

Landesbibliothek Oldenburg

Digitalisierung von Drucken

Oldenburgische Blätter. 1817-1848 32 (1848)

45 (25.7.1848)

[urn:nbn:de:gbv:45:1-804593](https://nbn-resolving.org/urn:nbn:de:gbv:45:1-804593)

Oldenburgische Blätter.

N^o 45.

Dienstag, den 25. Juli.

1848.

Der gegenwärtige Stand der deutschen Marine-Angelegenheit.

Es sind bereits mehr als drei Monate, seitdem Dänemark die deutschen Häfen sperrte und deutsche Schiffe aufbrachte, seitdem ein Schrei der Entrüstung durch Deutschland drang und die schleunigste Errichtung einer deutschen Kriegsmarine zur Sicherung unserer Küsten, zum Schutze des deutschen Handels und der deutschen Schifffahrt forderte, seitdem man anfing, an allen Orten Deutschlands Beiträge zu sammeln zur Gründung einer deutschen Marine; es sind mehr als zwei Monate, seit der Fünfziger-Ausschuß die deutschen Regierungen aufforderte, einen Marine-Congreß in Hamburg zu beschicken, um durch Sachverständige aus den Küstenstaaten eine Verständigung über die für den Augenblick zu ergreifenden Maßregeln, zugleich aber auch ein Gutachten entwerfen zu lassen über den am zweckmäßigsten einzuschlagenden Weg zur Begründung einer deutschen Marine; es ist mehr als ein Monat verflossen, seitdem der Bundestag eine Commission, die National-Versammlung einen Ausschuß für die Marine-Angelegenheit niedergesetzt, seitdem die letztere einstimmig beim Bundestage darauf angetragen hat, für die nächsten zwei Jahre sechs Millionen Thaler für Begründung einer deutschen Marine flüssig zu machen, seitdem der vom Fünfziger-Ausschusse veranlaßte Marine-Congreß und die aus demselben hervorgegangene Marine-Commission in Hamburg ihre Arbeiten beendet, und noch immer hört man nur von dem vereinzeltten Auftreten einzelner Regierungen, noch immer weiß man nur, daß in

hier und dort Kanonenboote gebaut sind und werden, noch immer vermißt man die Einheit in allen diesen Bestrebungen, die einheitliche Leitung derselben, noch immer sucht man vergebens nach offenen Erfolgen der vielfachen in dieser Angelegenheit gemachten Bestrebungen und schon wird an manchen Orten, in manchen Kreisen eine Ungeduld, eine Furcht vor dem Einschlafen dieser wichtigsten Angelegenheit rege, schon hört man hier und dort den Vorwurf, es werde vor lauter Thaten, nie zum Thaten kommen.

Wir wollen diese Ungeduld nicht tadeln, da wir sie als einen Ausfluß des lebhaften Wunsches, Deutschland auch zur See kräftig hingestellt zu sehen, anerkennen, wir können aber darum doch nicht den Vorwurf eines Mangels an Thatkraft für begründet halten. Es darf hierbei nämlich zunächst nicht außer Acht gelassen werden, daß diese Marine-Bestrebungen zusammensfielen mit der politischen Entwicklung Deutschlands, denn einen so günstigen Fortgang diese bis jetzt auch im Allgemeinen gehabt, so mußte sie doch schon deshalb hemmend auf jene Bestrebungen einwirken, weil alle deutschen Regierungen ihren inneren Angelegenheiten und deren neuen Organisation ihre ganze Kraft, ihre ganze Thätigkeit zuwenden mußten, weil es an einer kräftigen Centralgewalt fehlte, von der die einheitliche Leitung jener Angelegenheiten hätte ausgehen können. Einer solchen einheitlichen Leitung bedarf aber gewiß die Errichtung einer Kriegsmarine und es könnte mehr als ein glücklicher Zufall genannt werden, wenn eine angemessen organisirte Marine hervorginge aus demjenigen, was jeder einzelne Staat, jedes einzelne Comité nach seinem Ermessen und nach seinen Kräften baut. Diese einheitliche Leitung zu schaffen, trug denn auch die Hamburger Marine-Com-



mission darauf an, der Bundestag möge in einer in der Mitte der Ost- und Nordseeküste gelegenen Stadt eine Behörde niederlegen, der die Ausföhrung aller auf die deutsche Marine bezüglichen Bundesbeschlüsse, die Leitung aller Marine-Angelegenheiten übertragen werde, mit andern Worten, der Bundestag möge einen deutschen Admiralitäts-hof niederlegen. Kaum war aber dieser Antrag gestellt, als die ganze Existenz des Bundestages in Frage gestellt, als bald darauf die Aufhebung des Bundestages beschlossen, ein Reichsverweser gewählt wurde. Der Reichsverweser hat nun freilich sein wichtiges Amt angetreten, allein noch ist das Reichsministerium nicht vollständig gebildet, es fehlt namentlich noch der Reichsminister, in dessen Hände die Sorge für diese wichtige Angelegenheit gelegt werden soll, und ehe dieses geschehen, ehe der Marine-Minister Gelegenheit gehabt haben wird, sich ein tüchtiges Bureau zu bilden, kann und wird noch immerhin einige Zeit vergehen.

Es ist aber die seit der kräftigeren Auffassung der Marine-Angelegenheit durch das ganze deutsche Volk verfllossene Zeit nicht ganz ungenutzt dahin gegangen. Wir glauben zunächst dahin rechnen zu dürfen, daß man an verschiedenen Orten Kanonenboote gebaut hat, denn wenn deren Bau auch nicht immer nach bewährten, den Verhältnissen entsprechenden *) Modellen oder Plänen ausgeführt sein mag, so werden diese Schiffe doch immer dahin gebracht werden können, wo sie angemessen sind, und wir werden derartige Bauten nicht für eben so nutzlose Geld- und Kraftvergeudung halten müssen, als nach dem Gutachten von Sachverständigen die in Hamburg unternommenen Ausrüstungen dafür zu halten sind. Diese früheren Kauffahrteischiffe tragen nämlich zwar jetzt den Namen einer Fregatte, einer Corvette von so und so viel Kanonen, führen auch wohl diese Geschütze und vom schwersten Kaliber, allein Sachverständige versichern, daß diese Schiffe, wie die

*) So soll z. B. ein in Begeßad gebautes Kanonenboot nach Dänischem Muster, d. h. mit Rudern, gebaut sein, obgleich Sachverständige behaupten, daß derartige Schiffe nur den örtlichen Verhältnissen der Ostseeküste entsprechen, während die Verhältnisse der Nordseeküste die Verwendung von Segel-Kanonenbooten forderten.

meisten Kauffahrteischiffe, zu schwach gebaut seien, um nur ihr eigenes Feuer, geschweige denn das Feuer feindlicher Kriegsschiffe auszuhalten *). Diese Schiffe würden daher den wohlarmirten Dänischen Fregatten nur eine willkommene Beute sein, weshalb man denn auch Zeitungsnachrichten zufolge in Hamburg darauf, dieselben dem Feinde gegenüberzustellen, zu verzichten und sich damit begnügen zu wollen scheint, sie als Uebungsschiffe zur Heranbildung der Mannschaft für die anzukaufenden oder neu zu erbauenden wirklichen Kriegsschiffe zu benutzen.

Wenn wir aber sagten, es sei die Zeit bisher nicht ganz ungenutzt vergangen, so glauben wir ferner dahin rechnen zu dürfen, daß die Marine-Commission des Bundestages, wie der Marine-Ausschuß der National-Versammlung, sich damit beschäftigt haben, Erkundigungen einzuziehen, ob und wo zur kriegsmäßigen Ausrüstung geeignete Schiffe zu kaufen seien (mit welchem Erfolge, müssen wir freilich dahin gestellt sein lassen), daß man Gutachten eingezogen hat über die Frage, wie eine Kriegsmarine am angemessensten und den Verhältnissen Deutschlands am meisten entsprechend einzurichten; ganz besonderes Gewicht glauben wir in dieser Beziehung aber auf den Bericht der aus dem Hamburger Marine-Congreß hervorgegangenen Marine-Commission legen zu dürfen, welcher darthut, daß Deutschlands Marine wenigstens so stark sein

*) Es ist freilich von verschiedenen Seiten darauf hingewiesen, daß Nord-Amerika, daß die Griechen in ihren Unabhängigkeitskriegen mit vielem Erfolge Kauffahrteischiffe als Kriegsschiffe ausgerüstet hätten, allein eines Theils dürfen wir dabei nicht übersehen, daß die Griechen, ein seegewandtes Volk, den Türken gegenüberstanden, daß ihre so wie die nordamerikanischen armiten Kauffahrer vorzugsweise als Kaper agierten und als solche nur Kauffahrern gegenüberstanden oder anderen Kapern, die dann in der Regel nach Sitte damaliger Zeit weiter nichts waren, als Kauffahrer, die von der Regierung Kaperbriefe erhalten, um den Handel des Feindes zu stören und auf ihre eigne Hand den kleinen Krieg zu führen.

In Bezug auf den Bau der Kriegsschiffe und deren Festigkeit erlauben wir uns das von Brommy angeführte Beispiel (»die Marine« S. 22) der englischen Fregatte »Hife« zu wiederholen, die vor einigen Jahren, von Quebeck auslaufend, an Grund geriet, einen Theil des Kiels und der Bauchplanken losröhrte und dennoch ihre Reise nach England glücklich vollendete.

müsse, daß es mit Erfolg den Seemächten zweiten Ranges entgegenreten könne, und nachweise, welche und wie viele Schiffe zu dem Ende und zum Schutze des deutschen Handels in fremden Gewässern angeschafft werden müßten. Näher auf diesen Bericht einzugehen, würde eines Theils zu weit führen, anderen Theils möchte es aber auch nicht angemessen sein, jetzt, wo die Hoffnung auf einen baldigen Frieden mit Dänemark wieder weiter zurückzutreten scheint, die desfalligen Pläne in ihren Einzelheiten darzulegen. Wir glauben uns daher darauf beschränken zu müssen, daß in jenem Berichte empfohlen wird, Segel-Fregatten zu 60 und zu 40 Kanonen schwersten Kalibers, Dampf-Fregatten mit Schrauben (weil in diesen die Maschinerie mehr gegen das feindliche Feuer geschützt ist) und Dampf-Corvetten mit Schaufelrädern zu bauen oder anzukaufen, sowie eine Flotille von Kanonenbooten theils nach Dänischem Muster (für die Ostsee), theils nach Holländischem Muster (für die Nordsee) zu bauen. Es liegt hierin wenigstens ein bestimmter Plan vor, und es wird ein Anschließen an denselben denjenigen möglich, die ihren Eifer für Begründung einer deutschen Marine dadurch bethätigen wollen, daß sie sogleich anfangen zu bauen. Zwar ist jener Plan noch nicht von der Central-Gewalt angenommen und zur Ausführung genehmigt, allein durch ein Anschließen an denselben, auch vor der förmlichen Sanction desselben, wird keinesfalls einer etwaigen anderen Organisation der Marine vorgegriffen, weil die beantragten Schiffe alle der Art sind, daß sie in jeder deutschen Marine vorkommen werden, was z. B. nicht der Fall sein würde, wenn man jetzt anfangen wollte, Briggs, Schooner, Kutter ic. zu bauen, welche nach dem mehrerwähnten Berichte als für die deutschen Verhältnisse unangemessen verworfen sind, von denen es also mindestens sehr zweifelhaft sein würde, ob sie in der demnächstigen deutschen Marine einen angemessenen Platz finden würden. Es fehlt uns für den Beginn des Baues von Kriegsschiffen freilich auch noch an als durchaus gut anerkannten Vaurissen, sowie an kundigen Marine-Constructeurs, allein es ist auf die Herbeischaffung auch dieser Bedacht genommen, und es wird der letzteren für den Bau der kleinen Flotille, der Kanonenboote nicht so sehr bedürfen.

Es ist, wie schon oben erwähnt, an mehreren Orten mit dem Bau von Kanonenbooten begonnen; die Zeitungen haben uns berichtet, daß in Begeßack und in Kiel deren bereits von Stapel gelassen, und dem Vernehmen nach wird in mehreren anderen Ostseehäfen, namentlich auch in Preußen, der Bau solcher Schiffe von Seiten der Regierung aufs eifrigste betrieben; ein Gleiches können wir freilich von unserem Lande zur Zeit noch nicht sagen, es hat sich indessen sicherem Vernehmen nach unsere Staatsregierung seiner Zeit, bei Unterstützung des Berichts der Hamburger Marine-Commission, bereit erklärt, sofort eine Dampf-Corvette und mehrere Kanonenboote in Angriff nehmen zu lassen, sobald die dazu erforderlichen Risse mitgetheilt sein würden, hat sich auch dem Vernehmen nach bemüht, den zur Zeit in Deutschland anscheinend noch nicht vorhandenen Riß eines holländischen Kanonenboots unter der Hand herbeizuschaffen, so daß nicht daran zu zweifeln ist, es werde, sobald solche Risse vorhanden, mit dem Bau wirklich begonnen werden. Daneben hat unsere Staatsregierung aber auch die Herbeischaffung aller derjenigen Materialien und Nachrichten verfügt, welche für die Wahl der Jade oder der Weser zur vereinstigen Anlegung eines deutschen Kriegshafens sprechen könnten, um solche dem vereinstigen Admiraltätschofe zur Berücksichtigung vorlegen und empfehlen zu können.

Wenn dieses die gegenwärtige Lage der deutschen Marine-Angelegenheit, so entsteht die Frage, was ist jetzt die Aufgabe der zur Unterstützung dieser Angelegenheit gegründeten Committées in unserem Lande. Bekanntlich sind von mehreren derselben Beiträge für Gründung der Marine unter verschiedenen Bedingungen gesammelt, bald als freiwillige Gabe, bald sind Geldsummen unterzeichnet „in Anrechnung auf eine vorausichtlich auszuscheidende Flottensteuer,“ bald wieder so, daß die demnächstige Erstattung der gezeichneten Gelder vorausgesetzt wird, und vielleicht noch auf andere Weise, unter noch anderen Bedingungen. Betrachtet man aber diese verschiedenen Arten der Unterzeichnung, so läßt sich nicht verkennen, daß der Ausführung der dabei gestellten Bedingungen zum Theil nicht unerhebliche Schwierigkeiten entgegenstehen werden. So z. B. glauben wir bezweifeln zu müssen, daß bei uns eine



eigentliche Flottensteuer wirklich werde ausgeschrieben werden; es ist vielmehr nicht unwahrscheinlich, daß der Beitrag, den Oldenburg für die deutsche Marine zu zahlen haben wird, ebenso wie die übrigen Bundeskosten, mit auf das allgemeine Budget gesetzt und daß dann das, wie allerdings wohl zu erwarten steht, vorhandene und wohl nicht unbedeutliche Deficit durch eine Steuer werde gedeckt werden, wobei sich dann aber schwerlich genau wird sagen lassen, der wie vielste Theil dieser neuen Steuer eine Flottensteuer ist, wie die Anrechnung der gezeichneten Beiträge darauf geschehen müsse und könne.

Unter den vorliegenden Umständen, und in der Voraussetzung, daß das Erbieten unserer Regierung zum sofortigen Bau von Kriegsschiffen werde ausgeführt werden, unter der fernerer Voraussetzung, daß die hierfür verwandten Kosten demnächst bei einer allgemeinen Abrechnung der deutschen Staaten unter sich in Anrechnung werde gebracht werden, endlich unter der gleichfalls wohl nicht unbegründeten Voraussetzung, daß die für Ausführung jener Bauten erforderlichen Gelder in der Staatscasse nicht baar vorhanden sind, glauben wir nun uns folgenden Vorschlag an die verschiedenen hier im Lande befindlichen Comités für Beförderung der deutschen Marine erlauben zu dürfen:

1. die als freiwillige Gaben gezeichneten oder eingezahlten Gelder werden, sobald der Bau von Kriegsfahrzeugen begonnen wird, unserer Staatsregierung unter der Bedingung zur Verfügung gestellt, daß dieselben bei der demnächstigen Abrechnung nicht in Anrechnung gebracht werden, wovon dem Marine-Ausschuß der National-Versammlung Nachricht gegeben wird. — Es würden durch eine solche Verwendung der Gelder dieselben im Lande bleiben, aber doch dem Gesamt-Vaterlande zu Gute kommen und man würde bei einem solchen Verfahren den Comités gewiß nicht mit Recht den Vorwurf der Sonderbünderei, der einseitigen Wahrung der Sonder-Interessen machen können. Von diesem Schritte würde dann

natürlich von Seiten des Comités dem Marine-Ausschuße der National-Versammlung Nachricht zu geben sein.

2. es werden die unter gewissen Bedingungen gezeichneten Beiträge der Staatsregierung, etwa auf ein Jahr, als ein freiwilliges unverzinsliches Darlehn angeboten, um dieselbe auf diese Weise in den Stand zu setzen, ihr Anerbieten auszuführen. Daß die Staatsregierung dies Darlehn ausschlagen werde, wird kaum zu erwarten sein; es wird aber auch, wenn es irgend von Einfluß sein soll, für die Förderung der Marine bedeutend größer sein müssen, als die bis jetzt gezeichneten Summen sich herauszustellen scheinen. Wir hoffen aber auch, daß die Capitalisten unseres Landes einer kräftigen Unterstützung dieser deutschen Sache auf dem angeedeuteten Wege sich nicht entziehen werden, da es sich dabei nur um die einjährigen Zinsen handelt und nicht im Mindesten zu bezweifeln ist, daß die vereinstigten Stände diese Anleihe genehmigen werden.

Wir glauben diesen Vorschlag mit voller Ueberzeugung der verschiedenen, in unserm Lande bestehenden Comités zur Beförderung der deutschen Marine zur Befolgung empfehlen zu können, wir glauben ihnen aber zugleich auch ein gemeinschaftliches Wirken empfehlen zu müssen, damit wir nicht in unserem Lande das Bild des bisher nur zu sehr vereinzelt wirkens für diesen großen, vor allen Dingen eines gemeinamen Strebens nach demselben Ziele bedürfenden, Zweck wiederholen. —

Summi-Clasticum in Terpentiniöl aufgelöset

macht bekanntlich Zeuge, Leder u. lufts- und wasserdicht; diese Masse trocknet aber sehr schwer und bleibt immer klebrig. Durch einen Zusatz von Schwefelleber wird beiden Uebelständen begegnet.

(Notizblatt des Hannov. Gew.-Ver. 1818 N^o 1.)

Die Oldenburgischen Blätter erscheinen wöchentlich zwei Mal in zwei halben Bogen und werden am Dienstag und Freitag ausgegeben. Der bei der Bestellung zu entrichtende Preis beträgt 1 $\frac{1}{2}$ 36 $\frac{1}{2}$ Court., wofür das Blatt durch alle Postämter des Herzogthums ohne Aufschlag bezogen werden kann.

Herausgegeben und redigirt von G. Strackrian.

Verlag und Druck der Schulzschens Buchhandlung.