine niedrige Bemannung und daher eine geringe Besetzung und die Räder nehmen einen Raum ein, welcher den Geschützen entzogen wird.

Ohne die Erfindung der Schraube würde sich das bisherige Seewesen nicht wesentlich verändert haben. Die Schraube, deren Erfindung das Verdienst eines Deutschen ist, liegt unmittelbar am Steuerruder unter dem Wasserspiegel und macht es daher möglich, auch die Maschine in die Tiefe des Schiffsraumes zu legen, so daß das Schiff im Stande ist, hohe Masten und Segel zu tragen. Diese, zuerst im Jahre 1846 in die Kriegsmarine eingeführte Erfindung ließ daher alle Vorzüge des bisherigen Segelschiffes — die starke Seitenbewaffnung und die wenig kostspielige Bewegungsvorrichtung — bestehen und fügte denselben,

indem sie die neuen Bewegungsvorrichtungen unter den Wasserspiegel legte, den großen Vortheil einer, erforderlichen Falles anzuwendenden, von der Natur und dem Geschosse des Feindes unabhängigen und schnelleren Bewegung hinzu. Die Größe und Schwere der Dampfmaschine und das Bedürfnis nach großen Räumen für die Kohlenvorräthe führte überdies zu einer Verlängerung des Schiffes und dadurch zu einer Verstärkung seiner Bemannung. Die Schnelligkeit des Schraubenschiffes ist in neuester Zeit bis nahe an vier Meilen in einer Stunde gesteigert.

Die Kraft und Unabhängigkeit dieser Bewegung führte zu einer neuen und furchtbaren Erfindung, zu der Anwendung einer neuen Angriffsart, für welche, statt der Geschütze, der Schiffsrumpf selbst Angriffsmittel wurde. Bei dem Widerschiffe, welches durch den Stoß das feindliche Schiff zerschmettern soll, erhält das Vordertheil, durch nach Vorne sich vereinigende Balken eine erhöhte Stärke und durch Ausbiegung des unteren Theils nach Vorne in der Gestalt eines Schwanenhalses genügende Kraft, um die Seiten des feindlichen Schiffes einzurennen und es zum Sinken zu bringen. In dem Seegefecht auf der Mebbe von Hampton ist diese englische Erfindung zuerst von den Nordamerikanern erprobt und hat zu großen Ergebnissen geführt.

Mit dieser Entwicklung des Schiffbaues hielten die Fortschritte in der Schiffsbewaffnung gleichen Schritt.

Bisher war die Unsicherheit des Schießens, welche auf dem stets in Bewegung begriffenen Schiffe, selbst bei gut eingelebten Geschützmannschaften und geringen Entfernungen, kaum vier Kugeln von hundert treffen ließ, wesentlich bedingt durch die Anwendung der Lunte und die Schwierigkeit für den einzelnen Geschützcommandeur dem Geschütze die richtige Höhenrichtung zu geben. Die Anwendung des Percussionsschlosses auf das Geschütz gestattete die Erkennung des Ziels und die Entladung des Geschützes auf Einen Augenblick zu vereinigen, die Erfindung des Tangentauffasses machte es möglich, der alleinigen Bestimmung des Schiffsbefehlshabers die gleiche und richtige Höhenrichtung aller Geschütze zu unterwerfen.

Raum von größerer Bedeutung war es, daß die Erfindung der Bombenkanone es ermöglichte, Sprenggeschosse zu schießen, statt zu werfen. Die geschossene Bombe dringt mit der Sicherheit, wenn auch nicht mit der Kraft einer Vollkugel in die Schiffswand oder selbst in das Innere des Schiffes ein, sie zerreißt die Schiffswand, wenn sie innerhalb derselben platzt, und trägt, wenn sie in das Innere eindringt, Tod und Verwirrung, ja selbst durch geschmolzenes Metall den Brand in das feindliche Schiff.

Es folgte die Vergrößerung des Geschützcalibers. Allen vorauf gingen darin Auerbach, Weltkalendar. 1863.

seit 1843 die Nordamerikaner, welche von dem Principe ausgehend, daß es besser sei wenige, aber sehr wirksame Geschütze zu verwenden, die Fregatte Niagara — ein Schiff, welches in andern Marinen 140 Dreißigpfünder tragen würde — mit nur 12 Geschützen, aber 213-Pfündern bewaffneten. Je schwerer das Gewicht der Kugel, desto größer ist auch zugleich die Schußweite und Percussionskraft derselben.

Indessen die Größe des Kalibers bedingt zugleich das Gewicht des Geschützes selbst und macht bei der großen Belastung des Schiffes, nur die Anwendung weniger sehr schwerer Geschütze möglich.

Die Erfindung der gezogenen Geschütze, welche erst vor kaum fünf Jahren auf die Marine angewandt worden sind, vereinigte daher die Vortheile des leichten Geschützes mit denen des großen Kalibers. Der Widerstand, den der Bolzen, der beim gezogenen Geschütze die Kugel vertritt, in den Zügen des Rohres findet, steigert seine Kraft. Uebrigens gestattet diese Erfindung aus demselben Rohre, sowohl Vollkugeln, als Hohlkugeln zu schießen, sie erhöht die Sicherheit des Treffens und gewährt eine Schußweite, wie solche bisher unerreichbar gewesen war.

Diese fortgesetzte Steigerung der Angriffsmittel mußte das hölzerne Schiffsgelände im Gefecht einer schnellen Zerstörung preis geben, und führte daher zu einer Verstärkung der bisher ganz vernachlässigten Schutzbewaffnung: zu der Erfindung des Panzerschiffes.

Schmiedeeiserne Platten von $4\frac{1}{2}$ Zoll Dicke schützen freilich nicht gegen sehr schwere Vollgeschosse, namentlich gezogener Kanonen, wohl aber gegen alle Hohlgeschosse. Man bedeckte daher vor vier Jahren zuerst in Frankreich den Schiffsrumpf, bis mehrere Fuß unter der Wasserlinie, mit einem eisernen Panzer von $4\frac{1}{2}$ Zoll Dicke. Man ist namentlich in England neuerdings zur Verwendung noch schwererer Eisenplatten übergegangen.

Obgleich das Schiff durch den Eisenpanzer außerordentlich belastet wird, behält dasselbe im Wesentlichen die Gestalt der gewöhnlichen Schraubenschiffe. Der Unterschied ist nur, daß dasselbe statt mit Holz mit Eisen bekleidet ist.

Indessen übt die Schwere des Panzers doch den Einfluß, daß man davon absehen muß, das Schiff außerdem noch durch einen hohen Bau und durch sehr viele Geschütze zu belasten und dadurch den Tiefgang, der in der Natur der Gewässer seine Gränze findet, zu vergrößern. Das Panzerschiff hat nur eine einzige bedeckte Batterie, es giebt wenigstens bis jetzt nur Panzerfregatten, und selbst die größte Panzerfregatte, der „Warrior“, hat, obwohl größer als jedes bisherige Linienschiff, nur 40 Geschütze, freilich glatte 68-Pfünder oder gezogene 100-Pfünder. Und doch, wer im Hafen von Portsmouth diese Panzerfregatte neben dem „Herzog von Wellington“ einem dreideckigen Linienschiffe von 131 Geschützen

gesehen hat, wird nicht im Zweifel darüber sein, daß das hölzerne Gebäude des letzteren innerhalb einer Stunde von jenen wenigen Geschützen des „Warrior“ zerstört sein würde. Es würde der Kampf einer hinter Wällen stehenden Festungsbatterie mit auf offenem Felde aufgefahrenen Geschützen sein.

Indessen eine neue Erfindung hat auch diese bisherige Art der Panzerschiffe überholt. Das bisherige Panzerschiff ist im Wesentlichen noch von der Bauart der Segelschiffe, d. h. es hat eine, dem Angriff ausgesetzte bedeutende Fläche, es hat Kanonenöffnungen, durch welche die Kugeln eindringen können; die auf dem Verdeck befindlichen Personen sind gänzlich unbeschützt. Das bisherige Panzerschiff ist noch offen.

Die Erfindung der geschlossenen Panzerschiffe, schon im Jahre 1833 vom englischen Kapitän Coles begonnen, von dem Schweden Ericson in Nordamerika verbessert und durch den innerhalb drei Monate bewirkten Bau des „Monitor“ zur Ausführung gebracht, im Gefecht auf der Rehe von Hampton am 8. März dieses Jahres erprobt, beseitigt auch diese Mängel des offenen Panzerschiffes, führt aber auch die Kriegsmarine in ein ganz neues Stadium.

Ein flüchtiger Blick auf den „Monitor,“ das erste geschlossene Panzerschiff, wird dies klar machen.

Um dem Gegner so wenig Angriffsfläche als möglich zu geben, ragt das Schiff im Gefechte nur anderthalb Fuß aus dem Wasser hervor. Es ist mit Eisen gepanzert. Um den gefährlichsten Theil jedes Kriegsschiffes, den bei regelmäßiger Lage unterhalb, bei einer Seitenlage oberhalb der Wasserlinie befindlichen Theil des Rumpfes gegen Grundschüsse zu schützen, ist das Schiff in zwei Theile getheilt, einen oberen breiten überragenden und einen unteren schmalen zurückgezogenen, so daß die Kugel eines Grundschusses 2½ Fuß des schützenden Wassers durchbohren müßte.

Es giebt keine Kanonenöffnungen, durch welche eine Kugel eindringen könnte. Die Geschütze liegen auf dem Oberdeck und zwar in einem bedeckten eisernen Thurme, dessen Wand bis zu 11 Zoll dick ist und welcher für die Mündungen der Geschütze nur so große Oeffnungen hat, daß die Mannschaft das Geschütz richten und visiren kann. Der Thurm ist drehbar und hat seine Communication mit dem Innern des Schiffes durch eine Treppe.

Für den Kapitän sowie für den Steuermann befindet sich ein kleines Haus von Eisen auf dem hinteren Theile des Schiffes, so daß Niemand, der während des Gefechtes auf dem Verdeck beschäftigt ist, unbeschützt bleibt.

Für den Thurm sowohl, als für dieses Häuschen ist die Cylinderform angewandt, weil ein horizontaler Schuß auf eine geneigte Fläche schwächer wirkt, als auf eine senkrechte.

Das Verdeck ist, wie bei allen Panzerschiffen, von Eisen.

Der „Monitor“ trug zwei 184-Pfünder. Es versteht sich von selbst, daß die Zahl, wie das Kaliber der Geschütze nach der Größe des Schiffs vermehrt werden kann. Aber schon diese zwei Geschütze des „Monitor“ reichten hin, um den „Merimac“ mit seinen zehn 130-Pfündern zu besiegen.

Das geschlossene Panzerschiff bringt das System der Beschießung des Schiffes prinzipiell zum Abschluß, denn während bei dem offenen Panzerschiffe stets ein Theil des Schiffskörpers, die Geschütze und ein Theil der Mannschaften unbedeckt bleiben, ist bei dem geschlossenen, außer den Mündungen der Geschütze, Alles durch Eisen gedeckt.

Die geringe, den Kugeln ausgesetzte Fläche wird es überdies erlauben, die Panzerung zu verstärken, ohne das Schiff übermäßig zu belasten. Um gegen diese Eisenbedeckung auch nur mit Vollkugeln zu wirken, muß zu Geschützcalibern übergegangen werden, wie sie jedenfalls bisher nicht angewendet wurden.

Diese lange Reihe von Erfindungen muß natürlich auch die Art der Besatzung und die Kampfweise verändern.

Die Maschinenisten und Heizer sind im Begriff die Matrosen zu verdrängen und mit den Artilleristen überwiegend die Besatzung des Schiffes zu bilden. Namentlich bei Schiffen, welche für kleinere Gewässer und die Vertheidigung der Küsten bestimmt sind, ist die Besatzung nicht mehr von wesentlichem Interesse.

Die Dichter mögen darüber klagen, daß jene hochbordigen schlanken Gebäude mit den schwellenden weißen Segeln dahin sind und eisenbedeckten niedrigen Mißgestalten Platz machen. Die Zeit der alten heroischen Seeschlacht ist vorbei. Künftig wird der Kapitän nicht mehr auf offenem und erhöhtem Platze seine Befehle ertheilen, künftig werden nicht mehr unerschrockene Männer auf dem Verdecke, in den Masten und in den Batterien des von den Kugeln zerrissenen Schiffes Tod und Zerstörung aushalten. In den Schlachten der Zukunft wird das Auge des Beobachters kaum noch eines menschlichen Wesens ansichtig werden. Das Schiff der Zukunft ist die Schildkröte.

Aber jene große und durchgreifende Veränderung des Seekriegswesens ist vom Standpunkte der Politik aus betrachtet, nur erfreulich. Wir kommen hier auf dasjenige zurück, was wir über die gegenwärtige Stellung Deutschlands zur Schöpfung einer Kriegsflotte schon oben aussprachen.

Nach dem früheren Stande der Verhältnisse hatten diejenigen Staaten, welche von Alters her Kriegsflotten besaßen, vor jedem Staate, der erst eine Kriegsflotte zu schaffen hatte, einen Vorsprung, welcher nicht durch Energie und Einsicht, sondern nur durch die Ausdauer Eines, wenn nicht einiger Menschenalter überwunden werden konnte.

Es lag dieses nicht allein darin, daß der Bau hölzerner Schiffe im Zweifel mit besserem Erfolge langsam als rasch betrieben wird. Es liegt dieß vielmehr wesentlich darin, daß es eine Reihe von Jahren erforderte, ehe sich in einer Marine die Uebung, die Tradition und der Geist bilden konnten, welche dem Offiziercorps und den Mannschaften alter Flotten eigenthümlich und die sicherste Grundlage ihrer Wirksamkeit sind.

Gegenwärtig ist ein neues Seekriegswesen im Entstehen begriffen und es darf die Frage aufgeworfen werden, ob jener Geist der alten Kriegsmarinern nicht eher hindernd als fördernd für das Entstehen einer neuen wirkt.

Dazu kommt, daß das Material der gegenwärtigen Kriegsflotten, der Bestand an Schiffen, durch jene Umwälzung im Wesentlichen unbrauchbar und werthlos geworden ist.

Schon nach Einführung der Schraubenschiffe stand der Satz unter allen Kundigen fest, daß das Segelschiff überhaupt kein Kriegsschiff mehr sei. Die Beweglichkeit oder, mit dem technischen Ausdruck, die Manövrirfähigkeit des Segelschiffes, ist gegenüber der des Schraubendampfschiffes so gering, daß letzteres, wenn es auch kleiner ist, aus einem Kampfe mit ersterem fast immer als Sieger hervorgehen muß, aber nie besiegt werden kann. Das Schraubenschiff kann nicht nur Zeit, Ort und Art des Angriffs wählen, sondern es kann sich auch stets der Vernichtung durch die Flucht entziehen. Die Segelschiffe der alten Flotten können nur noch als Uebungs- oder Transportschiffe dienen, im Gefecht werden sie schwerlich noch irgendwo erscheinen.

Aber die hölzernen Schiffe überhaupt, auch die ungepanzerten Schraubenschiffe, sind nicht mehr Kriegsschiffe. Denn sie können Panzerschiffen gegenüber wegen ihrer vollständigen Schutzlosigkeit nicht mehr verwandt werden. Sie haben wenn sie schneller als der gepanzerte Gegner sind, nur noch die Aussicht sich durch die Flucht zu retten. Die hölzernen Schraubenschiffe werden künftig außer für den Transport und Nachrichtendienst nur noch für Handelszwecke und gegen halbbarbarische Nationen, die noch keine Panzerschiffe besitzen, gebraucht werden können.

Die Folge davon ist, daß gegenwärtig mit wenigen Ausnahmen, alle Nationen den Bau hölzerner Schiffe eingestellt haben und nur vereinzelt noch den Neubau eines hölzernen Schiffes beginnen. Die hölzernen Schraubenschiffe haben für den Krieg nur noch insofern einen Werth, als sie im Stande sind die Auslegung eines Panzers zu ertragen.

Aber selbst das offene Panzerschiff kann gegenüber dem geschlossenen nur noch in untergeordnetem Sinne als ein Kriegsschiff gelten. Die Ueberlegenheit des geschlossenen Panzerschiffes steht außer Zweifel.

So ist es durch diese letzte Erfindung dahin gekommen, daß für den Augenblick, wenn man von den offenen Panzerschiffen absieht, welche einzelne Staaten besitzen, sich alle Seestaaten unter einander gleich sind. Derjenige Staat, welcher sich gegenwärtig zuerst in den Besitz der meisten geschlossenen Panzerschiffe setzt, wird allen Staaten überlegen sein.

Wie sich die Machtverhältnisse zwischen den Kriegsfлотten der verschiedenen Seestaaten künftig gestalten werden, hängt nur noch von der Finanzkraft der Staaten und dem Ernste des Willens und der Intelligenz der einzelnen Nationen ab.

Deutschland wird von wenigen Ländern durch Reichthum, von keinem Lande durch die Intelligenz seiner Bewohner, von fast allen in der Seevertheidigung übertroffen. Bis jetzt hat nur noch Preußen mit der Herstellung einer Kriegsmarine begonnen, und ist durch dieselbe im Stande sich die neuen Erfindungen sofort anzueignen, die übrigen deutschen Staaten haben nicht eine einzige Kanone auf dem Wasser und zeigen ebensowenig Neigung, sich der preussischen Kriegsmarine anzuschließen. Die deutsche Handelsflotte, an Größe die dritte der Welt, der überseeische deutsche Handel, der überseeische Abfluß der Erzeugnisse des deutschen Gewerbsleißes sind schutzlos und der Willkür der Fremden preisgegeben; die größte Nation Europas ist nicht im Stande ihr Recht gegen einen der kleinsten Seestaaten geltend zu machen.

Die übrigen Nationen gehen mit raschem Entschluß daran, da ihre alten Kriegsfлотten dahin sind, neue zu erbauen. Wird Deutschland die große Gunst der Verhältnisse unbenutzt vorübergehen lassen?

Vor jetzt einem halben Jahrtausend, im Jahre 1362, entstand die erste deutsche Seemacht, die der Hanse. Sie wurde in Jahresfrist in einer Weise geschaffen, daß sie aus ihrer ersten Schlacht siegreich hervorging.

Eine Flotte von zehn geschlossenen Panzerschiffen nach der Art des „Monitor“ würde sich mit einem Aufwande von etwa fünf Millionen Thalern innerhalb eines Jahres herstellen lassen und würde auf Jahre ausreichend sein, um Deutschlands Küsten und Handelsflotte selbst gegen mächtigere Seestaaten als Dänemark zu schützen.