

Vorschläge
zur
Begründung
einer
Deutschen Kriegsmarine

von

J. And re sen - Siem ens,
Schiffbauer aus Helgoland.

Frankfurt am Main, 1848,
bei Carl Jügel.

AD BIBL.
UNIVERS.
MONAC.



Deutschland war noch in seiner Bertheiltheit, da schrieb ich, begründet auf einem Beispiele an den Griechen, über „Deutschlands Seegeitung: in der Handelsmarine eine Kriegsmarine zu erziehen.“ *) Es ging dabei darauf hinaus:

„Der Zollverein müsse bis zur Nordsee ausgedehnt, dann ein Differenzial-Zollsystem eingeführt werden; Schiffsbeder aber, die sich dann nach einem vorbestimmten Plane dazu hergäben, Schiffe so zu bauen, auch etwas bewaffnet auszurüsten, daß sie erforderlichenfalls vom Staate zum Kriegsdienste gewählt werden könnten und dafür enrollirt würden, genössen dafür einigen Zollerlaß: auf ihre Frachtwaren nämlich verstanden. — Um jedoch auch Damysböte zur etwaigen kriegerischen Anwendung zu haben, wäre für alle thunliche Occupirung von überseischen Verkehrslinien zu sorgen, u. s. w.“

Und diese meine Vorschläge fanden öffentlich den mannigfachsten Anklang; Ausführungen jedoch, worin es von höheren Mächten abhängig war, unterblieben.

Genug, in Deutschland kehrte es in der Jetztzeit sich um, und indem nun mit solcher Umkehr das Verhältniß sich zur Einsheit gewendet, erwacht imgleichen — und zwar auch abgesehen von dem Kriege mit Dänemark — das dringliche Bedürfniß einer Kriegsmarine. Warum?

Deutschland fühlt sich, bei künftigen Anmuthungen von außen her empfindlicher zu werden; der Kopf will hinsort auch nicht auf eine Zehe nur getreten haben; es will selbst den Gedanken an eine seelische schmähliche Wehrlosigkeit nicht ertragen; es ist ungeduldig, wie in sich zu Hause, so imgleichen über die See, reg-, streb-, ja begehrfamer zu werden; weiß dabei aber gar wohl, daß es dann auch, einerseits zur bessern Abwehr, andererseits zum geltenden Wollen, angemessene Kraftmittel in Bereit-

*) Buchhandlung von Robert Kittler, Hamburg, 1843.

schaft setzen müsse: was Wunder also das Marinebedürfniß — wie im Ganzen, so vom Einzelnen, politisch=natürlich gefühlt?

Mun, ich? — In Anbetracht meiner früheren Schrift und des geernteten Beifalls, durfte ich jetzt, als zur geraden Zeit der Ansichtung zu einem Werden und einer offenkundigen Dringlichkeit, gebührenderweise meinerseits nicht ermangeln. Wohl bemerkt jedoch: von der Erziehung einer Kriegsmarine, von einer Voraussorge, war bei mir die Rede gewesen, nicht von Kriegsmahregeln über Hals und Kopf! so daß ich es auch jetzt bei einer thunlichen Anpassung an das fröhliche Thema füglich bewenden lassen konnte.

Und somit machte ich mich gemäß der Zeitconstellation denn auch auf, um passenden Boden zu erreichen und Sinn zu gewinnen, nach dem (denn in dem selbstverständlichen Kriegsmarine-Territorium, Holstein, ja möglicherweise aller Gedanke nur an das augenblicklich dringliche Kriegsbedürfniß) nach dem Lande Oldenburg, als im westlichen Centrum Nord=Deutschlands so wohl qualifiziert, wie Holstein in seinem östlichen Centrum; machte dann meinen Vortrag in einer Volksversammlung der Stadt Oldenburg, und mit wahrem deutschen Patriotismus fand ich den Gegenstand aufgefaßt, bei Förderung bis zum Parlament in Frankfurt.

Demnach entstand eine zweite Schrift: „Die deutsche Kriegsmarine“*; die gegenwärtige jedoch gebe ich als mir nothwendig erscheinende näher erörternde „Vorschläge zur Begründung einer deutschen Kriegsmarine“, die von den früheren Abhandlungen zugleich das Nöthige bezeichnen, nämlich:

Auch eine Seemacht zu werden, das bedingt für Deutschland nicht nur selbstverständlich die Zeit, sondern auch der Selbstvorwurf den Deutschland sich, um es dahin zu treiben, unaufhörlich machen würde, wenn das Streben dafür nur zu unernstlich bliebe. Vieles aber kann es auch bald darin haben, wenn bei seinen herrlichen Gaben, Eigenschaften und Mitteln es will. Wie jedoch, wollte Deutschland, bei bedeutsamsten Hinzuthungen zu den gegen Dänemark angeschafften seewehrigen Mitteln, nun wohl zu halde auch seefräftig gegenüber stehen irgend seefräftigen Staaten — die es, bis auf weiters, doch nur als allenfallsige Seefeinde zu wähnen vermöchte? — Wollte in seiner Uneingewohntheit es sich übereilen, um sich dann in einem Minderfortschrittmaßigen schon zu bewundern? — Wollte es sich in eine Menge Millionen erste Auslagen, und in bald gleich so viele Zinsen-,

*) Schulzesche Buchhandlung (W. Berendt), Oldenburg, 1848.

Unterhaltungs- und andere Bedürfniskosten stürzen, — seine Landmacht darum betrüben, damit alle seine gewohnte, und anscheinlicherweise noch dringlichst nothwendig werbende, Kraft zertheilen, um wenn nun ein kraftvoller Seefeind zu lange verzögerte, wenn ein gerade jetzt zur deutsch-dänischen Kriegszeit auftauchender, den größten Handels- oder Colonialmonopolstaaten zu meist interessanter Grundsatz, „der künftighin stets neutral zu bleibenden Handelsfahrt“, die Obhand gewonne, zeitweilig nichts weiter als einige Paradesouren damit zu machen; oder zu Hause, in einer auf natürlichen Vergang liegenden Marine, einen lästigsten Ballast auf sich zu haben, an der folcherart der Sinn erftürbe, und der sich, wenn endlich gegen einen starken Feind eine wahre Gebrauchszeit einträte, unbeholfen, wie ein Ballast, würde machen?

Ein Unterschied: ob bei einem Lande, auch während Friedens, mehr einige stete wirkliche Berufsbeschäftigung für Kriegsschiffe vorhanden; und auch: ob eine Nation eine Insel-, Halbinsel- oder Seeanwohnernation ist.

Gesetzt jedoch, Deutschland begnügte sich mit der sofortigen Herstellung von dem was den dritten Theil einer Seemacht zu nennen: es stellte sich, ohne wirkliche Gebrauchsanwendungen derselben, dann bei einem möglicherweise eintretenden neutralen Schiffahrtsprinzip, leicht gleich. Last genug wäre schon da; der anfängliche Zuschnitt für eindritttheilige Leistungen bliebe, um jeden Schwung zu ersticken, leicht zu sehr zu Grunde liegend; so daß zu seiner Zeit, gegen einen recht kräftigen Seefeind, eine ausreichende Ergänzung zu sehr dürfte verfehlen, und es somit noch nichtsdestoweniger das Verlustloseste und Erfolgvolleste verbliebe, ihn an's Land kommen zu lassen und ihn dann zu empfangen.

Freilich (denn Entgegnungen mögen gerne auch zu machen seyn) gegen kleine Nationen, wie der Entsendung von Consuln u. s. w. ein Ansehn, allenfalls einen Nachdruck zu geben! Aber in der Ferne macht es sich auch gegen minderbedeutsame Völker leicht schwieriger, als vermutet; Andere lassen imgleichen wohl nicht die Finger aus dem Spiele: und was endlich hatte denn eigentlich Deutschland schon von kleinen Nationen zu erdulden? — Ich meine, es habe sich bei Deutschland vor Diesem von Beschwerissen bei andern von größerem Maßstabe gehandelt, — Beschwerisse nämlich, die auch bei einer Drittels-, oder einer verborbenen, deutschen Seemacht sich selbst wohl könnten mehren!

Somit, und überhaupt, erscheinet es, wie auch im Allgemeinen anerkannt wird, mit einer deutschen Marine eine eigenthümliche Räthselhaftigkeit zu seyn, und wer es mit derselben, bis zur wahren Diensterfüllung hin, zu leicht und selbstfolgemäßig halten sollte, der kennt es möglicherweise noch weniger, als er glaubt. Was immer jedoch! will Deutschland fernerhin nicht schmähliche Zurücksetzungen und namenlose Einbußen erleiden; will es

bei einer wichtigsten Wehrermangelung sich durch Selbststurzirung nicht jede Nachtheiligkeit nur noch vergrößern; so muß es vorwärts auf dem seelischen Wege, nicht einmal säumen darf es dafür.

Soll ich meine Meinung dazu sagen? — Nun, ich will's ja, und ich habe wohl oft so meine eigene Meinung: was schwierig scheint zu erreichen, läßt sich manchmal spielend erreichen.

Vorbehältlich der durchdringlich-fühlbar schlagenden Fälle, die bei einem erwachten deutschen empfindlicheren Gefühle und einem entschiedenen Regen, Streben, ja Begehrn (nämlich den Neigungen und Interessen anderer Weltbevölkerungen gegenüber) allerdings wohl eintreten könnten, versuchen wir's auch einmal (benn gewisse höchstkluge Leute in England, auch in Nord-Amerika arbeiten — man sitzt eben im Vollbeste und in unendlicher Aussicht — ja sogar an den ewigen Frieden) mit Friedens-, mit Neutralhandels- und Civilisationsgebanken; so daß für Deutschland eine wahre Kriegsmarine überall leicht gänzlich überflüssig würde. Nichtsdestoweniger jedoch, trauen wir zugleich auch nicht zu sehr dem Frieden — der, nebenbei gesagt, die Voraussprünge über die Erde hin mit allen Ausdehnungsconsequenzen gewissermaßen monopolistre; vielmehr seyen wir dabei eingedenk, wie ein, solcherart sich bestimmigerweise angebendes, friedliches Weltstreben auch für Deutschland mehr austragen mag, als Kriege irgend zu gewähren vermögend; daß übrigens schon mehr, als ein einseitiges, ein vielseitiges Ausbreitungstrachten zur hochbelobten Weltkultur werde gereichen: daß weiter aber für den, der sich rüftig macht, nur so eher Einräumung geschieht; daß endlich bei augenscheinlicher allenfallsiger Kampfbereitheit, die Neutralität und der Frieden doch so verlässiger geschert seyn würde.

Und in solcher Betrachtung nun eben stellte sich mir für Deutschland ein Kriegsmarinesystem, und zwar in sofern in natürlicher Selbstfolge an die Ideen meiner genannten früheren Schrift, „Deutschlands Seegestaltung“, heraus, daß ich, wie angeführt, jetzt zur Zeit der sich machenden deutschen Einsicht, und welche Einsicht auch ein mehr selbstständiges Staats-Thun und Streben erheischt, bloß eine Anpassung mache, nämlich in folgender Weise:

Mit Genehmigung Deutschlands, und auf ganz Deutschlands Rechnung, wird nunmehr auf Seiten der Nord- und Ostseestaaten an die Herstellung von solchen Schiffen gegangen, die zum Kriegsdienst schon geeignet sind, auch vom Staate mit einem Geschütze ausgerüstet und von demselben mit Mannschaft besetzt werden; welche Schiffe aber bis zur Zeit eines Staats- oder Kriegsgebrau-

ches, der deutschen Handelswelt, allenfalls auf Termine von Jahren, als Frachtfahrer zur contractlichen Verfüzung stünden; oder auch ohne weiteres, und möglicherweise auf wenig oder unversuchte Gegenden, zur Fracht- oder sonst zur Auswanderungsfahrt ange- schlagen würden: und das alles in der Absicht, um auf solche Weise, 1) neben dem etwaigen kriegsmäßigen Zu- stattenkommen solcher Staatschiffe an und für sich, 2) zum mathematischen Kriegsschiffbau, und damit zur Erzeugung einer fortschrittmäßigen Kriegsmarine hinzuarbeiten; dann 3) nach solcher Erzeugung, der wirklichen Kriegsmarine zur Unterstüzung, 4) aber, gemäß des anfänglichen Systemes, derselben auch für alle Folgezeit zur Fortentwicklung zu gereichen.

Und dies wäre auszuführen, a. mit Schoonern, Schoonerbriggs, Briggs und Fregatten, als alle von scharfer Bauart und für den Kriegsdienst fähig, indessen dann die kleineren Fregatten als Corvetten, die größeren als wirkliche Fregatten dienen könnten. Weiter, b. mit Schiffen der für unsere Gegenden thunlichst großen Sorte, mehr lastträchtig gebauet, worin wir schon kleine Linienschiffe hätten.

In der Kauffahrteischiffahrt eigneten die genannten kleineren Schiffe sich namentlich fürs Mittelländische Meer, die West- auch Ostseeküste von Africa u. s. w.; die größeren für Süd- und Nordamerika, Ostindien, China, Australien, auch zur Südseefischerei. Nebrigens macht es ja hinsichtlich der Berechtigungen zur Handelsfahrt von Hamburg, Altona, Bremen, Emden, oder von deutschen Ostsee- und andern deutschen Häfen, keinen Unterschied mehr, an welchem deutschen Platz ein Schiff erbauet worden, oder nach welchem es hingehört.

Dabei ist nun freilich zu erinnern, daß die bemeldeten kleineren und größeren Schiffe, weil scharf und nicht hoch gebauet, und deshalb bei beschränktem Ladungsraum, zwar nicht gerade wie sonst dergleichen Frachtfahrer rentiren würden; doch erheischt, bei thunlichster Kostendeckung, unser eigentlicher Zweck, und eingedenk der enormen Kosten einer Kriegsmarine, daß Opfer auch keinesweges gescheutet seyn müssen; und wo hingegen wiederum bei unsfern genannten größten mehr lastträchtigen Schiffen, im Vergleich zu andern Handelsfahrern, kaum ein Unterschied anzunehmen bleibt. Nebrigens brauchten alle diese Schiffe, als für Staatsrechnung fahrend, keine Assuranz, was im Verlauf von Jahren wohl ganze Schiffswerte zu ersparen im Stande. Auch hätten sie ihre eigenen Havarien zu stehen, oder „frei von Havarie Große“ zu fahren (so daß die Ladung nichts dazu beiträgt)

was für die Engagirung derselben auf Jahrcontracte, oder (wenn man den rechten Grund dafür annehmen will) bei der Frachtfahrt überall, nur zu ihrem Vorteile seyn könnte.

Bei den obigen Schiffen, die entweder theils sofort, theils bald, für den Kriegsdienst anwendbar wären, findet sich jedoch (wie Kutter, als kleinste, sonst aber passliche) eine mittlere Gattung ausgelassen, was darin seinen Grund hat, weil in der Stelle dieser (von mehr lastträgiger Sorte gemeinet) auch gewöhnliche Kaufahrer zu wählen stünden; da sie, nachdem der obere Schiffstheil niedriger gemacht worden, gute schwere Korvetten vorstellen würden. Sie finden sich daher nur aus der Ursache hier ausgelassen, weil die Instandsetzung derselben zuförderst schon ziemliche Arbeit und Kosten erfordert.

Damit nun aber befähme der Staat nicht nur schon Schiffe zur nöthigen Verfüzung für Missionen, Demonstrationen, oder selbst für kriegerische Fälle, und ülte er sich nicht nur auch zugleich für einen regelrechten Kriegsschiffbau, und für die Kenntniß und Erlangung von Erforderlichkeiten überhaupt, ein; sondern, indem solche Schiffe auch durch den Staat bemannet würden, bildete er sich, als fahrend mit schnellst segelnden, mit Geschütz versehenen, allenfalls zum Krieg bestimmten Schiffen, und sich gelegentlich, meist zur Lust, kriegerisch einübend, auch seekriegsfähige und muthige Mannschaft aus — so mehr bei dem Ab- und Zugang von Mannschaft, wie es bei der Schiffahrt gewöhnlich ist.

Ein schnellsegelndes Schiff macht nämlich vorzugsweise den muthigen und kühnen Seemann; ein seekriegerisches Schiff aber wird ihn schon seekriegerisch machen: als mein, bei den Griechen entnommener, Grundsatz.

Zugleich würden durch die Augen Aller, wie durch gemachte Bekanntschaften, dann auch durch sich einfindende brauchbare Fremde, dem Auslande Arten und Weisen abgewonnen; Capitaine, Steuerleute und Bootsmänner aber ließen sich (jeder, wie zunächst für ihn gebührend) die Seekriegstaktik und sonstige Chargen gelegentlich anliegend seyn.

Es könnte somit der Staat auch bald einige wirkliche Kriegsschiffe fertig legen, wobei er zugleich zu einem, späterhin etwa nöthig werdenden, mehrfachen Anbau und zu Ausrüstungen so besser vorbereitet würde; bei einer Anzahl von erzogener befähigter Mannschaft aber, befände eine so größere Anzahl neuer Mannschaft sich schon so eher eingelübt. Die Uebung und Tendenz wäre in Cours gesetzt, und theilte sich ohnehin schon der Seemannschaft des ganzen Landes mit.

Besonders bei den höheren Stellen wären jedoch bloße Gunst und Vetterlichkeit zu vermeiden; das Volk wäre gerecht und gut zu behandeln, ihm alle erlaubte Freiheit zu lassen, und müßten allerlei nutzlose

Plackereien und Verkümmерungen seiner Ruhezeiten nicht seyn. Wohl findet nämlich das Schiffsvolk sich öfters mannigfach leererweise turbirt, auch sonst zu nahe gethan. Ich sage das: denn durch Ungerechtigkeiten, durch Geschrebenheiten und blinde Greiferungen, ließe sich äußerst viel verderben. Und für plattdeutsche Gegenden bleibe doch ja das plattdeutsche Commando, noch länger als diese Sprache allhier dauern wird, denn sie hat ihre eigenthümliche Kraft dafür.

Während des Friedens wären diese zu Rede stehenden Schiffe, so weit thunlich, auf bestimmte Termine engagirt; kämen Kriegsanscheine, dann würden sie sofort gekündigt, und hätten sich, wenn im Auslande, schleunigst zu Hause zu begeben, bei im Schiffraume mitfahrendem Geschütze, sich aber vor ihrem Abgange möglichst vollständig zu rüsten, und bei Kenntniß von andern Schiffen ihrer Art in Häfen in der Nähe, mit diesen, für bessere Wehre, Camerabschafft zu machen. Mit solchen Schiffen die nach mehr indirekte Gegenden abgegangen, müßte es freilich so hin, daß ihre Rückunft abzuwarten bliebe.

Mit unsren Schiffen wäre es also ein Kriegsschiffbau- und Mannschaftsbildungs-, nach der Herstellung einiger wirklichen Kriegsmarine, ein Unterstützungs-, dann (als für immer in der Weise fortfahrend) ein stetes Entwickelungs-, somit ein drei- oder vierfaches System.

Und freilich, brächte ein eintretender schwerer Krieg, bei dann zu vermehrnder Zahl der wirklichen Kriegsschiffe, auch leicht wieder des Marinewesens zu vieles, um gleichwohl während Friedens zu große Unterhaltungen und Versorgungen auf sich zu haben. Räthlich jedoch würde es auf den Fall seyn, daß solche Kriegsschiffe, bei welchen die Kosten zu hoch zu werden droheten, lieber hinsägen bis zur Nothwendigkeit des Gassirens, um bei einem später wieder eintretenden Kriege, in ihrer Stelle wiederum neue anzuschaffen. Zwischen schweren Kriegen pflegt ja auch eine lange Zwischenzeit zu seyn. Das Stilleliegen, besonders in frischem Wasser, ist Schiffen höchst schädlich; so mehr den neuen, in welchen dann bald der sog. Roth-Ulm sich einstellt, der leicht über das ganze Schiff geht, und bei einer gelassenen dünnen Außenkruste, alles Eichenholz verzehrt. Im Seewasser in der Fahrt, konserviren sie sich dahingegen am besten. Der Verbrauch am Inventarium aber würde bei unsren Schiffen unter Erwerb wieder ersetzt.

Indessen gehören, ihrer meistens entschieden dienlichen und erfolgovollen Brauchbarkeit wegen, Dampfböte auch vor allen Dingen zu einer bereit zu haltenden Kriegsmarine. Sie können fortan auch überall die Anwendung von Kriegsschiffen nur vermindern; obwohl (da bei Dampfböten die Abhängigkeit von der Versorgung derselben mit Steinkohlen, wie von der zu leicht möglichen Zerstörung der Maschinerie, und dann die Kostspieligkeit derselben, wieder

bedenkliche Nachtheilighkeiten sind) sie, Kriegsschiffe nämlich, als an und für sich dienliche Seemachtsvergrößerung, und eben weil sie, als Segelschiffe, doch eine besondere Gestung behaupten, auch fernerhin den eigentlichen Namen der Marine vertreten werden.

Dabei bis auf Weiteres dahingestellt, in wie fern meine, in der oben-nannten jüngsten Schrift angebute, mechanische Methode, um bei Windstille oder zu geringem Winde, Kriegsschiffen die, unter solchen Umständen ihnen abgehende, Wendungs- oder Schwenkungsfähigkeit zu ersezten, u. s. w. sich bewährt finden dürfte; und was schon eine ganz bedeutende Aufwägung der Beschrifung der Dampfsböte, im Verhältniß zu Kriegsschiffen, seyn würde. In einer Seeschlacht zwischen Flotten würde, auf ihrer Seite, folche meine Methode den Sieg schon leichter entschieden machen.

Um desto mehr Dampfsböte zu bekommen, müßte jedoch Deutschland sich entweder auf überseeische neue Dampfbootlinien legen, oder sich in dergleichen bereits bestehende Verkehrslinien einzubringen suchen, um dann (wie es bei andern Nationen vorbestimmt ist) auch die sich angeschafften größeren Dampfsböte etwaigenfalles für den Krieg zu benutzen. Wie es sich aber mit neuen Linien schon ausweisen kann, so wäre es mit einem besagten Hineindringen auch schon so eher thunlich aus dem Grunde, weil bei überstarkem Verbrauch von ausländischen Producten, es ja bei seinen Bestellungen, auch die Befrachtung bedeutend in seiner Gewalt, übrigens mindestens über die eigenen Briefposten zu gebieten hat.

Bisher schien freilich nur gedacht zu seyn, als könne nur Amerika auf Deutschland dampffahren; nicht, umgekehrt, Deutschland auf Amerika. Solche Dampfsböte aber, die mögen noch schießen, daß es durchdringt!

Nun wollen wir von Entgegnungen, die gemacht werden könnten, einige hervorzuheben suchen; und, wahrlich, bis ich mich noch etwas besser entsonnen, meinte ich selbst mehr Opposition zu machen, als in der Wirklichkeit der Fall zu seyn brauchte und der Fall seyn würde. Demnach gesagt:

1) „Der Staat müsse sich nicht in die Handels Schiffahrt mischen.“ — Nun, er mischte sich nur allein in Etwas in die Interessen der Rheder, die bei den Frachten ihrer Schiffe ihren Vortheil suchen: gar nicht, auch in den Handel. Dahingegen jedoch wieder möchte unser System, a. in Schranken gehalten werden, daß es nicht zu tief eingebriffe; b. tritt unter errungener politischer Freiheit jedenfalls Seeverkehrausdehnung ein, so daß es auf einigen Theil davon schon nicht anzukommen brauchte; c. sagte ich von minder- oder unbesuchten Gegenden, wohin also bis weiter die Schiffe unserer Rheder

kaum, oder gar nicht kämen; d. aber handelte es sich von der Auswanderungsfahrt, die leichtlich dahin auszudehnen stünde, daß Staatschiffen davon wohl ein Theil, oder vielmehr ein eigener Anteil, zukommen könnte.

2) „Mit den minder oder unbesuchten Gegenden ist es zu unserer Zeit nicht mehr weit her; Alles wird scharf nachgespürt.“

Angenommen: ja, von den Engländern, Amerikanern, auch den Franzosen, so mehr; von deutscher Seite jedoch wohl noch ungleich weniger, als man selbst möchte vermeinen. Und ein ganz Anderes, als wozu ich im Stande bin, wird sich darüber schon sagen lassen: hinwerfen will ich hier vielmehr nur eine Meinung.

Zwischen dem Indischen und dem Stillen Meere sind noch große, und noch viele mehr der kleineren und kleinen Inseln. — Uebrigens ist Africa da, und, wie die Westküste desselben, dürste doch auch wohl dessen Ostküste, bis ins Nothe Meer, dann auch die Küste von Arabien, nicht zu verschmähen seyn. Vor dieser letzteren Tour haben wir indeffen auch die Insel Madagascar, von, ich glaube, 16000 geogr. Quadratmeilen und an die 4 Millionen Einwohner. Die Engländer und Franzosen schienen jüngst um Madagascar zu rivalisiren, folglich müßte nothwendig daselbst etwas los seyn. — Wenn wir einigermaßen dafür im Stande wären, dürste sich mit der Zeit schon mit den Majestäten allda verhandeln lassen, unter der Bedingung: „Wollen die Engländer euch das Land wegnehmen, so halten wir's mit den Franzosen; wollen die Franzosen es wegnehmen, mit den Engländern“. Nur müßte ein Wort, ein „deutsches Wort“ seyn. — Natürlich würde man eintretenden Falls auch eine Anzahl besser ausgerüsteter Schiffe hinzusenden haben. Nicht zu wenig jedoch nähme Deutschland leicht schon bedeutend Anteil an die Verinteressirung, oder (wie heißt es?) Civilisirung der Welt; denn wie zahn werden nicht schon Menschen bei ihrem Interesse? Und nun wie so mehr, wenn Interessen sich einander treiben?

Somit hätten wir in Africa u. s. w. in Summa = Summarum noch einen ganzen Erdtheil, der noch höchstens ins Gebet zu nehmen stünde. — Es würden schon Stoffe und Sachen genugsam anzubringen seyn, um Elephantenzähne, Goldstaub, Specereien, Arzeneien, Färbereien, Edelsteine und sonstige Waaren retour zu nehmen.

Zu solchen Touren aber gehörten eben unsere oben angeführten Schiffe der scharfen Art, da auch zu viel Ladungsraum höchst überflüssig wäre. Um den Küstenhandel zu treiben brauchten sie ein kleines Schooner=, wohl lieber ein Luggerfahrzeug, was ein eisernes seyn könnte — eingerichtet, auseinander genommen, im Schiffraum mitgefahren, und leicht wieder zusammengesetzt zu werden.

Gehört indessen schon die Westküste Africa's zu den von uns minderbesuchten Gegenden, so dürfte unser Besuch der Ostküste, unter dieser der von Madagaskar, wohl kaum einem erinnerlich seyn. Daß vor einigen Jahren ein Bremer Schooner das Rothe Meer befuhr, galt mindestens ein Wunder über Wunder! — Ich sagte auch von Arabien. Dieses bliebe noch bis in den Persischen Meerbusen zu umschiffen.

Alles jedoch, wie angemerkt worden, bloß hingeworfene Idee. Etwa ausnahmsweise wollte ich nur auftischen. So möchte wegen Verkehrs auf den Philippinischen Inseln, der westafrikanischen Gegend von St. Paolo de Loando, auch allenfalls auf Patagonien (namentlich an der atlantischen Seite), mit den spanischen und portugiesischen Regierungen Vereinbarung zu treffen seyn. Was sonst Besseres seyn möchte, mag man selber wissen.

In so weit aber (denn darauf wollten wir hin) wäre unsern Rhedern am allerwenigsten, ja gar nicht, in die Quere gekommen. Im Gegentheil, es wäre, da im Laufe der Zeit auch sie ihre Schiffe dahin senden könnten, ihnen gerade in die Hände gearbeitet. Und wie viel würde leicht dem Handelsverkehre, wie den Tuch- und andern Fabriken von ganz Deutschland genützt seyn? —

Die Mannschaft unserer genannten Schiffe aber hätte in dieser Geschäftsfahrweise doch wohl eine natürlichere Uebung, als bei bloßen Exercitiumstouren?

Uebrigens ließe sich für dergleichen Unternehmungsreisen, um zur bestmöglichen Frachtcompletirung zu gelangen, öffentliche Aufforderung an Speculanten in Deutschland machen; und wer dann dem Capitain nicht die Cargadeurschaft übertragen wollte, der könnte unter Passagevergütung einen Commis mitsenden.

Und dazu kämen nun auch ja gerade solche Schiffe zu Statten, bei welchen, als für Staatsrechnung und in einem Landeszweck fahrend, nicht geknausert würde, ob sie auch volle Frachten machten; während übrigens auf solche als die angeführten Gegenden die Frachtfäze so höher seyn müßten, und es je besser wäre, je mehr sie auslieferten. Der Handelsmann aber mag selbst wissen, wie er speculirt. Große Gewinne würde es geben, und verlustvolle gänzliche Mißrechnung auch. Uebrigens ließen sich sowohl, als um bloße Exercitiumstouren vorzunehmen, Schiffe auf dergleichen Ausforschungen absenden: praktische Geschäftsforschung jedoch bringt erst die rechte Erfahrung.

3) „Mit solchen Handelsstaatsschiffen fiele der Staat den Privatschiffbauern in's Fach.“

Ich meine, unsere Privatschiffbauer möchten auch wohl diese unsere Schiffe bauen. Doch da, nach unserm Grundsatz, bei diesen Schiffen zum

mathematisch legitimirten Kriegsschiffbau hingearbeitet werden sollte, und da es überhaupt, als für Staatsrechnung, nöthig wäre; so ginge es dabei freilich mit einem Bau nach verjüngten Modellen (eine Methode der Neuzeit) nicht an: sondern hätten sie einen gehörigen und berechneten Riß zur Approbation beim Staate einzuliefern, und nur darnach auch zu bauen. — Ja, es ginge auf die Art wohl recht füglich an, wir brächten es mit unsren Schiffbauern dahin, daß ihnen weiterhin auch der Bau von Kriegsschiffen anvertraut seyn könnte, möglicherweise selbst die größten. — Einen beispiellosen Schwung würden wir dadurch in unsre Schiffbauer bekommen: denn glaubt man, daß bei den großen Seenationen nur mathematische Schiffbauer sind? — Bei Kauffahrteischiffen lange nicht alle; sondern von den bloß erfahrungsmäßigen gibt es auch allda bei weitem die meisten. Und die gute Erfahrung reicht schon aus; als wohingegen in der Mathematik ja nicht mehr bei Schiffen gesucht seyn muß, als nöthig ist. — Und allen Respekt vor dem Studium und den Genauigkeiten beim Kriegsschiffbau: aber am theuersten kommt dieser; Vieles dabei ist leere Delicatesse und Prüderie; und am Ende ist dabei so wenig fast wie bei Handelsschiffen, für besondere Qualification und Dauer ein Ausnahmsweises erreicht.

Denkbar kämen wir also mit Privatschiffbauern ausreichend weit genug; so imgleichen mit allen Lieferanten von sonstigen Erfordernissen; sparten, zumal bei der Concurrenz unter ihnen, sehr viele Gelder; und sehr erhebliche Regierungsanlagen, an Werften und für eigene Fabrikaturen thäten nicht nöthig. Eine Hauptache jedoch dabei, daß in einer Admiralsität sich jegliches Wissen concentrire, um auch von da zur Verbreitung auszugehen zu können.

Dabei hätte, als ein Zwiefaches, Deutschland dann auch nicht Marine- und Privatzimmerleute und Gewerbetreibende, um, wie im Frieden, so im Kriege, immer einerseits sich im Leiden zu befinden; sondern, wie im Frieden, so im Kriege, wäre man in Nahrung. — Ein ganzer Hauptpunkt sicherlich dieser.

Somit also könnten auch schon Privatschiffbauer, und die vielen andern Gewerbetreibenden noch hinzu, einer Staatsbeinmischung wegen sich reichlich beruhigt fühlen.

4) „Die Verfügung von Staatsbeamten in solchen Geschäften spricht nicht an.“

Freilich nicht. Aber wer wollte dafür sogleich separate wirkliche Staatsbeamte anstellen? Um Schiffe an den Handelsstand auf Jahre oder Reisen contractlich abzugeben, machte einestheils schon so viele Mühe nicht; und daß anderntheils diese oder jene Schiffe in Fracht ausgehen sollten, auch nicht. Es ginge dabei bald nach Einer Form und Weise; und das

eigentliche Geschäft bliebe das der Schiffsmäkler. — Selbst große Rheder werden schon mit Einem Schreiber fertig, und mit einem Comptoir bloß klein. — Will Deutschland übrigens eine Kriegsmarine haben, so hat es bei seinen verschiedenen Ost- und Nordseestaaten- und Gewässern, auch Angestellte an Orten und Stellen nöthig. Es brauchte jedenfalls seine verschiedenen Marine-Anlagen; könnte auch (um nöthigenfalls wieder Schranken setzen und für sich selbst ratzen zu können) was den Bau von Schiffen, derer Reparaturen u. s. w. anbelangt, nicht nur ganz und gar von Privat- en abhängig seyn: so daß imgleichen für ausgedehntere besondere Geschäfte schon Leute da seyn würden.

Eine Marine bei Einer Admiralität, an Einem Orte, z. Ex. in Hamburg, herstellen zu wollen, allwo auch Schiffe wenigstens 50, ja wohl 75, und möglicherweise 100 Prozent theurer kommen, als in Deutschlands Häfen ost- und westwärts, das ginge doch nicht.*)

Bei mir versteht es sich nämlich gemäß des Bedürfnisses für's ganze Ost- und Nordsee=Deutschland, und dann der Qualification jeder Landesabtheilung, wobei auch wieder so viel Einfachheit als thunlich gesucht seyn muß, und es sich für die Nordsee in Einer, wie für die Ostsee in Einer Admiralität, dann aber wieder in Einem Kriegsministerium zu vereinigen hat.

5) „Unterschleife fänden statt.“

a) Es werde für Verwaltungen gesorgt, die sich selbst controliren; b) wären auch Angestellte und Schiffsmäkler, als von einander verschiedene Personen, da; c) an mehreren Stellen die gleiche Geschäftsweise, stellte sich bald ein Unterschied heraus; d) trate dabei leicht ein Eifer, sich's zuvor zu thun, ein; e) ist das Mittel der öffentlichen Rechnung da.

6) „Es würde, im Fall von Krieg, mit den beregten Schiffen doch nicht so ernsthaft seyn, als mit eigentlichen Kriegsschiffen, und welchen sie dann auch ja bloß zur Unterstützung bestimmt.“

Aber, wenn, wie gesagt, sie im Frieden bloß einiges Geschütz zu führen hätten, so bestimmt für den Krieg auch einiges recht derbes für sie. Möglich, sie leisteten dann schon mehr als Kriegsschiffe, wie gewöhnlich, mit gleich schwerem Geschütz in den Lagen ihrer Verdecke. Um nicht so viele

* Unter Umständen von mehr Unterschied bei den Schiffen selbst, als bei den Ausführungen und andern Kosten, möchte 50 Prozent anzunehmen bleiben. Die Kostspieligkeit der Schiffe hat bei Hamburg ja gerade im hohen Maße dazu beigetragen, daß es in der eigenen Schiffahrt, im Vergleich zu Bremen, bedeutend zurückgekommen. Nebrigens ist der Preis, den Schiffe vor Last im Bau und der Ausrüstung kosten, an der Weser, gleichwie in England und Amerika, auch an der Ostsee, als durchgängig allgemeiner Preis, bekannt; in Hamburg aber, wo mindestens jeder Schiffbauer meistens seine eigenen Preise hat, nicht so.

Mannschaft zur Bedienung zu gebrauchen, lieber minderes, etwas schwereres Geschütz, und dabei auch ausnahmsweise schweres, mag überhaupt vorzu ziehen seyn; dann (sich lieber etwas gefallen lassen, als übereilt verfahrend, und sich gegen das Entern hütend, wenn man selbst nicht entern will) nahe dran und tüchtig drauf, die vorzugsweise Kriegstaktik — es bald zu Ende zu machen, damit auch noch Schiff und Mannschaft bestens zu sparen. Und Brander, extraordinaires Geschütz u. s. w., ein sehr empfehlenswerthes Studium.

Im Sonstigen, und, wenn unsere Schiffe schwächer gehalten würden; so sey, außer bei Bombenschiffen, nur ja nicht von so großer Schusselfestigkeit, überall auch nicht von sonst außerordentlicher Stärke gewähnt; denn darin nimmt es sich bei Kriegs-, im Vergleich zu Kauffahrteischiffen wenig, nur mehr Accuratesen und Vorsichtigekeiten finden bei jenen Statt. So sind auch überseeische Verkehrsdampfschiffe, die für den Krieg bestimmt sind, mindestens wie ich sie kennen gelernt, nicht ausnahmsweise stark. Es gibt der Kriegsfahrzeuge auch, die sehr schwach sind. Ein, besonders in seinen Obertheilen, zu stark von Holz gebautes Schiff segelt schlechter. Die griechischen Schiffe, laut meiner „Deutschlands Seegeltung“, waren auch ja bloße Kauffahrer.

7) „Nichtsdestoweniger, doch immer noch Bedenklichkeit gegen das System!“

Nun es gibt dabei drei Fälle:

a) eine besondere Ausdehnung derselben, wofür wirklich im Voraus gute Pro- und Contraüberlegung anzurathen bleibt;

b) der Versuch im bloß minderen Maßstabe, als praktische und beste Vergewisserungsmethode. Weiter, wenn das nicht, dann tritt, bei der Nothwendigkeit dafür, die Errichtung einer regulären Marine ein: und wollte da nun, bei den schweren Kriegsschiffen, Deutschland

d) die leichteren oder kleineren während Friedens nur zu Exercier touren oder zu Kriegsspielereien, nicht auch zu irgend einer eigenlichen Art von Handelsforschung, oder directen Handelsförderung gebrauchen?

Ich denke mir, letzteres würde schon eintreten. Ich denke mir, meine wiederholten und abermaligen, zu sehr bekannt gewordenen, Anregungen einer Marine zuvor, würden auch so mehr einige Wirkung dahin üben: nur unter größeren Schwierigkeiten, könnte es schon leidlich auf Eins und Dasselbe hinaus — ich wäre meiner Sache jetzt schon sicher genug.

Wenn nun jedoch noch ein Besonderes, meinem System entgegen aufzustellen wäre, dann hätte ich am Liebsten schriftliche Notiz davon, die Punkte bedächtig vornehmen zu können. Bei Allem jedoch kommt es darauf

an, wie es getrieben wird; mit der Zeit pflegen sich die gehörig erfolg-
vollen Weisen erst zu finden; und anzunehmen ist nur, daß besser, als
er, Andere verstehen auf des Verfertigers Instrumente zu spielen.

Unterdeßenn könnten (wer kann nur einigermaßen jetzt im Voraus Urtheil darüber fällen?) ja so anhaltende schwere Kriegszeiten eintreten, daß selbst auch an Neutralhandelsgrundsätze jeder Gedanke verschwände; und damit eine Marine ihren Aufschwung, und unsere Seemannschaft ihre Fähig- und Muthigkeit, nur im Kriege müßte bekommen! —

Eine andere Sache wäre das. Sonst jedoch, noch ein Wort über Mannschaftsbildung geredet, so täuschen uns die jüngst sich vielfach gegen die Dänen rühmlichst bekundeten Muthigkeiten nicht! denn der eigentliche Muth, der zu seiner Zeit auch der Ueberzahl und kräftigsten Macht selbstverständlich-entschlossen entgegentritt, der will natürlich erzogen seyn; der will, wie in der Sache, so in seiner Befähigung, ein begründetes Selbstvertrauen haben; will wissen, sein Leben mindestens theuer genug d'r'an zu wenden.

Dahin aber ging vor allen Dingen — denn wichtiger, als mit den Kriegsschiffen, bleibt es mit den Menschen, die die That damit ausführen sollen — vom Anfange an besonders mein Princip: nämlich, nach dem Beispiele der Griechen, von welchen ich, bei ihrer sonst dafür seit je geneigten Natur, voraussegte, daß ihnen der seekriegerische Muth, den sie gegen die Türken schlagenderweise bewährten, auch zu großem Theile, selbstfolgemäß, auf ihren schnellsiegelnden, seekriegsartigen Schiffen eigenthümlich geworden: ein Princip, wobei für anfängliche Bildung und für allzeitige Fortbildung von Mannschaften, ich verbleibe; und welches sicherlich schon werth ist, daß man darüber rede und auch Etwas dafür thue — weiter wissend, daß bei großen Gewerbs- und Handelsvortheilen, diese auch wohl Etwas abgeben mögen.

Einerseits also eine Marine, als eine viele Millionen=Last, dabei eine fatale, meist todte, sich in sich selbst auflösende Last: dahingegen andererseits ein ermäßigtes, ein beliebtes, lebendiges, sich in sich selbst bestens erhaltenes Ertragniß, friedsam und direct zu Gunsten von Industrie und Handel, zur Weltverbrüderung, erfüllend die höhere Tendenz einer jeden Marine; dabei vorbereitet, um ernstest zu zeigen, daß die Bahn eingehalten bleibe; und ist somit darüber, oder zwischen beiden Seiten, zu entscheiden. —

Was möchten Industrie und Handel wohl eigentlich gewinnen?

Eine deutsche Marine aber bekäme, trotz aller jetzigen Verlegenheit bei der Frage, möglicherweise so hohen Aufschwung, als nicht zu ahnen vermocht.

Indessen nicht mit Africa u. s. w. (ich kenne die Schwierigkeiten wohl) nur gehöhnet! — Ich seze auf eine Karte nicht Alles. Mag's auch eine Muß seyn, die aufzuknacken gewußt seyn müsse; indessen zugleich ich mich auch gar nicht weiter an „minder- oder unbesuchte Gegenden“ binden würde, als zu verantworten stünde.

Bei Verwendungen übrigens erinnere man sich, was England Alles darauf gehen läßt, wenn es nur im Allgemeinen den Gewerben und dem Handel zum Aufschwunge gereicht.

Weiter meine ich auch überall, eine Großzahl Kriegsschiffe, als Blöcke, und Mannschaften, als stehendes Marineheer zum Aufstrecken, auf Zeiten von Jahren hinliegen zu lassen, sey nur ein sich noch an die Heidenzeit anknüpfendes altes System, nach welchem oft wiederholte Kriege zu führen, und stets neue Besitzungsroberungen zu machen gedacht: ein System, was in Zeit von 50 Jahren schon bedeutend mehr aus der Mode gekommen seyn dürfte; und wohin imgleichen namentlich das, zugleich für den Krieg bestimmte, Seeverkehrs-Dampfbootwesen mächtig wirken wird.

Im Uebrigen nicht sich geirrt. Mein System, wohl ein ziemlich famoses, ist ein neues; denn in solchen wirklich vorgefaßten allseitigen Lebenstendenzen war und ist es, meines Wissens nach, nirgends. — Wenn, z. Exempel, bei den Engländern die Ostindienfahrer und auch die Seeverkehrs-dampfböte allenfalls zur Verstärkung der Seemacht bestimmt sind, so liegt dabei auch nur diese Verstärkungsabsicht, dagegen gar keine eigentliche Heran- und Weiterbildungsmethode unter. Die ersteren sind nämlich auf Wehrhaftigkeit eingerichtete gewöhnliche Lastschiffe, die andern bloße Verkehrs-fahrzeuge; und durchaus kein weiterer Gedanke bei den Bemannungen, als daß sie, wie auf andern Kaufmannsschiffen, zur See fahren. Und hätten wir mit unserm Torf eine solche Küsten- und Auslandsfahrt, wie mit ihren Steinkohlen die Engländer, wir sagten so füglich wie die Engländer, es bildete sich Marinemannschaft dabei für uns aus. — So imgleichen in ähnlichem Betracht bei Amerika. Bei diesem gab die erste Freiheitswehre die Zuflucht zu Kauffahrteischiffen an. Bald jedoch machte es sich auch Kriegsschiffe, deren Zahl es klüglicherweise, Ersparungen wegen, noch bis hiezu nicht zu sehr vermehrte; und worin es, als in vollen Carrieren sich befindend, im Nothfalle sehr bald nachholen, übrigens aber das Masten von Handels-schiffen, um Korvetten oder Kaper daraus zu machen, die bald wieder ergriffene Weise seyn würde. — Somit kommt es dabei lange nicht mit unserm Systeme, das bei Geist und Leben eine Allseitigkeit erzeugen soll, in Vergleich.

Wie es indessen im Sonstigen für Deutschland immer genommen; so bleibt (da es ohnehin für lange Zeit nicht an eine bedeutsame offensive Seekriegerei denken kann) ein gerüstetes, friedliches Handels- und Ausbreitungsmarinewesen, dabei zugleich die so bessere Sicherung eines gewinnreichen Friedens, nicht nur eine sich für dasselbe vorschreibende, sondern auch die in Europa, in der Welt, wirkungsvoll-würdigste Politik.

Und durchaus beschränkt sind Idee'n, als wären Länder, oder wäre die übrige Welt bereits zu sehr besetzt, bemächtigt, versorgt; als wären nur noch zu große Gedigkeiten, Schwierigkeiten, Nutzlosigkeiten übrig; als würde zu unabsehbar verschlossen bleiben, was Andere behaupten, oder was sich selbst nicht will eröffnen; als — sey schon über und über vorgesorgt, die Welt zu civilisiren!

Ich sage: Man irrt sich mehr, als geglaubt: weit mehr! — Was Besitzthum ist, das bleibt nicht Besitzthum; einertheils nicht nach dem natürlichen Gange der Dinge, zur Vorbestimmung der Menschheit; anderntheils nicht, weil, zu unverschämt und zu ungerecht gegen andere Völker, man das wahre Civilisiren noch niemals verstand, es auch niemals recht verstehen wird: was sich dahingegen aber zu verstockt und wunderlich hält, das hat sehr leicht die Besitzungs-Cur noch erst zu bestehen; imgleichen ist eine Unendlichkeit des Deden noch lebensbefähigt.

Zu sehr auch werden Völkerschaften anderer Zonen für unsere Verhältnisse ungeeignet gehalten. Man irrt. Ja, man hätte sich, wenn offenbar vorhandene geistige Feuern zu Flammen werden erlodern! — Alle Völkerschaften, je nachdem der Umstand sich fügt, sind zu Hohem befähigt. Nun aber seyen, in der Seitenlänge, sie unserem Verhältniß näher gedacht; und weiter: was dann möglicherweise wir? — ein Verhältniß, dem wiederum sie nachzueifern hätten.

Es ist (abgesehen von Wechseln und Rücksälen) Fortschritt für unabsehbare Zeiten für alle Erdenvölker übrig: und es könnte gemeinet seyn, es wäre schon jetzt des Besonderen nicht werth, sich für ausbreitende Beteiligung daran im Denken und Thun etwas außergewöhnlich zu mühen?

Abgesehen jedoch von allem Neuersten, sind, wenn nur gewollt, auch ohnehin die bedeutungsvolleren deutschen Seestädte in künftiger Zeit dreimal so bedeutungsvoll, oder groß.

Es wird Huldigung des Rechtes und Gerechtigkeit gegen Deutschland's Einsheit walten. — Hoffentlich werden bei den ersten Unbequemlichkeiten, und bei den herkömmlichen und nationalen Eigenheiten, die Glieder bedenken, daß sie sich doch manierlich beim Körper zu fügen. — Hoffentlich bedenken die kleinen Interessen, daß ein großer Verband auch große Interessen dar-

bietet; daß zeitweiliger Minderbedeutsamkeiten halber, nicht für immer ein Alles verschärzt seyn müsse!

Indessen setzte, bei sonst contrairem Winde, ich meinen Cours nach Oldenburg. War's so recht?

Land Oldenburg ist eine Abtheilung von Deutschland, dem Zwecke wohl gelegen, dabei befähigt auch. Es hat an und in sich schon jegliches Bedürfniß — vorzugsweise Eichenholz; jegliche Gewerbllichkeit; Zimmer- und Seemannschaft in Vielzahl; Schiffbau, bei allem Fortschritt der Weser-gegend und aller Willigkeit; bei eigener binnenländischen und auswärtigen Schifffahrt, directen Verkehr. Dann, und noch mehr bei dessen Besitzthum an der hannoverschen Seite, beherrscht es die tiefere und zwiefach beschützbare Strecke der inneren Außen-Weser. An der Nordseeseite schließt es in sich den Jahde-Meerbusen, und Weser und Jahde bieten hier Aufnahme selbst für Kriegsschiffe der schwersten Sorte; dabei Grund und Boden für Werften und Docks zum Ueberflus.

Und zwar gilt, wie es passend seyn wird, unser System vom Rheine und der Ems bis zum Niemen; für Oldenburg jedoch, wovon es sich eben handelt, schreibt ein Marinewesen sich schon strategisch vor.

Man sehe nur die Karte. Ohne Wehrbarmachung der Jahde, wird der Schutz der Weser leicht höchst nutzlos; denn, von der ersteren her, überschritte ein gelandeter mächtiger Seefeind bald das schmale Zwischenland. Er beherrschte diese Butjadinger Halbinsel leicht gänzlich; fände sich dabei, auch bei gutem Mundvorrath, besonders gefährdet; sperrete die Binnenweser ab; beschossen von Blexen aus Bremerhaven; und wäre überall, bei Station für eine Menge schwerer Kriegsschiffe, die Jahde eine gefährlich schwache Stelle für den Norden Deutschlands.

Wie die Weser, wäre auch die Jahde bei einem selbstthätigen Marinewesen schon nicht nur abwehrsam geschützt, sondern auch offensive befähigt; die beiderseitigen Anlagen aber würden sich, zur größeren Einfachheit, schon im Hauptfächlichen zusammen ziehen lassen.

Die Weser und Jahde haben, wie sich selbst, von der Insel Neuwerk und den Sandbänken der hannoverschen Küste ab, auch die ostfriesische Küste, wie ihre Inseln zu schützen; die Elbe dahingegen, wie sich selbst, wiederum von Neuwerk und den Sandbänken ab, auch die holsteinische, wie nöthigerweise die schleswigsche Küste und ihre Inseln — wenn sonst freilich ein gemeinschaftliches Handeln bleibt.

Für den Halbkreis der Küsten Norddeutschlands wäre für die Elbe, mit dem Nordosten; dann für die Weser und Jahde, mit dem Nordwesten, eine von Neuwerk ab, Helgoland südwestwärts vorbeilaufende Linie, die durchgängige Linie der beiderseitigen Operirungsscheidung. Im Kriege nämlich stellt es sich in diesem Betracht, und das zwar nothwendigerweise, etwas anders, als beim friedlichen Handelsverkehr. Schon gegen die Dänen würde sich dies ausgewiesen haben, oder mag es sich etwa noch auswiesen.

Uebrigens möchten in späterer Zeit, der leichteren gemeinschaftlichen Vertheidigung vom Binnenlande aus, und dann auch des friedlichen Commerzes wegen, wohl die Ems, Jahde, Weser und Elbe, dann die Elbe und

Ostsee, auch die Elbe und Eyder, wie die Eyder und Sauer, durch Canäle für Dampf- und Kanonenboote mit einander verbunden werden. Bei sonst flachem Terrain, würden einige Schwierigkeiten bei den Erhöhungen im Hannoverschen und Holsteinischen schon zu überkommen seyn.

Weiter darf eine Kriegsmarine weder in Beengnissen und zu sehr im Hinterhalte sitzen, noch muß sie, als zu weit in Fronte, aller möglichen feindlichen Verhinderung und Gefahr bloßgestellt seyn: findet sich daher zweckmäßigst allda, wo unter tüchtigem Aufschluze sie sich auch entwickeln, dann zum Empfange eines Feindes gebührend bei der Hand seyn kann.

Und somit nun meine ich mein Kriegsmarinesystem, und was dem anhängt, für Deutschland thunlichst dargelegt zu haben. — Sei es (ohne — als volksverwandt, auch als längst in Deutschland aufgegangen — irgend einen Particularismus zu wollen) ein friessisches betrachtet — in Zurückweisung auf ein symbolisches Freiheitsalterthum, so ehren- als moralisch- inhaltvoll, und dessen seefähiger alter Name lieber in einer natürlichen Weise sich verjüngen mag, als daß bei unbemessenen Dingen er hinfert verfehlten sollte! — Dabei aber sind wir des eitlen Dünkels recht sehr frei: nur, wenn ohne an der eigentlichen Geschichte, und was mehr, an den Gehalt derselben, sich zu vergehen, an Deutschlands ganzem Nordseeraum herum ein friessisches Element nicht verkannt seyn darf, so mag's auch wohl bewahret seyn.

Meine in der Nordsee isolirte, vor Diesem schleswig-nordfriesische Insel Helgoland, war (heutlich genug will es erscheinen) einst, wenn nicht gar landfest, sehr bedeutend größer, und eine besondere Bedeutsamkeit hatte im alten Friesenthume ihr Gebiet.

Noch Eins. Denn mir verlautete so etwas und immerhin könnte es wiederholt vorkommen. Es wurde gemeinet, als hätten von Oldenburgern die Einen oder Andern mir jetzt von vornherein einige Veranlassung gegeben. Ich sage: Kein Einziger, im Allermindesten. Aufgefaßt jedoch wurde der Gegenstand von Oldenburgern, nachdem (selbstentschlossen mich hinverfügt) ich Vortrag in Volksversammlung gehalten; und das zwar nach all meinem Wissen aufgefaßt, mit einem so wahren deutschen Sinne, als Deutschland irgendwo nur wünschen mag. — Und ist die Selbstfolge doch bei mir natürlich kenntlich; und legitimiret die Sache sich doch selbst? — Nebrigens war seit längst, und gewissermaßen von vornherein stets wiederholt, das Verhältniß meiner Insel mir Veranlassung zu Eigenthümlichkeiten — meine Insel, auf welcher während einer Seitenlänge von Jahren zeitweilig meine Stücke spielten, ohne daß, bei sonst mir gebührenden Ansprüchen, meinem freien Thun und Lassen irgend Etwas entgegen steht und stehen kann.

So auch ist diese erneuerte Schrift ganz mein eigener Entschluß und eigenes Thun. Kennen jedoch mögen und werden fortan die Oldenburger ihre Sache, wie es recht; auch ist, für eigene Erwägungen, ja Deutschland selber da.

Frankfurt a/M. 24. Mai 1848.