

Der Antagonismus Frankreichs und Englands

GERHARDT GERHARDT

 Springer

Der Antagonismus
Frankreichs und Englands

vom

politisch-militairischen Standpunkte

und

die Wahrscheinlichkeit einer französischen Truppenlandung
auf der englischen Südküste.

Springer-Verlag Berlin Heidelberg GmbH

ISBN 978-3-642-93967-9 ISBN 978-3-642-94367-6 (eBook)
DOI 10.1007/978-3-642-94367-6
Softcover reprint of the hardcover 1st edition 1860

Die enorme Ausdehnung der Land- und Seerüstungen in Frankreich, verbunden mit der stereotyp gewordenen Annahme, daß eine Demüthigung Englands ein Postulat der traditionellen Politik des Napoleonismus sei, hat seit längerer Zeit die Gemüther der Engländer in einer zweifelhaften Aufregung erhalten — zweifelhaft, weil man nicht recht fühlt, ob diese Aufregung aus einer Ueberschätzung des Gegners und seiner Streitmittel, oder aus dem eigenen, lähmenden Bewußtsein entspringt, nicht genug für seine Flotte und den Schutz seiner Küsten gethan zu haben. Die lauten Stimmen hallten denn auch bald im Parlamente wieder, und da es in London in jeder Tagesfrage eine Partei der Alarmisten giebt, die mit Bewußtsein unter excentrischem Geschrei ihre Geschosse weit über das Ziel hinaus richtet, um die träge und indifferente Menge wenigstens bis zum Ziele selbst hinzuschleppen, so wird es für einen Unbetheiligten, der sich nicht den Besitz sicherer Quellen und daraus hergeleiteter Anhaltspunkte zu verschaffen weiß, schwer, sich aus dem Stimmenchaos eines Parlamentssturmes ein klares Bild von dem diskutirten Objecte zu machen.

Die Tragweite eines Zusammenstoßes Frankreichs und Englands und am Ende gar eines siegreichen Vormarsches französischer Bataillone gegen London ist so unberechenbar, daß die Untersuchung, ob solche Ereignisse denn überhaupt möglich oder nahe bevorstehend sind, nicht bloß für die Diplomatie

nothwendig, sondern auch für den ganzen Handelsstand, namentlich für den deutschen, zur Lebensfrage wird. Freilich giebt es in Deutschland Stimmen genug, die mehr oder minder durch den gelheilten Eindruck des Villafranca-Friedens beeinflusst, mit innerlicher Schadenfreude und trüber, heiserer Stimme Preußen den nächsten Krieg prophezeien, und auch in unserem Norden ist diese Annahme nicht ungeläufig, wie denn vor Kurzem ein Schriftchen erschien, unter dem prophetischen Titel: „Der nächste Krieg Frankreichs gilt Preußen!“ — wir wollen auch die Ansicht, daß sich Zouaven- und Turcos-Bataillone einst noch mit dem Zündnadelgewehre messen werden, gar nicht bekämpfen; jedoch darf durch solche Annahmen engerer Möglichkeiten der Blick für die Weite und Ferne nicht beeinträchtigt werden, und wenn ein Krieg gegen Preußen auch ein secundäres Mittel der Tuilerien-Politik wäre, so könnte sie doch in einem solchen nimmer ihren letzten Trumpf ausspielen, was in einem Ringen mit England um die Herrschaft zur See viel eher nothwendig werden könnte.

Daß die Besorgniß vor einem solchen Entscheidungskampfe zwischen den beiden Concurrenten um die Meeresherrschaft übrigens in den beteiligten Kreisen, auch Deutschlands, durchaus vorhanden ist, und daß man bestrebt ist, die aus solchem Unheil entstehenden nachtheiligen Folgen seinerseits abzuwenden, beweist unter anderem die seit dem Ende November 1859 datirende Bremer Seekriegsrechts-Agitation. Aber auch in London ist man für die Gefahr durchaus nicht blind, und ein vor uns liegendes Werk von Hans Busk betitelt: „the navies of the world, their present state and future capabilities“, bespricht in wahrhaft alarmirender Weise diese Angelegenheit, und höchst interessant ist, was der Verfasser über die Stimmung in Frankreich sagt, welches er behufs der Besichtigung von Häfen und Arsenalen eben besucht hat. Wir führen ihn wörtlich an: „Als das gegenwärtige Gouvernement seinen

Dienst antrat," sagt der jetzige Finanzminister, „waren unsere friedlichen Beziehungen zu Frankreich nicht auf Wochen oder Tage, sondern auf Stunden in Frage gestellt. Daß dieser so beunruhigende Zustand der Dinge wiederkehren dürfte, ist, wie wir fürchten, nicht so gar unwahrscheinlich. Diejenigen, welche mit dem französischen Character am meisten vertraut und über die Ausichten und Hoffnungen der französischen Nation am besten unterrichtet sind, theilen alle die Ansicht, daß ein feindlicher Angriff unserer Nachbarn auf diese Küsten nur dann gemacht werden wird, wenn durch eine wohlersonnene Uebersaschung eine Aussicht auf irgend welchen Erfolg garantirt ist. Ein wachsamcs Auge auf die Vorgänge in den Hauptwerften und Arsenalen Frankreichs und auf die Bewegungen seiner Flotten und Schiffe, und zu gleicher Zeit unermüdete Rüstungen, jedem Angriffe zu begegnen, er mag kommen woher und wann er will, wird daher nahezu so viel heißen, als den Ereignissen zuvorkommen.“

Dies sind gute Rathschläge, aber sie genügen nicht, um eine Landung unmöglich zu machen, denn erstens müssen sie erst befolgt werden, und zweitens sind sie an und für sich unzureichend, wie wir später sehen werden. Busk fährt fort:

„Ein französischer Seeoffizier, der sich vor einiger Zeit mit dem Autor über diesen Gegenstand rückhaltlos unterhielt, sagte: „unser Hauptbestreben war seit Jahren, unsere Marine nach und nach so zu vermehren, daß wir zu irgend einer Zeit rücksichtlich der Frage der Seeherrschaft mit Ihrem Lande völlig gleich wären. Ein Beschluß vom Jahre 1846 bestimmte, welches unsere See-Politik fortan sein würde; und obgleich wir, wie Sie wissen, seit dieser Zeit so manche Veränderung in unserer Regierung gehabt haben, ist doch durch kein Ereigniß die durch die Ordonnanz von 1846 vorgeschriebene Bahn der Thätigkeit alterirt worden. Im Gegentheil, celui que nous avons maintenant (damit meint er den Kaiser) hat so entschieden wie kein

anderer Mensch in diesem Reiche die Absicht, Ihr Land zu demüthigen. Dies Werk zu vollführen, betrachtet er als seine Bestimmung, und er weiß sehr wohl, daß der erste und einzige Streich, den er führt, Ihre Macht zur See auf einmal und für immer zermalmen muß. Seien Sie versichert, daß er nicht eher versucht sein wird, dies Werk in Angriff zu nehmen, bis er sich selbst in einer Stellung findet, die ihm erlaubt, sein Lieblingsproject mit aller Aussicht auf prompten Erfolg auszuführen, so daß er in wenigen Tagen, nachdem er den Streich geführt hat, im James-Palast einen Frieden dictiren kann, der den Interessen und Ansprüchen Frankreichs am besten convenirt.“

„Dies wurde mit nicht geringer Selbstgefälligkeit, aber mit der vollsten Ueberzeugung gesagt, daß die so vorgezeichnete Catastrophe entschieden eintreten würde. In der That, diese Ueberzeugung kann als der Hauptartikel im Glaubensbekenntnisse des großen französischen Offizier-Corps angesehen werden. In anderen Dingen mögen ihre Ansichten vielleicht weit auseinander gehen — aber darin stimmen sie alle überein, daß sie unbestritten die größte Bravour besitzen und eines Tages ihre stürmenden Bataillone mit Erfolg gen London führen werden; das letztere Ereigniß könne zwar noch verzögert werden, aber Englands Macht, Stärke und Hülfsmittel seien nicht im Stande, es abzuwenden. Die französische National-Eitelkeit ist durch die schmeichelhaften Schriften einer Menge geschickter und wenig gewissenhafter Journalisten genährt worden, deren sicherster Anspruch auf Volksgunst darin bestand, daß sie das unglückliche und „treulose Albion“ bewitzelten und bedrohten. Es ist längst ein stehendes Thema unserer freundlichen Nachbarn, die vertheidigungsbare Natur unserer Küsten darzulegen, die Unmöglichkeit eines erfolgreichen Kampfes mit einer so dominirenden Land- und Seemacht, wie Frankreich sie nächstens haben wird, und die gleich große Unfähigkeit unserer unmilitairischen und undressirten Nation, den stärkeren

und durchaus disciplinirten Legionen Frankreichs Widerstand zu leisten. „Wer kann uns hindern, die unerträgliche Unverschämtheit dieser Inselbewohner zu züchtigen?“ sagte neulich im Gehörbereich des Referenten an einer *table d'hôte* in Toulon ein stattlich decorirter französischer Offizier, der mit uns in der Krim gedient hatte. „Sie machten einst anmaßende Ansprüche auf die Herrschaft im Ocean,“ fuhr er fort, „aber damit ist es jetzt aus — die Bestimmung Frankreichs duldet keinen Widerstand — sich ihr entgegenstellen, heißt den Willen Gottes bekämpfen!“

„Diese und ähnliche Ansichten finden im ganzen Lande ein tausendfaches Echo und werden überall mit Beistimmung, wenn nicht mit enthusiastischem Applaus aufgenommen. So traurig die Thatsache ist, es giebt kein sichereres Mittel für einen Franzosen, den Beifall seiner zuhörenden Landsleute zu erhalten, als wenn er sich in bitteren Schmähungen gegen seine ehrlichen und friedliebenden Nachbarn auf dieser Seite des Canals ergeht. Eine Phrase oder ein Wort in den Theatern, welches England oder die englische Sprache verunglimpft, wird sofort vom Publikum mit Begeisterung erfaßt und beklatscht; eine Zeitung, eine Broschüre, ein Buch mit ähnlicher Tendenz findet einen größeren Leserkreis, wenn diese Werke auch nur übertriebene Schmähungen oder schlecht begründete Beschuldigungen Englands, seines Volkes oder seiner Einrichtungen enthalten. Wenn sie ihren Vorrath stereotyper Schmähungen erschöpft haben, so kommen sie auf das ebenfalls verbrauchte Thema der Unglücksprophezeiung zurück: „das Schicksal hat bereits an die Uhr der Reiche gerührt, die Stunde Englands ist im Abnehmen.“ Dies ist das große Wort, das jüngst Herr Armand de Césena sprach, der frühere Herausgeber des *Constitutionnel*. Derselbe würdige Herr betheuert, daß der gegenwärtige Zustand der Dinge noch 6 Monate oder so etwas dauern mag, aber in die Ferne blickend, fügt er hinzu: „vor

1899 wird die hochmüthige Herrin der Meere auf das Niveau Hollands herabgestiegen sein. Amerika und Rußland, diese beiden Roms der Zukunft, werden dann längst die leere Stelle eingenommen haben. Das britische Reich kann möglicher Weise noch ein paar Jahre vegetiren, aber daß es gerichtet ist und die Tage seiner Blüthe für ewig hin sind, kann kein vernünftiger Mensch bezweifeln.“ Diese feindselige Stimmung herrscht nicht nur in den Kreisen der Armee und der Flotte, in der Presse und den niederen Volksschichten, sie inspirirt auch die feineren geselligen Cirkel und bricht auch häufig im diplomatischen Verkehr und in officiellen Urkunden hervor.

So berichteten die Zeitungen im December 1859 von einer Unterredung des Kaisers mit Lord Cowley, worin jener geradezu sagte: er wundere sich sehr, daß England ihm bei seinen hochherzigen Bestrebungen so wenig entgegenkomme, da er es doch ganz in der Hand habe, den gegen England gerichteten Sympathieen seines Reiches freien Lauf zu lassen.

In der Sitzung einer französischen Commission am 12. Februar 1851 wurde der schleunigste Bau von 20 Bollkraft-Dampffregatten erster Klasse, sowie die Umänderung aller anderen noch brauchbaren Segelfregatten für die Hülfsschraube beschlossen; 50 Schrauben-Corvetten sollten gleichfalls geschafft werden; 20 große Dampf-Transportschiffe sollten permanent in Bereitschaft gehalten werden, um jedem dringenden Bedürfnisse zu genügen. Zählt man die seit jener Zeit erbauten oder im Bau befindlichen Schiffe, so sieht man, daß diese Beschlüsse mehr als ausgeführt sind. Nur wenige Copieen vom Berichte jener Commission sind aus officiellen Händen gekommen, und vielleicht haben nur eine oder zwei ihren Weg nach England gefunden — nach diesen scheint es in der Intention zu liegen, eine erträglich starke Reserve-Flotte in jedem der Häfen von Dünkirchen, Havre, Cherbourg, St. Malo, Brest, Lorient und St. Lazare zu halten, zwischen denen eine bestän-

dige Verbindung durch kreuzende Schnelldampfer hergestellt ist, und auf diese Weise alle südlichen und westlichen Häfen Englands zu blockiren. Die Reserven müssen stark genug sein, um eine plötzliche Landung in England zu ermöglichen, sobald nur eine günstige Gelegenheit sich dafür bietet und Frankreich einmal den definitiven Entschluß zu diesem Coup gefaßt hat.

Man hat aus den unglaublich schnellen und trefflich organisirten Truppen-Entsendungen, die 1849 von Toulon nach Civita-vecchia auf 100 französische Meilen stattfanden, ziemlich genau berechnet, daß 10,000 Mann und 1200 Pferde auf einer Flotte von 8 Dampffregatten, 1 Corvette von 320 Pferdekraft, 1 Aviso und 8 Transportschiffen, jedes im Schlepptau einer Fregatte, bequem eine Landung auf mehreren Punkten der englischen Küste ausführen können. Nach demselben Ansatze, sagt das Commissions-Mitglied Mr. Daru, der sicher betreffs der Details einer solchen Visite genügend unterrichtet ist, kann eine dreimal stärkere Flotte mit derselben Leichtigkeit 30,000 Mann und 3600 Pferde auf jeden Punkt des vereinigten Königreichs schaffen. Aus einleuchtenden Gründen, fügt er hinzu, wäre es nöthig, den größeren Theil dieser Flotte in Dünkirchen zu sammeln, wenn man die Ostküste bedrohen will — und in Cherbourg oder Brest, wenn die Ausschiffung auf der Südküste stattfinden soll; Cherbourg würde als am nächsten der britischen Küste das Haupt-Verdrehpunkt für die Dampfflotte sein, welche den Canal durchkreuzen soll, denn Cherbourg ist, wie Napoleon III. gesagt hat, „ein Auge, das gegenüberliegende Ufer zu bewachen und zur gleichen Zeit ein Arm, es zu züchtigen.“

In einer vertraulichen Mittheilung des Admirals Sir Hyam Martin auf Grund der Eröffnungen eines englischen Flottenoffiziers, der ungenannt bleiben will, wird gesagt: „Keine Ausgabe ist gespart worden, um Dünkirchen, Calais und Boulogne zur Aufnahme zahlreicher Dampfer fähig zu

machen; auch sind diese Häfen einander so nahe, daß sie combinirte Flottenmanoeuvren in einem Grade gestatten, von dem wenige in diesem Lande eine Vorstellung haben. Diese drei Häfen sind so erweitert und ausgetieft worden, daß sie mehr als 100 große Kriegsdampfer aufnehmen können. Calais kann in seinem Bassin beständig 20 flott erhalten, und der Grund auf anderen Punkten ist so weich und eben, daß 300 Dampfer und Transportschiffe ohne Gefahr und Nachtheil auf ihm bleiben können, in Bereitschaft abzdampfen, sobald halbe Fluth eingetreten ist — der Hafeneingang ist so ausgetieft, daß er jetzt bei niedrigem Wasser noch 9 Fuß hat (die Steigung der Fluth aber ist dort sehr bedeutend). Die Wichtigkeit dieser drei Häfen steigt durch eine Binnenwasser-Verbindung mit den Kohlenminen von Mons und anderen Theilen Belgiens, sowie mit der großen Dampfmaschinen-Fabrik in Lüttich.

Ostende ist so erweitert worden, daß es jetzt 40 der größten Kriegsdampfer flott erhalten kann und im Falle eines Krieges gegen England ist sicher auf Ostende als einen französischen Hafen gerechnet.

Allerdings folgt aus dieser Behauptung die Nothwendigkeit einer Allianz mit Belgien; ließe sich diese jedoch auf diplomatischem Wege nicht erlangen, so müßte Frankreich, falls sie eine *conditio sine qua non* für den englischen Krieg wäre, Belgien erobern, wodurch es sicher in Conflict mit Preußen und Holland gerathen würde.

Mit Hülfe aller oben erwähnten und verbesserten Häfen kann Frankreich eine Zahl von Dampfern concentriren, die beinahe den Raum zwischen Calais und Dover ausfüllen würde, und vermittelst dieser Thatsache ist es im Stande, in jedem Augenblicke ein Invasionsheer vorwärts zu bewegen.

Die in Rede stehende Mittheilung des Admirals schließt mit den bezeichnenden Worten: „zu welchem Zwecke so kolossale Ausgaben gemacht worden sind — wer kann noch Zwei-

fel daran haben?“ Männer von allen politischen Farben in Frankreich stimmen darin überein, „daß es die Pflicht Frankreichs ist, so lange in der Entwicklung aller seiner maritimen Hülfsmittel fortzufahren, bis es unter Benutzung der durch den Dampf geänderten Momente für den Seekrieg im Stande ist, in einem günstigen Augenblicke dem Britischen Reiche die ungetheilte Herrschaft zur See zu entreißen.“

Mr. Reed fügt zu dieser Bemerkung noch hinzu, daß die Vermehrung der französischen Flotte durch große Schiffe nicht bloß eine plötzliche Landung, sondern Dinge von noch weit größerer Tragweite im Auge habe. Zwei-Decker und Drei-Decker sind durchaus nicht die für jenen Zweck tauglichsten Fahrzeuge. „Wie ihr Name schon besagt (*ships of the line*), sind sie für die Schlachtlinie, und ihre so zahlreiche Erbauung durch den Kaiser beweist, daß, wenn ein Bruch der *entente cordiale* eintritt, wir Frankreich nicht bloß in unseren Häfen oder auf unseren Küsten werden zu bekämpfen haben. Der Kaiser rüstet sich offenbar, uns, wenn es sein muß, auch auf offener See zu treffen.“ Erleidet England aber dort ebenfalls eine Schlappe, dann, ruft Busk aus, ist dieses Reich mit seinen häuslichen Interessen, seinen Mittelmeer-Häfen und Inseln und seinen weit verbreiteten Colonieen, als Großmacht vernichtet und Frankreich beherrscht ohne Concurrnz das Weltmeer.

So spricht ein Engländer im Jahre 1859.

Sehen wir uns auf der anderen Seite des Canals um, so werden dort alle diese Ansichten mehr oder minder bestätigt; zumal verrieth die wohlgemeinte, aber ihren Zweck verfehlende Indiscretion des *Moniteur* nur allzu deutlich die französischen Gelüste. Dieses offiziell inspirirte Blatt — ein allen imperialistischen Zwecken dienendes Chamäleon, das trotz des Ekels, den seine polichinellartig aufgezupften Lügen einflößen, uns durch die Unersehöpflichkeit seiner sophistischen Mittel, sich aus der *Affaire* zu ziehen, eine zweideutige Achtung abnöthigt —

diese kaiserliche Carnevals-Maske aus Lumpen und Buchdrucker-schwärze brachte im Juli 1859 einen Artikel, der das Vertrauen in London wieder herzustellen suchte, und den wir hier in verkürzter Gestalt dem wesentlichen Inhalte nach mittheilen. „Man sucht in England die Ursache der Lasten, die man dem englischen Volke zum Zwecke der „Nationalverteidigung“ auferlegt, Frankreich zuzuschreiben. (Dieser Eingang faßt gleich den Stier bei den Hörnern). Die angebliche Uebertriebenheit unserer Rüstungen ist es, welche als Rechtfertigung für die bedeutende Erhöhung der englischen Budgets für Krieg und Flotte dient. Eine Vergleichung unserer Budgets mit den englischen Budgets wird zeigen, wie durchaus irrig diese Voraussetzungen sind. Seit 1853 hat sich das englische Budget um $13\frac{1}{2}$ Million Pfund Sterling oder 336 Millionen Francs vermehrt und die Kosten für Krieg und Marine zählen bei dieser Vermehrung um mehr als 200 Millionen mit. In dem nächsten Jahre (1860) werden diese zwei Budgets in England über 650 Millionen Francs in Anspruch nehmen, wovon auf das Kriegsbudget über 330 Millionen und auf das Marinebudget 320 Millionen kommen. In Frankreich beläuft sich das Kriegsbudget, sowie es für das Jahr 1860 votirt wurde, nur auf 339 Millionen und das Budget für die Marine auf 123 Millionen. Dies beträgt im Ganzen ungefähr 463 Millionen und bleibt folglich weit hinter den Ausgaben Großbritanniens für dieselben Posten zurück.“ Indem in dieser den zu besteuern den Klassen beider Länder wenig erquicklichen Rechnung durch viele Details fortgefahren wird, schließt der Artikel mit dem Passus: „Allerdings begreifen die Ausgaben für 1859 und 1860 die Unkosten für den Italienischen Krieg und die Expedition nach Cochinchina, die sich noch nicht vollkommen übersetzen lassen, nicht in sich; doch ist die Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß aus der Anleihe von 500 Millionen eine bedeutende Summe, nach der Vornahme dieser

Ausgaben verfügbar bleibt, und daß, wenn die Ereignisse, wodurch dieselben veranlaßt wurden, einmal beendigt sind, der normale Bestand für diese beiden Budgets wieder eintritt. Man fragt sich also, ob es Frankreich und dessen außerordentliche Rüstungen sind, denen man die übermäßigen Lasten zuschreiben muß, die man dem englischen Volke aufbürdet, oder ob diese ungeheuren Ausgaben und die Abgaben, die eine Folge derselben sind, nicht anderen Ursachen zugeschrieben werden müssen.“

So hinfällig und die hier ausgesprochenen Hoffnungen auf Ersparnisse erscheinen, und so schwer es im Allgemeinen bleibt, derartigen Rechnungen auf den Zahn zu fühlen und die Probe zu machen, so erregte dieser Artikel doch aus ganz anderen Ursachen in London das größte Aufsehen und schon am Tage nach seinem Erscheinen sagte die Times über ihn, „daß er nichts als ein unangenehmer Versuch sei, ein System der Winkelzüge zu beginnen, und nur eine niederdrückende Wirkung hervorgebracht habe.“ Sie wies auf die Unmöglichkeit hin, da es in Frankreich keine freie Presse gebe, in England irgend eine Bürgschaft hinsichtlich der Ausdehnung einer etwaigen Reduction im französischen Marinewesen zu erlangen; ferner darauf, daß Frankreich bereits gerüstet sei, während England bedeutend nachzuholen habe, daß also die Angabe der beiderseitigen Ausgaben nicht maßgebend sein könne, zumal bei den höheren Kosten der englischen Ausrüstung; und sie schließt mit den Worten: „seit zehn Jahren hat die französische Finanzvorlage beinahe stets gezeigt, daß in dem nächsten Jahre ein für den Amortisationsfond verwendbarer Ueberschuß vorhanden sein werde; aber weit entfernt davon, daß sich diese Verheißung je erfüllt hätte, wuchs die Nationalschuld fort und fort, bis sie zuletzt auf beinahe 1000 Millionen Thaler (130 Millionen Pfund Sterling) heranschwoll.“ — In ähnlichem Sinne sprachen sich fast sämtliche Londoner

Blätter aus und der Advertiser sagte ziemlich naiv und grob: „es kann doch sicherlich kein Engländer so blödsinnig sein, aus dem *Moniteur*-Artikel nicht zu erkennen, daß Louis Napoleon zu einer Invasion Englands entschlossen ist. Es wurmt ihn, daß wir uns zur Abwehr rüsten, und indem er unsere Anstalten als unnöthig schildert, hofft er, die Nation werde ein Geschrei gegen fernere Geldverschwendungen erheben, und die Küsten halb entblößt lassen, so daß England ihm eine verhältnißmäßig leichte Beute würde. Aber die Folge wird ohne Zweifel lehren, daß er die Rechnung ohne den Wirth gemacht hat.“ — Man kann nicht umhin, in diesen Worten etwas von hausbackener Logik zu finden.

Wenn aus dem bisher Gesagten erhellt, daß ein feindlicher Zusammenstoß Frankreichs und Englands, trotz aller Chinagebornen Freundschaft, nicht außerhalb der Wahrscheinlichkeit liegt und wenn wir sehen, daß unter dem Drucke dieses Vorgefühls das englische Volk seit Jahren gelebt hat, so können wir auch mit Sicherheit voraussetzen, daß man in England ohne Unterlaß thätig gewesen ist und noch ist, um allen Eventualitäten begegnen zu können. Wenn wir die Anstrengungen betrachten, die man englischer Seits gemacht hat, um die Küsten zu schützen und im Falle eines Krieges das zahlreiche See- und Landmaterial mit dem entsprechenden Personale zu besetzen, so kann man nicht leugnen, daß viel, sehr viel gethan worden ist, daß der Erfolg aber noch immer nicht den Anforderungen entspricht, und ein kühner Landungsversuch noch immer zu viele Chancen des Gelingens bietet. England hat kein stehendes Heer — die wenigen Linientruppen, die es besitzt, würden wir ein Armeecorps nennen — es hat auch kein Reserve-System, durch welches es den Etat immer wieder zu completiren vermag; ebenso wenig hat es aber ein großes, auch im Frieden im Dienste stehendes Marinecorps; über welches jeden Augenblick verfügt werden kann; — und so viele

Versuche und Vorschläge auch gemacht worden sind, um die Nachtheile dieses Mangels durch andere Systeme zu paralyfieren, so scheint es doch, als sollte England die Lösung dieses Räthsels nimmer finden, wenn es nicht seine industriellen Hülfquellen auß empfindlichste beeinträchtigen will.

Man nahm gewöhnlich an, daß es im Frieden nicht schwer sei, die entsprechende Anzahl von Leuten aufzubringen; nach den Versicherungen des ersten Lords der Admiralität ist aber der Königliche Flottendienst trotz aller gemachten Zugeständnisse nach wie vor unpopulär geblieben. Sir John Pakington berichtet, daß der *Ganges*, ein Segel-Linienschiff, 84 Kanonen, nach dem Eintreffen des Befehls in See zu gehen, noch 110 Tage im Hafen bleiben mußte, bevor er seine Mannschaft completirt hatte; *Diadem*, im August 1857 beordert, wurde 135 Tage aufgehalten, und ging nicht vor Januar 1858 in See; der *Renown*, im November 1857 beordert, wurde aus demselben Grunde 172 Tage behindert, und dann segelte er mit einem Manquement von 62 Köpfen ab; der *Marlborough* brauchte 129 Tage und der *Euryalus* 121 Tage, bevor er complet war.

Wir sehen aus diesen historischen Beispielen, wie traurig es mit der Präcision der Bemannung der Fahrzeuge steht; einige der namhaft gemachten Schiffe brauchten 6 Monate, alle eine Durchschnittszeit von 4 Monaten, bevor sie ihre Matrosen vollständig hatten. „Dies ist ein Zustand, der nicht länger geduldet werden darf,“ ruft Busk aus; und dennoch ist dieser Zustand möglich, obgleich schon seit dem Jahre 1852 ein System für den permanenten Dienst — *continuous service system* — eingeführt ist. Darnach werden Seeleute unter vortheilhaften Bedingungen verpflichtet, auf eine Zeit von zehn Jahren in den Dienst der Königlichen Flotte zu treten; daß aber hierdurch der Staat ähnlicher Verlegenheiten, wie der oben erwähnten, nicht überhoben ist, beweist, wie ungenügend für seinen End-

zweck jenes System ist. Nach dem Berichte einer Commission, die aus den Lords Hardwike und Chandos, und den Herren Lindsay, Cardwell u. A. bestand und die ihren Rapport am 19. Februar 1859 machte, wird das continuous service system nur so lange als genügend erachtet, als das Reich in keinen Krieg verwickelt ist; um aus diesem Systeme nach und nach ein permanentes Flottencorps zu organisiren, verlangen die Herren einen beständigen Zuwachs an ausgebildeten Schiffsjungen. Von den Schiffsjungen, welche jetzt jährlich in die Flotte eintreten, machen höchstens 500 — 600 vorher einen Curfus auf den Schulschiffen durch; die Commission empfiehlt daher, daß wenigstens fünf große Fahrzeuge in den verschiedenen Häfen stationirt werden und dort ebenso viele Marine-schulen bilden sollen. Ferner soll unter allen Umständen in jedem der heimathlichen Häfen eine Reserve von Marinematro-sen gehalten werden, über die man jederzeit, sobald ein Schiff in Dienst gestellt werden soll, verfügen kann, und die den Kern eines wichtigen Corps bilden würden, wenn einmal eine plötzliche Rüstung erforderlich wäre. Man glaubt, daß in Berücksichtigung der Friedensverhältnisse hierzu 4000 Mann genügen werden, ohne die Mannschaft der verschiedenen Hafen-Wachtschiffe mitzuzählen.

Die Zahl der voriges Jahr im Dienst befindlichen Schiffe war 267 mit 56,048 Köpfen an Bord; davon kommen auf Ost-Indien, China und Australien 49 Schiffe mit 389 Kanonen und 5051 Mann; das Cap der guten Hoffnung 8 Schiffe mit 104 Kanonen und 1239 Mann; Westküste von Afrika 18 Schiffe mit 100 Kanonen und 1885 Mann; Brasilien 9 Schiffe mit 146 Kanonen und 1672 Mann; stilles Meer 12 Schiffe mit 281 Kanonen und 2845 Mann; Nord-Ame-rika und West-Indien 21 Schiffe mit 320 Kanonen und 3470 Mann, und das mittelländische Meer 22 Schiffe mit 532 Kanonen und 5786 Mann. (Dieser letztere Etat

beweist, daß die Kanone Englands im Mittelmeere immer noch ein großes Wort spricht, obgleich die Franzosen dieses Meer gern einen „französischen See“ nennen.) Der Rest der Schiffe vertheilt sich auf die heimischen Häfen; auch ist in dieser Berechnung die Canalflotte mit 7 Schiffen, 498 Kanonen und 4697 Mann, sowie der Küstenwachtdienst (26 Schiffe, 623 Kanonen, 3612 Mann) mitgezählt. Endlich gehören in die obige Zahl 12 im Partikulardienst befindliche Fahrzeuge, 21 heimbeordnete Schiffe, und 1813 in China und 6282 auf der englischen Küste stationirte Marinesoldaten.

Obige Uebersicht ist doppelt interessant; einmal, weil aus ihr in Vergleichung mit früheren Jahren hervorgeht, daß der Bedarf an Schiffen und Mannschaft in dem letzten Decennium um die Hälfte zugenommen hat (hiervon sind nur die Kriegsjahre 1854—1856 auszunehmen, in denen der Etat bis auf 393 Schiffe mit 64,737 Köpfen gestiegen war); und zweitens, weil die Nothwendigkeit, von 267 im Dienste stehenden Schiffen 139 — also die Hälfte — auf fernem Meeren und in fernem Häfen zu halten, Frankreich im Falle eines Landungsversuches in eine sehr vortheilhafte Position bringt, da letzteres ohne einen so bestimmt ausgesprochenen Seeberuf, und ohne ein die Welt umspannendes und überall den Schutz der Marine kategorisch forderndes Handelsnetz in der angenehmen Lage ist, eine bedeutende Anzahl von Fahrzeugen aller Art, ohne Unterbrechung concentrirt halten zu können.

Die Machtstellung, die heutzutage eine Flotte auf dem Meere einnimmt, wird nächst der Zahl der Schiffe hauptsächlich durch die Präcision bedingt, mit welcher die Schiffsartillerie feuert; und wenn sonst eine Flotte, die unter Segel in die Schlacht ging, wohl durch eine Art geschickter Seetaktik und durch die geringere oder größere Sicherheit ihrer Bewegungen einen Vortheil über den Feind erringen konnte, so wird jetzt, wo Gott Aeolus pensionirt und der Dampf das einzig

bewegende Princip geworden ist, der verheerende Athem der Kanone und die Schnelligkeit, mit der die Breitseiten einander folgen, wohl der Hauptfactor des Sieges sein. Schon in der auf Veranlassung des Marschalls von Castries veröffentlichten *Encyclopédie de marine* wird in einem Passus über die Seeartillerie vom Jahre 1783 die Kanone die einzige und hauptsächlichliche Waffe genannt, die den Ocean beherrscht. Um diesem Grundsatz gebührende Anerkennung zu verschaffen, wurde das Corps der Matrosenkanoniere auf Veranlassung des Artilleriegenerals Sir Howard Douglas formirt; und der auf dem Linienschiffe *Excellent* im Jahre 1830 gegründeten Seeartillerie-schule folgten bald mehrere ähnliche Institute nach, die alle zum Zwecke hatten, die durch die Matrosenpresse oder durch freiwilligen Eintritt erhaltenen Elemente, die vielleicht sonst sehr tüchtige Seeleute, an den Kanonen der Flotte ein ganz werthloses Personal waren, in der prompten Bedienung der Schiffsgeschütze zu unterrichten. Je mehr der Seeartillerie kundige Mannschaft vorhanden war, um so größer wurde auch der Schutz der Küste, denn diese nach einer gewissen Dienstzeit entlassenen *seamen-gunners* bildeten bei einer plötzlich hereinbrechenden Gefahr für die Küstensicherheit ein sehr willkommenes Material, das an den Kanonen der See- und Landbatterien verwerthet werden konnte.

Im Hinblick auf diese Thatsachen schlägt die mehr erwähnte Commission vor, daß die zu organisirenden Reserven in der Geschützbedienung ausgebildet werden sollen, und da die außerordentliche Wichtigkeit, Seeleute für den Beruf von Matrosenkanonieren zu erziehen, gar nicht hoch genug geschätzt werden kann, so proponirt man, den Tageslohn dieser Leute zu erhöhen und ihnen fünf Dienstjahre bei der Pensionirung als sechs anzurechnen; doch soll, um die Pensionäre immer noch für den Dienst an der Küste zur Hand zu haben, diesen nur im vereinigten Königreiche und auf den Canalinseln eine Pension

ausgezahlt werden. Auch will die Commission, daß von den 4000 Mann, die in den heimischen Häfen stationirt sind, wenigstens immer ein Viertel ausgebildete *seamen-gunners* sein sollen.

Nachdem im Berichte der Commissionsmitglieder noch verschiedene andere Vorschläge gemacht werden, die sich auf Lieferung von Kleidungsstücken, Vermehrung der täglich an Bord zu liefernden Brot- und Fleischportion, Verbesserung der Bett- und Tischutensilien u. a. m. beziehen und die den Dienst auf der königlichen Flotte für den Seemann ebenso wünschenswerth machen sollen, geht man zu einem zweiten Hauptpunkte über, nämlich dem Modus, nach welchem die Flotte in dringenden Fällen schnell bemannt werden soll.

Indem man sich den Zufällen einer Matrosenpresse nicht mehr aussetzen will, da ein solches ungerechtes, barbarisches Verfahren nur Menschenfleisch, aber nicht ausgebildete Matrosenkanoniere liefert, und indem man die Unmöglichkeit eingesteht, angesichts der enormen Bedürfnisse der Handelsflotte das französische System der „*Inscription*“ einführen zu können, statuiert man für die augenblicklichen Verhältnisse nur drei Wege, die nöthige Mannschaft aufzubringen: 1) ein auf sämtliche Kaufahrer zu legendes Embargo; 2) eine Prämie für Jeden, der an Bord eines Schiffes Ihrer Majestät Dienste nimmt; und 3) eine Proclamation, welche die Dienste jedes Seemanns zwangsweise („*compulsorily*“) fordert. — Also endlich und zu allerlezt doch eine Art Presse mit euphemistischem Namen!

Hieraus erhellt, wie wenig entwickelt noch die ernste Existenzfrage der Flottenbemannung für England ist, und mit welchem schadenstroh hoffenden Auge man in Paris auf diese Rathlosigkeit John Bull's blickt. Und in der That, wenn man bedenkt, daß der ganze Landstrich zwischen London und der Südküste jedem glücklich gelandeten Invasionsheere offen daliegt und das Duodez-Landheer nur als schwaches Bollwerk einem Feinde entgegengestellt werden kann, so drängt sich einem immer mehr

die Ueberzeugung auf, daß old England, welches jedem stehenden Heere so gram ist, und aus Furcht für seine, ihm verbrieften Freiheiten der magna charta, in einem stehenden Heere nur einen gefährlichen Haufen privilegirter Nichtsthuer sieht, daß dieses selbe England früh oder spät in den sauren Apfel beißen, seine „mutiny-act“ ad acta legen und mit griesgrämlichem Widerstreben an die Beschaffung eines stehenden Heeres in folio denken wird. Man sehe nur, in welche Sturm- und Drangperiode die Alarm-Literatur Londons gerathen ist! Welch sonderbare Zukunften macht der aus seiner Neutralitäts-Dhnmacht schmerzhaft erwachende Körper Großbritanniens, dem in wüsten Fieberphantasieen der Teufel oder „fighting Charley“ schon jede Etappe zeigt, auf welcher die Zouaven-Bataillone gegen die Metropole vorrücken werden! In der „Naval and Military Gazette“ vom Juni v. J. beweist General Kennedy die Leichtigkeit einer Landung und eines Marsches auf London. Er verlangt in einer Flugschrift die Befestigung von London, Woolwich, Chatham, Sheerneh, Dover, Portsmouth und Plymouth durch detachirte Forts, die Aufstellung einer starken National-Armee neben der regulären und zeigt, wie acht französische Corps à 25,000 Mann zwischen Exmouth und Dartmouth in Einem Sommertage landen, Exeter nehmen, auf London marschiren, die englischen Seearsenale zerstören und dadurch England für immer zu einer Macht zweiten Ranges machen können. — Möchte man solchen Thatsachen gegenüber nicht mit den Worten moderner Theaterdichter ausrufen: „das Drama eines stehenden Heeres schwebt in der Luft!“ — und wird die Panique nicht mehr als einen Kopf gleichzeitig auf die Erfindung eines stehenden Heeres bringen, so mißliebig solche Erfindung auch sein und so wenig Aussicht sie auch haben mag, in dem Zahnbürsten und Schuhwische prämiirenden London ein Patent zu erhalten?

Die Reserven, die England für den schlimmsten Fall mobil

machen kann, sind vierfacher Art: 1) die auf dem festen Lande untergebrachten Marinesoldaten; 2) die Küstenwächter (the coast-guard); 3) die freiwilligen Küstenwächter (coast-volunteers); und 4) die Pensionäre (short service pensioners).

Was die englischen Marinesoldaten anbelangt, so kann nach dem Ausdrucke Busk's nicht hoch genug von ihnen gesprochen werden; es sind schöne, kräftige Leute, vortrefflich disciplinirt, sowohl als Artilleristen wie als Infanteristen brauchbar; sie bewegen sich mit vollkommener Sicherheit auf dem Decke und können geeigneten Falls recht gut auch ihre Schuldigkeit als Matrosen thun. Da aber ein tüchtiger Marinesoldat erst aus der Jahre langen Praxis an Bord eines Schiffes hervorgeht, so ist ihre Anzahl selbstverständlich gering, und würde England heute angegriffen, so würde es höchstens über eine in den heimischen Häfen befindliche Reserve von 6000 Marinesoldaten verfügen können. (Die Commission wünscht das Corps auf den Etat von 11,000 Köpfen gebracht zu sehen.)

Die Reserve der Küstenwächter ist augenblicklich 10,000 Mann stark, doch auch sie soll um 2000 Köpfe vermehrt werden. Diese Leute standen ursprünglich unter der Civil-Administration der Finanzen; sie waren ebenso wie der preventive service ein Corps von Zollwächtern, das einen specifisch maritimen Character trug. Es muß daher der Gedanke, aus ihnen militairische Küstenwächter zu machen, ein sehr glücklicher genannt werden. Sie nahmen so lange an Schießübungen Theil, bis Jeder das Patent eines seaman-gunner erhielt, wurden dann militairisch organisirt und bilden jetzt den Kern der eigentlichen Küstenvertheidigung, indem sie, districtweise in Compagnieen vertheilt, die zahlreichen Landbatterieen des britischen Gestades besetzen.

Die ewigen Befürchtungen rücksichtlich der ununterbrochen steigenden Seemacht Frankreichs ließen bald das dritte Reserve-Element in's Leben treten: die freiwilligen Küstenwächter. Es sind keine eigentlichen Seeleute, sondern nur Fischer und Küsten-

schiffer, jedoch in der Bedienung des Geschüzes ausgebildet. Die Commission scheint zu ihnen kein besonderes Vertrauen zu haben; auch sind sie wohl nur dazu bestimmt, die Küstenwächter an den Batterieen zu ersetzen, wenn diese durch eine dringende Gefahr auf die Schiffe gerufen sind. Elf Districte oder *Seearrondissements*, in die das englische Küstengebiet getheilt ist, gebieten über diese Reserven; die Districte stehen jeder unter dem Befehle eines Commodore und sind durch einen, den Umrissen der Küste folgenden Telegraphen untereinander verbunden.

Das letzte Element der Reserve bilden die Pensionaire, d. h. diejenige Mannschaft, die nach einem zehnjährigen Dienste mit einer Pension von einem *sixpence* täglich entlassen worden ist. Hieraus erhellt, daß die Pensionaire nicht, wie dies wohl bei den Offizieren der Landarmeen der Fall ist, alte im Dienste schwach und grau gewordene Individuen sind, sondern man begreift unter ihnen eine Klasse von Menschen, die, da der Dienst vom 18. Lebensjahre an gerechnet wird, sich im Alter von circa 30 Jahren, also gerade in der schönsten Mannesblüthe befinden.

Wenn alle Vorschläge der Commission, die Vermehrung der verschiedenen Reserve-Elemente betreffend, realisirt werden, so ist die Summe der Reserven auf 60,000 Köpfe zu veranschlagen. Die Flotte zählt jetzt im Dienste 34,400 Matrosen (ohne die Küstenwächter), 6100 Schiffsjungen und 15,000 Marinesoldaten — also 55,500 Mann; rechnet man hierzu den höchsten Ansat für die Reserven, so ergiebt dies für die Stunde der Gefahr ein Maximum von 110,500 Köpfen. Jedoch ist wiederholt zu bemerken, daß sich England erst im Laufe der Zeit und wenn es vielfach vorgeschlagene Neuerungen einführt, zu diesem Etat emporzuschwingen kann; würde es jetzt gezwungen mit Frankreich eine Lanze zu brechen, so könnte es mit Anstrengung aller seiner Kräfte höchstens 60,000 eingeübte Matrosen und Seesoldaten aufbringen.

Frankreich besitzt sicher 80,000 vollständig ausgebildete und der Geschützbedienung kundige Seeleute, und Admiral La Susse versprach schon im Jahre 1851 diese Zahl auf 90,000 Mann zu bringen. Es bemannt seine Flotte allerdings mit viel größerer Leichtigkeit, denn jeder französische Unterthan, der sich der Fischerei oder Küstenschiffahrt widmet, ist in besondere Listen eingetragen und kann jeden Augenblick für den Kaiserlichen Flottendienst herangeholt werden. Auch ist jeder Matrose der französischen Handelsflotte vollkommen an die strengere Disciplin und den Dienst der Marine gewöhnt, so daß er sofort in die letztere eingestellt werden kann; denn im Laufe von 9 Jahren gehen alle an Bord von Kauffahrern befindlichen Seeleute durch den Kaiserlichen Flottendienst hindurch, und dort erhalten sie eine vollendete Erziehung als Matrosen und Seeartilleristen.

Es ist sehr beachtenswerth, alle die französischen Einrichtungen zu verfolgen, die zum Zwecke einer prompten Flottenbemannung gemacht worden sind; und Frankreich hat in diesem Punkte England um so leichter bedeutend überflügeln können, als es in Paris nur einen Kopf giebt, der von dem absoluten Kaiserthron aus befehlt, der keinen Widerspruch und keine Geldrückichten kennt, bei der verhältnißmäßig geringen Ausbreitung des französischen Handels lange nicht die peinlichen Rückichten auf die industriellen Verhältnisse zu nehmen hat, wie England, und der endlich jeden seiner Befehle mit dem Kaiserlichen „*car tel est notre plaisir*“ durchzuführen vermag.

Kein Individuum erhält seine Bestätigung als Capitain eines Kauffahrers, daß nicht vorher eine bestimmte Zeit an Bord eines französischen Kriegsschiffes gedient und dort vielseitige artilleristische Kenntnisse erworben hat. Diese Einrichtung ist von so großer Tragweite, daß England mit Neid auf dieselbe blickt und Busk mit schmerzlichem Humor ausruft: unsere Capitaine der Kauffahrer verstehen von Artillerie gerade

so viel, wie ein Bauernjunge aus Suffex oder ein Advokat in Old Bailey (ein Stadttheil Londons).

Was die Offiziere beider Flotten anbetrifft, so ist man, durch die vortrefflichen und glänzenden Leistungen der Franzosen bestochen, geradezu so weit gegangen, die englischen als total ungebildet und baar aller theoretischen Kenntnisse zu verurtheilen; eine Ansicht, die besonders in der deutschen Presse eine breite Vertretung gefunden hat. Wir theilen diese Ansicht jedoch nur in beschränktem Maße; aus allen Berichten, die zur Zeit des Krimkrieges und der vereinigten Flottenoperationen in der Ostsee über die Offiziere beider Staaten veröffentlicht wurden, geht nur so viel mit Gewisheit hervor, daß die Berufsbildung auf beiden Seiten eine außerordentlich hohe ist, und daß der französische Seeoffizier nur durch seine größere, geselligere Gewandtheit und liebenswürdigere Außenseite mehr Bewunderer fand. In einem Punkte aber müssen auch wir den Franzosen einen großen Vorzug einräumen: es sind jüngere, thatkräftigere Leute als der größte Theil der englischen Offiziere. Wir wollen durchaus nicht auf Kosten des geschulden Alters der Jugend und damit der Unerfahrenheit das Wort reden, aber man geht mit der Führung altersschwacher Individuen in der englischen Activliste entschieden zu weit. Von den 99 Admiralen, die in der Rangliste der englischen Marine aufgeführt sind, befindet sich die Hälfte in dem Alter zwischen 70 und 90 Jahren und von den 357 Capitains ist ein Zehntel zwischen 60 und 70 Jahre alt; was aber noch unglaublicher scheint, die Hälfte dieser Capitaine hat noch nie diesen Rang an Bord eines Schiffes bekleidet. Mr. Lindsay ruft indignirt aus, daß ein solches System nicht länger geduldet werden darf. Er sagt: „wir haben eine Activliste, die zum beträchtlichen Theile aus Offizieren zusammengesetzt ist, die gar nicht activ sind; einige von ihnen sind total unfähig in See zu gehen und für den Staat ohne allen Nutzen. Viele haben allerdings zu ihrer

Zeit große Dienste geleistet, aber diese Zeit ist längst vorbei, und man sollte vernünftiger Weise ihre Namen von der Activliste entfernen. In den höheren Graden giebt es Offiziere, die fähig sind und darnach streben, dem Staate zu dienen, für die sich aber beim besten Willen, selbst im Falle eines Krieges, der alle unsere Kräfte in Anspruch nimmt, keine Verwendung finden ließe.“

England hat jetzt außer den oben angeführten 99 Admiralen, von denen nur 14 wirklich fungiren, und außer jenen 357 Capitainen, die ebenfalls nur ein Contingent von 96 in den activen Dienst stellen, noch 514 commanders (davon 173 im Dienst), 1038 Lieutenants (606 im Dienst) und 348 masters (263 im Dienst). Man sieht, daß die höheren Stellen sinnlos überfüllt sind, während die niederen Grade buchstäblich nicht genug Offiziere für die im Dienst befindlichen Schiffe haben; nach Busk fehlen 400 Offiziere, um den Etat voll zu machen. Nichtsdestoweniger betragen im Finanzjahre 1859/1860 die Kosten für diejenigen Offiziere der Activliste, welche Halbsold beziehen, ungefähr drei und eine halbe Million Thaler, indem ein Admiral einen Halbsold von 5400 Thalern erhält.

Wenn wir in diesen Zuständen einen faustdicken Bopf finden, so wird bei Betrachtung einer andern Thatsache unser Urtheil nicht besser gestimmt. Es herrscht in England seit undenklichen Zeiten die wahrhaft unglaubliche Gewohnheit, jede Schiffsmannschaft, sobald sie auf den höchsten Grad der Ausbildung und Disciplin gebracht ist, auszuzahlen und aufzulösen. Es wird ein Schiff in Dienst gestellt, und vermöge größter Anstrengungen die nothwendige, noch ganz rohe und ungeschickte Mannschaft zusammengebracht, worüber jedoch, wie wir gesehen haben, oft viele Wochen vergehen. Endlich segelt oder dampft das Schiff ab, irgendwohin, nach dem Mittelländischen Meere oder dem stillen Ocean, oder nach einer der Ostindischen Stationen. Nach einer Abwesenheit von drei Jahren, in der

diese rohen Schiffsrekruten nun Alles erlernt haben, was von einem tüchtigen Matrosen eines Kriegsschiffes verlangt werden kann, und in der die Leute sich kennen gelernt und zu einander Zutrauen gefaßt haben, wird das Schiff heimbeordert. Es kehrt zurück und sobald die Matrosen den Fuß auf's Land gesetzt haben, erhalten sie ein Stück Geld auf die Hand und werden entlassen; die ganze, jetzt see- und kriegstüchtige Mannschaft geht in alle Winde auseinander, um nie wieder zusammengestellt zu werden, viele von ihnen, um nie wieder an Bord eines Kriegsschiffes zu dienen, und so ist Mühe und Schweiß von Jahren geradezu nutzlos gemacht. Gewöhnlich lauern in solchem Augenblicke schon die Agenten fremder Mächte auf die entlassenen Seeleute; es wird diesen ein höherer Sold geboten, und bald gehen sie unter anderer Flagge wieder in See, um möglicher Weise eines Tages gegen ihr eigenes Vaterland alle die Fertigkeiten und Kenntnisse zu verwerthen, die ihnen dort mit so vieler Mühe angeeignet wurden. Es ist eine nicht zu bestreitende Thatsache, daß unter dem Sternenbanner Amerikanischer Kriegsschiffe viele englische Matrosen dienen, die natürlich naturalisirte Unterthanen ihres neuen Vaterlandes, und als solche für die Dienste Englands auf immer verloren sind.

Es tritt aus solchen Zuständen eine Greisenhaftigkeit und ein Schlendrian der englischen Administration hervor, welche die Grenze des Möglichen geradezu zu übersteigen scheinen. In einem Lande, welches bei herrlichstem Flottenmateriale so bitteren Mangel an dem nöthigen Personal leidet, welches bei jedem unbedeutenden Raffenspektakel gezwungen ist, seine Werbestationen in Helgoland und Gott weiß wo aufzuschlagen, um nur für hohes Handgeld Menschen, und oft was für Menschen zu erhalten, in einem solchen Lande eine so unverantwortliche Verschleuderung des kostbaren Elementes ausgebildeter Matrosen und Artilleristen, und dies seit einer Reihe von Jahren, ohne daß man nur ein einziges Mal im Parlamente diesem Unwesen

ernstlich entgegengetreten wäre — das heißt denn doch, sich mit seinem gesunden Verstande den eigenen Unterthanen und dem Auslande gegenüber wenig in Respect setzen. Es muß ein sehr dürres Holz gewesen sein, aus dem so mancher sehr ehrenwerthe Lord der Admiralität geschnitzt war, daß diese thörichte Handhabung der Bemannung einen dauernden Cours in der Administration erhalten konnte, und vielleicht wird auch für England das Mißgeschick und Glend einer erschütternden Catastrophe nöthig sein, um frisches Blut und frisches Leben in die stockenden Pulse seiner Verwaltung zu bringen.

Wir wissen sehr wohl, daß diese unsere Ansicht nicht überall getheilt wird, einmal weil die Phrase von der unbeschränkten Meeresherrschaft Englands allzuoft wiederholt, das „Rule Britannia“ allzuoft abgesungen worden ist, um Zweifel an der Vortrefflichkeit der maritimen Einrichtungen Albions aufkommen zu lassen, und zweitens weil man ein gewissermaßen miserables Ersatzwesen für Heer und Flotte thörichter Weise für ein unentbehrliches Kennzeichen eines großen Handelsstaates hält. Auch ist es eine so billige Beweisführung für die Sicherheit Englands französischen Gelästen gegenüber, wenn man auf die vergeblichen Bemühungen Napoleons I. in diesem Punkte hinweist und behauptet, daß das, was dem großen Onkel nicht gelingen wollte, dem Epigonen bei aller seiner sonstigen Tüchtigkeit nimmermehr gelingen wird. Sehr wohl! man vergißt bei solcher Beweisführung nur die eine Thatsache, daß der Dampf alle Momente für einen Seekrieg und besonders für einen Küstenangriff geändert hat und was damals ein Problem, vielleicht eine Chimäre war, heute zur berechenbaren Möglichkeit geworden ist.

Anderer glauben jeden Gedanken an eine solche Calamität dadurch zu verbannen, daß sie meinen, wenn ein Landungsversuch wirklich reüssirte, so würde jeder Engländer, der nur einen gesunden Arm habe, einen Stock nehmen, und Stolz

und Patriotismus eines Aufstandes in Masse würde das Landungsheer in den Canal werfen. Wir gestehen ehrlich, daß wir solche Aussprüche in das Gebiet nichtsagender Phrasen verweisen und im neunzehnten Jahrhundert an keine Wunder mehr glauben. Wir trauen der britischen Nation denselben Glan, dieselbe stolze Begeisterung zu, wie jeder anderen, obgleich die Blüthe solcher Fähigkeiten im Herzen desjenigen Bruchtheiles der Gesellschaft, der ausschließlich im Erwerben seinen Lebensberuf sucht und findet, durch den Mehlthau des Materialismus wohl vergiftet und in ihrer Entwicklung gehemmt sein mag; aber zugegeben, daß jeder englische Advokat, jeder Fabrikherr und jeder Kaufmann von spartanischen Tugenden strotze, so wird doch heutzutage, gegenüber allen, blutig genug erkaufenen Erfahrungen der Geschichte, wohl Niemand mehr ernstlich daran glauben, daß Stolz und Patriotismus einer undisciplinirten und in den Waffen ungeübten Menge ausreichend seien, um den siegreichen Ablern eines der ersten europäischen Heere nicht nur Stand zu halten, sondern sie sogar zu überwinden und zu vernichten. Wer aber hiergegen das Beispiel von der Preussischen Landwehr im Jahre 1813 einwendet, der würde nur die Wahrheit des *omne simile claudicat* beweisen; denn es waren viele Jahre nie geahnter Schmach und tiefsten Elends nothwendig, um ihr phönixgleiches Erstehen aus der Asche der zerfahlten Hoffnungen möglich zu machen, und sie wurde theilweise in bester Disciplin und Waffenübung gegen den Feind geführt; es lassen sich daher die Erfolge, die sie erzielte, auch nicht annähernd von den englischen, erst durch die äußerste Gefahr kriegerisch gemachten Helden in der Toga erwarten, denn wenige Wochen Aufenthalt eines Heeres auf der siegreich betretenen Küste oder gar ein gelungener Vormarsch gegen London genügen, um dem englischen Nationalhandel und Reichthum einen Schlag zu

versehen, dessen Folgen erst in Decennien bewältigt werden können.

Man hält eine französische Landung noch allzu häufig für eine politische Träumerei, oder die Androhung derselben für ein wohlberechnetes Börsenmanoeuvr; man vergißt dabei den gewaltigen, der ganzen französischen Nation innewohnenden Trieb nach Rache an dem einzig unbezwungenen Gegner des ersten Kaiserreiches, und mithin die grenzenlose Popularität eines solchen Kreuzzuges. Uebrigens sind gegenseitige Küstenbesuche der Canalnachbarn im ganzen Mittelalter nichts ungewöhnliches gewesen, und selbst Landungen von kürzester Zeitdauer waren für den heimgesuchten Küstenstrich stets mit den schwersten Opfern verknüpft.

Die letzte Visite in der neueren Zeit stattete England in Cherbourg ab, und zwar am 5. August 1758. Nach zwei Scheinangriffen auf das damals schon besetzte Ufer, dessen Werke allerdings noch durch keinen Wellenbrecher zu den stärksten der Welt gemacht waren, ging der wirkliche Angriff erfolgreich vor sich. In wenig Stunden waren die Höhen genommen und die Stadt besetzt. Nach acht Tagen wurden die Englischen Truppen wieder eingeschifft, die diese kurze Zeit zu einer wahrhaft unliebenswürdigen Luftführung benutzt hatten. Man hatte die Hafendämme zerstört, dreißig Rauffahrer auf der Rhebe verbrannt, alle Docks und Brücken vernichtet, die provisorischen Befestigungen gesprengt und geschleift, sämtliche Lebensmittel und Munitionsvorräthe, sammt allen Geschützen und den Kirchenglocken mit fortgenommen, und außerdem eine Contribution von 44,000 £. in aller Eile von den begüterten Einwohnern beigetrieben. Wer nur im Stande ist, die ungeheure Kluft zwischen damals und jetzt flüchtig zu überblicken, der mag einen ungefähren Schluß auf das Elend machen, welches heute eine Landung von gleich kurzer Dauer nicht bloß auf dem heimgesuchten Küstenpunkte, sondern durch die

unenblich erhöhte Wechselwirkung auch im ganzen Lande verursachen würde; und wenn so kolossale Erfolge gegen den Erbfeind von der Gunst einer flüchtigen Stunde abhängig sind, wer will noch mit Sicherheit behaupten, daß wir eine Landung französischer Truppen auf der englischen Südküste nicht nächstens in Scene gesetzt sehen werden, wobei es an den *grand opéra*-Requisiten, als donnernden Geschüßsalven, Fanfaren und bengalischem Brillantfeuer, sowie an den erforderlichen laconischen Telegrammen und schwülstigem *Moniteur*-bulletins nicht fehlen wird.

Von sachverständiger Seite wird der Erfolg eines solchen Unternehmens in Hinblick auf die großartige Thätigkeit englischer Geschüßverbesserer in Frage gestellt, unter der begründeten Anführung, daß tactische Manoeuver lange nicht in dem Grade wie die Kanone bei Entscheidung von Seegefechten — und Schlachten missprechen werden. Wir geben letzteres gern zu; so weit aber eine geschickte Seetactik noch von Einfluß ist, wollen wir nicht vergessen, daß die Franzosen als Tactiker zu Wasser und zu Lande einen hohen Ruf genießen, und daß die meisten englischen Werke über dieses Sūjet mehr oder weniger Uebersetzungen von französischen Originalen sind. Wir erinnern hier an Paul Hoste's *tactiques navales*, an Bourde de Villehuit, an M. de Moroques, den Biscomte von Grenier, und an des Grafen Bouet Willaumez „*Batailles de Mer*;“ sie alle waren auf dem theoretischen Gebiete des Seekrieges die Lehrmeister der Engländer; und als Original und ausschließlicly die Schlacht „unter Dampf“ besprechend, möchten wir nur das Werk des berühmten Artilleriegenerals Sir Howard Douglas nennen, betitelt: „*Naval Warfare under Steam*,“ 1858.

Was nun aber die Verbesserung des Geschüßes anbelangt, so ist es geradezu unrichtig, wenn man hierin den Engländern auch nur eine Pferdelänge Vorsprung zuerkennt. Wir

können hier unmöglich die Details, die theilweise noch Geheimnisse sind, über die Kanone von Armstrong, Warry, Whitworth, Horsfall und des Capitain Blakely anführen; auch müssen wir uns begnügen, des gewiß sehr verdienstvollen Capitain Norton nur Erwähnung zu thun, der eine sehr problematische Erfindung des „liquid fire“ bekannt machte und die Anwendung von bolzenähnlichen Projectilen, die mit einer Stahlspitze versehen sind, dringend anempfahl. Alle diese Erfindungen und Verbesserungen bewegen sich in derselben Strömung; man will bei möglichst leichtem Material und bei geringster Ladung die größte Schußweite und die höchste Percussionskraft, verbunden mit größter Trefffähigkeit erreichen. So epochemachend die Erfindung eines solchen idealen Geschüßes wäre — denn die bis jetzt gefertigten sind in dem einen oder anderen Punkte noch immer manzelhaft — so scheint uns doch ein Hauptziel der speculativen Thätigkeit bis jetzt in England allzu wenig berücksichtigt, nämlich die Fähigkeit schnellster Bedienung. Wie groß auch der Schußbereich der Schiffsgeschüße sein mag, es will uns dünken, daß man in den Seeschlachten der Zukunft doch immer suchen wird, dem Gegner auf den Leib zu rücken, da die Treffsicherheit auf weite Entfernungen durch die ununterbrochene Bewegung des Schiffes allemal bedeutenden Abbruch erleidet. In nächster Nähe aber wird es darauf ankommen, dem Feinde bei gleicher Gefechtsdauer die meisten Breitseiten in die Rippen des Schiffes zu senden; denn denken wir uns zwei gleich armirte Fregatten im Engagement, und die eine erhält in der Zeit, in der sie einmal feuert, immer dreimal den eisernen Gruß einer Breitseite erwidert, so ist es nicht schwer zu bestimmen, welches von beiden Fahrzeugen zuerst außer Gefecht gesetzt und die Beute des Siegers sein wird.

Daß man mit der Trefflichkeit der Feuerwaffe allein, ohne Berücksichtigung der Schnelligkeit, mit der sie wieder und im-

mer wieder Verderben speit, nicht auskommt, das ist auch für die Handfeuerwaffen in zahlreichen Gefechten auf festem Lande bis zur Evidenz erwiesen worden. Wenn wir auf die Erscheinungen des letzten Italienischen Krieges blicken, so drängt sich uns mit Recht die Frage auf: wird es den gegen eine mit Zündnadelgewehren gespickte Position anstürmenden französischen Tirailleurschwärmen, die eine entschieden schlechtere Waffe führen, gelingen, trotz des tausendfach, sicher entsendeten Hagels von tödlichem Blei, im ersten Anlaufe die Position zu forciren und den Vertheidiger bloß mit Hülfe eines infernalischen Turcod-Kriegsgeheuls cavalièrement aus seiner Stellung zu werfen? —

Wir wiederholen es und legen Nachdruck darauf, die Präcision und Schnelligkeit, mit der die Feuerwaffe bedient ist, wird in künftigen Seeschlachten allein die Entscheidung herbeiführen, und in der Erreichung dieser Vortheile für das Geschütz hat Frankreich überraschend viel gethan. Vor allem ist Frankreich der Messias, der in fast allen europäischen Heeren das Evangelium der gezogenen Kanone mit Erfolg gepredigt hat, und mit wie großer Vorsicht auch solche Neuerungen aufgenommen werden müssen, so ist wohl jetzt der gewaltige Einfluß dieser neuen Waffe außer Zweifel gestellt. Frankreich besitzt mehrere Tausende dieser gezogenen Geschütze, und die Kaiserlichen Stückgießereien sind mit dem Gusse von anderen Tausenden unaufhörlich beschäftigt, welche letzteren nur für Marinezwecke bestimmt sind. Eine große Zahl von Artillerie-Offizieren ist nach La Fère commandirt, um dort in der Behandlung dieser neuen Waffe unterrichtet zu werden. Bei gleicher Pulverladung entsendet die französische gezogene Kanone ein Projectil von doppeltem Gewichte auf die dreifache Distanz, ein Resultat, das durch vielfache in Vincennes gemachte Versuche festgestellt worden ist. Eine Vergleichung der englischen und französischen Caliber weist übrigens ebenfalls

für Frankreich den Vortheil eines etwas größeren Gewichtes nach.

Je verheerender die Geschützwirkung ist, um so widerstandsfähiger müssen die Schiffswände sein, wenn eben jener Wirkung begegnet werden soll; dieser einfache Ideengang brachte Frankreich darauf jene berühmten *frégates blindées* oder Eisenpanzerschiffe zu bauen, die so viel von sich reden machen und von denen man sich so große Erfolge verspricht. Schon im Jahre 1855 besaß der Kaiser fünf mit der Schraube versehene schwimmende Batterien, deren jede 18 Fünfpfünder führt und 225 Pferdekraft hat; sie heißen *Congreve*, *Dévastation*, *Foudroyante*, *Lave* und *Tonnante*. Die Kraft der Schraube ist, wie man sieht, beschränkt, aber hinreichend, um diese eigenthümlichen Schiffe im Gefechte von Ort zu Ort zu bewegen; da sie aber eine Geschwindigkeit von nur drei Knoten in der Stunde besitzen, so werden sie auf der Fahrt von anderen Dampfern ins Schlepptau genommen. Drei dieser Batterien waren vom Schicksale auserlesen, ihrem Erbauer in seltenem Grade Ehre zu machen. Am 14. October 1855, früh 9 Uhr, eröffneten die *Dévastation*, *Lave* und *Tonnante* ihr Feuer gegen die russische Festung *Kinburn*, nachdem sie auf eine Distanz von 1200 Schritten an die Werke herangedampft waren. In einer Stunde und 25 Minuten war der Feind zum Schweigen gebracht, fast alle seine Artilleristen getödtet, die Geschütze demontirt und die Brustwehren theilweise zerstört, während die schwimmenden Batterien verhältnißmäßig nur geringen Verlust gehabt hatten und durchaus flott geblieben waren.

Die Nachricht von diesem Ereignisse machte bei der französischen Admiralität kein geringes Aufsehen, so untergeordnet auch seine politische Bedeutung war, und es scheint jetzt festgestellt, daß man gegen Küstenbefestigungen aller Art und hauptsächlich gegen steinerne Forts sich immer dieser Batterien

bedienen wird, da die großen Linienschiffe wegen ihres bedeutenden Tiefganges gewöhnlich von allen Operationen an der Küste ausgeschlossen bleiben müssen.

Es entstand aber jetzt die Frage, ob man gepanzerten Fahrzeugen nicht eine bessere Form, die sie manoeuvrirtfähiger mache, geben könne, und so kam man auf die Idee der *frégates blindées*. Der Originalgedanke, Schiffe mit Eisen zu panzern, rührt gleichwohl nicht, wie man allgemein annimmt, von Napoleon III. her, sondern von einem Capitain der französischen Flotte, der schon vor 25 Jahren vorschlug, alle hölzernen Schiffe mit zusammengesetzten Platten aus Eisen in der Dicke von 14—15 Centimeter zu bekleiden. Ein ähnlicher Vorschlag wurde unter anderen schon vom General Paixhans gemacht; aber der erste, der diese Idee practisch realisirte, war ein berühmter Dampfschiffbaumeister in New-York, Namens Stevens, der vor ungefähr zehn Jahren dem Herrn Scott Russel die Resultate zahlreicher Experimente mittheilte, die auf Veranlassung des Amerikanischen Gouvernements in der Absicht gemacht worden waren, die Widerstandskraft von Eisen- oder Stahlplatten gegen den Kanonenschuß zu ermitteln. M. Lloyd von der Englischen Admiralität schlug 4 Zoll Dicke für die Platten vor, etwas mehr als der Kaiser empfiehlt. Die französischen schwimmenden Batterien, sowie die englischen, die bald nach diesen erbaut wurden, sind nach Lloyd's Angabe gepanzert. Durch neuerdings gemachte Versuche ist indessen ziemlich festgestellt worden, daß die Eisenpanzer, sie mögen nun diesem oder jenem Prinzip gemäß sein, nur gegen Hohlgeschosse wirksam sind; schwere Bollkugeln aus Eisen oder Stahl haben bei allen Versuchen die dicksten Panzer durchdrungen, selbst auf beträchtliche Entfernungen. Ein Engländer Reeds schlägt neuerdings vor, nur das Mitteltheil des Schiffes zu panzern, und es vom Vorder- und Hintertheil durch starke, wasserdichte Abschnitte zu trennen, damit, wenn auch die

Extremitäten des Schiffes im Gefechte stark leiden, wenigstens das Fahrzeug selbst flott bleibe und der Mannschaft noch Schutz gewähre.

Die vier französischen Eisenpanzer-Fregatten folgen in allen Linien und Dimensionen dem *Napoléon*, einem der schönsten und besten Schiffe der französischen Flotte; sie führen jede 36 Kanonen und der Panzer ist 11 Centimeter, ungefähr $4\frac{1}{4}$ Zoll stark. Alle vier sind Fregatten zweiten Ranges, ihre Maschinen haben aber jede 900 Pferdekraft, und so gehören diese Schiffe in die Kategorie der Schnellsegler oder vielmehr Schnelldampfer. Sie heißen *La Ville de Lyon*, deren Bau schon im Jahre 1855 in Brest begonnen wurde, *La Gloire*, *L'Invincible* und *La Normandie*, welche drei letzteren seit 1858 in Toulon in Angriff genommen wurden. Ihre Brauchbarkeit ist noch durch keinen praktischen Erfolg festgestellt, jedoch erwartet man von ihnen Wunderdinge, und ihr Bau erregt in England so viel Aufsehen, daß man daselbst Anstalten trifft, ebenfalls dergleichen Schiffe zu construiren. Vor kurzer Zeit hat der Kaiser, um das Gedächtniß an den glänzenden italienischen Feldzug von 1859 zu ehren und zu erhalten, den Bau von noch zwei anderen Eisenschiffen befohlen, welche die Namen *Magenta* und *Solferino* führen werden.

Wenn wir in allen bisher besprochenen französischen Experimenten und Unternehmungen den rothen Faden eines bestimmten Zweckes, nämlich ein England ebenbürtiger Concurrent auf dem Weltmeere zu werden, verfolgen können, so wird uns der frühe oder späte feindliche Zusammenstoß beider Mächte noch unvermeidlicher erscheinen, wenn wir ihre Flotten, so wie sie die Listen vom April 1859 nachweisen, vergleichen. Die französische Flotte hat in den letzten zehn Jahren einen so colossalen Aufschwung genommen und die Zahl ihrer Schiffe aller Arten so unverhältnißmäßig vergrößert, daß man an die Worte des Carlos, freilich in anderem Sinne, erinnert wird:

„Hier, — siehst du zwei feindliche
Gestirne, die im ganzen Lauf der Zeiten
Ein einzig Mal in scheidelrechter Bahn
Zerfchmetternd sich berühren.“

Ziehen wir nur die Schraubendampfer in Betracht, die in Zukunft allein berufen sein werden, Schlachten zu liefern und die ebenfalls den Hauptfaktor bei einem etwanigen Landungsversuche bilden, so sehen wir mit Staunen, daß sich beide Flotten beinahe ganz gleich sind; nur an Kanonenbooten besitzt England ungefähr das Fünffache der französischen Stärke.

Wir werden in der folgenden genauen Classification dem sehr verdienstvollen und gewissenhaften Werke Busk's folgen, sowie wir denselben für alle unsere Zahlenangaben in dieser Besprechung als Gewährsmann nehmen.

I. Summarische Uebersicht der Königl. englischen Dampfer-Flotte vom April 1859.

- 1) 36 Schraubenlinienschiffe mit 3374 Kanonen.

Darunter der im mittelländischen Meere stationirte *Marlborough*, 131 Kanonen, 800 Pferdekraft, 4000 Tonnengehalt und über 11 Seemeilen per Stunde Geschwindigkeit.

- 2) 9 Küstenwacht- und Blockschiffe mit der Schraube und 540 Kanonen.

Diese Schiffe sind sämmtlich zwischen 40 und 50 Jahre alt und haben eine theilweise sehr geringe Pferdekraft.

- 3) 19 Schraubensregatten mit 813 Kanonen.

Sie sind fast alle neu, in den fünfziger Jahren vom Stapel gelaufen. Darunter der *Mersey*, 40 Kanonen, mit 1000 Pferdekraft, erst im Jahre 1858 erbaut; seine Station ist Portsmouth; Geschwindigkeit $13\frac{1}{4}$ Seemeile per Stunde.

- 4) 14 Schraubencorvetten mit 293 Kanonen.
Sämmtlich neu; letztes Baujahr 1858. Darunter Pearl, 21 Kanonen, 400 Pferdekraft; Geschwindigkeit über 11 Seemeilen per Stunde; Station Ost-Indien und China.
- 5) 33 Schraubenschaluppen mit 349 Kanonen, und einer Pferdekraft, die sich zwischen 60 und 400 bewegt.
Sie sind über die ganze Erde zerstreut, und in ihrem Tonnengehalte ebenfalls äußerst verschieden. Die Viper, 4 Kanonen, 160 Pferdekraft und 477 Tonnengehalt, dampft beinahe 12 Seemeilen per Stunde an der Westküste Afrika's.
- 6) 95 Schaufelrad-Dampfer der verschiedensten Art und Armirung; nämlich:
 - 9 Fregatten mit 169 Kanonen;
 - 7 Corvetten mit 42 Kanonen;
 - 61 Schaluppen mit 293 Kanonen, und
 - 18 Schleppschiffe, nur theilweise armirt.Wenngleich diese Fahrzeuge hier und da recht gute Dienste leisten, so bleibt ihre Bedeutung als Schaufelrad-Dampfer doch untergeordneter Art, denn das Schaufelrad ist ein für allemal für Marinezwecke verbannt, und die Schraube führt die alleinige Herrschaft zur See.
- 7) 21 Schrauben-Kanonenschiffe mit 93 Kanonen.
Sie haben fast alle eine sehr große Geschwindigkeit.
- 8) 4 Schrauben-Mörserchiffe mit 48 Geschützen.
- 9) 8 schwimmende Batterien mit der Schraube und 120 Kanonen.
Die Geschwindigkeit derselben ist, wie schon oben entwickelt wurde, sehr gering; sie sind alle, mit Ausnahme des in Bermuda stationirten Terror, im Canal.

10) 6 Schrauben-Transporttschiffe mit 68 Kanonen.

Das kleinste, *Perseverance*, 2 Kanonen, zum Partikulardienst.

11) 9 Schrauben-Ammunitions- und Provianttschiffe.

12) 10 Schaufelrad-Tenderschiffe, à 1—3 Kanonen.

13) 8 Yachten.

Darunter die bekannte *Victoria and Albert*, in Portsmouth stationirt, 2 Kanonen, 600 Pferdekraft, und 18 Seemeilen per Stunde Geschwindigkeit.

14) 161 Schrauben-Kanonenboote, à 2—4 Kanonen, und zwischen 20 und 60 Pferdekraft.

Man kann die Summe der Fahrzeuge der Dampferflotte auf 432 Schiffe aller Arten mit mindestens 6693 Kanonen angeben.

Hierzu kamen noch die im April 1859 auf den Werften befindlichen, theils im Bau begriffenen, theils für die Schraube herzurichtenden Schiffe, von denen ungefähr ein Drittel im verfloßnen Jahre fertig geworden ist.

Auf den Werften von *Pembroke*, *Portsmouth*, *Devonport*, *Chatham* und *Woolwich* befanden sich:

a) 12 Schraubenlinienschiffe mit 1225 Kanonen. Darunter *Prince of Wales*, 131 Kanonen, 800 Pferdekraft, und *Victoria*, 121 Kanonen, 1000 Pferdekraft.

b) 7 Schraubenfregatten mit 303 Kanonen, von denen fünf Ende 1859 fertig werden sollten.

c) 12 Schraubencorvetten mit 206 Kanonen.

Außerdem war im April 1859 der Neubau von 4 Schiffen mit 254 Kanonen befohlen.

Rechnen wir die im Bau befindlichen und neu zu erbauenden Schiffe, von denen aber wohl einige erst 1861 vom Stapel laufen werden, zu dem Etat vom April 1859 hinzu, so dürfte die Königliche Schraubendampfer-Flotte in diesem Jahre 467 Schiffe mit 8681 Kanonen stark sein. Hingegen

geben Schrauben- und Schaufelrad-Dampfer zusammen ein Total von 530 Fahrzeugen.

Wir bemerken schließlich noch, daß Busk die Segelflotte auf 221 Fahrzeuge angiebt, wodurch er eine Totalsumme von 751 Schiffen für die Königliche Flotte erhält. Es soll wohl aber durch diese Zahlenangaben nur die Eitelkeit seiner Landsleute befriedigt oder das Staunen anderer Länder erregt werden; vielleicht hat er es in Folge seiner großen Gewissenhaftigkeit auch für seine Pflicht gehalten, die ältesten, miserablen, durchaus nicht mehr seetüchtigen Segelschiffe dennoch mitzuzählen. Wir bitten den geneigten Leser, sich nur an die Zahl der Schraubendampfer zu halten, denn von den 43 Linienschiffen unter Segel, die Busk alle mit Namen aufführt, sind einige schon im Jahre 1804 erbaut, und höchstens noch 13 seetüchtig zu nennen. Aber auch diese wenigen, noch seetüchtigen Segelschiffe werden natürlich von Jahr zu Jahr schlechter und hin-fälliger, und in kurzer Zeit dürfte bei Entscheidung militairisch-maritimer Fragen die Anzahl von Segelschiffen gar nicht mehr mitsprechen; sie dienen höchstens noch als Schulschiffe, Trans-portschiffe, Kasernen und zu Schießübungen.

II. Summarische Uebersicht der Kaiserlichen französischen Dampfer-Flotte vom April 1859.

1) 37 Schraubenlinienschiffe mit 3380 Kanonen.

Von ihnen waren im April a. p. 30 komplett, drei sollten eben ihre Maschinen erhalten, und vier waren noch im Bau begriffen. Darunter La Bretagne, 130 Kanonen, Linienschiff erster Klasse mit 1200 Pferdekraft, im Winter 1855 in Brest vom Stapel gelaufen.

2) 61 Fregatten mit 1360 Kanonen.

Darunter sind 38 Fregatten mit der Schraube, 19 mit Schaufelrädern und 4 sind Eisenpanzer-Fre-

gatten, über die wir oben schon näheres mitgetheilt haben. Die französischen Schraubenstegatten sind vielleicht die schönsten und schnellsten Schiffe der Welt; eine derselben ist L'Impératrice Eugénie, Schiff erster Klasse, 58 Kanonen, 800 Pferdekraft, 1856 in Toulon vom Stapel gelaufen.

3) 20 Corvetten mit 175 Kanonen.

Neun von ihnen haben die Schraube, neun noch Schaufelräder; zwei befanden sich im April a. p. noch auf der Werft in Orient und Cherbourg. Rennenswerth ist Le Duchayla, 16 Kanonen, 400 Pferdekraft; Schiff und Maschinen sind in Orient gefertigt; La Reine Hortense, 4 Kanonen, 320 Pferdekraft, in Havre aus Eisen gebaut.

4) 67 Briggs und Aviso-Dampfer mit 234 Kanonen, und einer summarischen Pferdekraft von 11,185.

Darunter Le Caton, 4 Kanonen, 260 Pferdekraft, ganz aus Eisen gebaut.

5) 8 Schrauben-Kanonenfahrer mit 25 Kanonen.

Sie sind alle acht in Toulon gebaut und mit Maschinen aus Marseilles versehen, und liefen alle 1855 vom Stapel.

6) 5 schwimmende Batterien mit der Schraube und 90 Kanonen.

Sie sind 1855 vom Stapel gelaufen; ihrer Thätigkeit vor Kinburn haben wir schon gedacht.

7) 47 Transportdampfer mit 184 Kanonen.

Sie haben zum großen Theil die Hülfschraube, und führen im Mittel 4 Geschütze; einige sind aus Eisen.

8) 20 Schrauben-Kanonenboote mit 62 Kanonen.

Noch ist zu bemerken, daß voriges Jahr der Bau von 20 neuen Schrauben-Transportschiffen befohlen und begonnen worden ist, von denen jedes fähig ist 2500 Mann, 150 Pferde und 1200 Tonnen Munition und Proviant am Bord zu nehmen.

Man kann sich denken, wie niederdrückend diese Nachricht in England wirkte, und allerdings läßt sich für diese Schiffe, wenn man Algérien einmal außer Acht lassen will, kaum ein anderer Zweck finden, als mit ihrer Hülfe ein Invasionsheer zu gelegener Zeit über den Canal zu schicken.

Die Summe aller Fahrzeuge der Kaiserlichen Dampferflotte beträgt 265 mit 5500 Kanonen und 77,820 Pferdekraft.

Die Segelflotte zählt 100 Schiffe mit 2922 Kanonen; mehrere von diesen, z. B. drei Linienschiffe ersten Ranges, werden für die Schraube eingerichtet.

Die Totalsumme der Kaiserlichen Flotte beträgt mithin 449 Schiffe mit 8422 Kanonen.

Wenn wir bei Vergleichung der beiden Flotten die Segelschiffe ganz unbeachtet lassen, und dem Umstande, daß England das Fünffache an Kanonenbooten besitzt, nur eine untergeordnete Bedeutung einräumen können, so erhalten wir das überraschende Resultat, daß Frankreich durch unermüdlige Thätigkeit und wahrhaft staunenswerthe Leistungen seiner Werften seine Dampferflotte auf einen fast gleichen Fuß mit der englischen gebracht hat, ja, daß es an großen Schiffen augenblicklich eine Art Uebergewicht beanspruchen kann, indem es auf 36 englische Linienschiffe 37, und auf 18 englische Schrauben- und Raddampfer-Fregatten 61 solche besitzt.

So viele Bedenklichkeiten diese Thatsache an für sich hervorzurufen im Stande ist, so muß englischerseits ein noch peinlicheres Vorgefühl aus der Betrachtung entspringen, daß der französische Handel dem englischen durchaus untergeordnet ist, und daß daher die Entwicklung der französischen Kriegsmarine in so gewaltiger Ausdehnung nicht bloß den Schutz des Handels sichern will, sondern irgend einen noch nicht ausgesprochenen ehrgeizigen Zweck im Auge haben muß. Großbritannien hat einschließlichs seiner Canalinseln und überseeischen Besitzun-

gen eine Handelsmarine von 37,088 Dampf- und Segelschiffen; die französische Handelsmarine zählt nur 15,175 Schiffe; die englische Handelsflotte hat einen Tonnengehalt von über fünf und eine halbe Million; die französische nur eine Million und zwei und fünfzig Tausend. Stellt man mit dieser Handelsproportion die beiden Kriegsmarinen zusammen, so entsteht ein Mißverhältniß, das seine Ausgleichung durchaus in der Realisirung eines ehrgeizigen Planes suchen und finden wird; sollte in der Zukunft Frankreich mit diesem Plane Schiffbruch leiden, so werden wir auch sehen, wie es nothwendiger Weise auf einen geringeren Marine-Stat herabsteigen wird. An die letztere Möglichkeit denkt freilich heutzutage kein Mensch in Frankreich; viel eher ans Gegentheil.

Sollte es immer noch Ungläubige geben, die sich durch diese Beweisführung nicht überzeugen lassen, so rufen wir ihnen nur noch die wenigen Worte zu, daß ein Staat, dessen Finanzen *tant soit peu* brouillirt sind, unmöglich Milliarden für ein Kriegsmaterial ununterbrochen ausgeben wird und ausgeben kann, wenn er nicht längst über die Verwendung dieses Materials einen bestimmten Entschluß gefaßt hat. Diesen Syllogismus macht jeder *gamin* in Paris; alle Welt ist auf irgend einen Coup gegen England seit Jahren vorbereitet und gespannt; und eine vom Zaune gebrochene Kriegserklärung gegen das „treulose Albion“ würde die Gemüther der Pariser weit weniger überraschen, als ein durch Broschüren und Neujahrsgratulationen lange vorher angekündigter Italienischer Feldzug.

Es ist wahr, der Kaiser hat beim Neujahrsempfang in den Tuileries friedlich gesprochen und nur die mit den Zähnen klappernde Gesellschaft der Pariser Börsen-Leute will wissen, daß er die Worte, „so viel von mir abhängt“, so gar eigenthümlich betont und hervorgehoben habe; wir gestehen aber, daß wir die Leute, deren politisches Barometer durch den Druck solcher Reden beeinflusst wird und je nach der Schwere der

Worte auf Sturm oder gutes Wetter deutet, nicht zu den allerscharffinnigsten Köpfen rechnen. Es ist mit solchen Reden wie mit den Orakeln des Delphischen Apollo: sie lassen die verschiedensten Deutungen zu; oft sollen sie gar nichts sagen, und sind nur eine zufällige Mosaik stereotiper Redensarten, die man dem Hörer um die Ohren klingelt, denn „gewöhnlich glaubt der Mensch, wenn er nur Worte hört, es müsse sich dabei doch auch was denken lassen.“ Das „*si vis pacem para bellum*“ ist ebenfalls bis zum Ekel wiederholt worden, und jede Eroberungssüchtige oder wenigstens feindselige Rüstung wird damit entschuldigt; es ist nichts anderes als jene abgestandene Phrase „*l'empire c'est la paix*,“ die Kaiser, Minister und Präfecten ohne Unterlaß im Munde führten — sie hört sich gut — sie ist ein scharf pointirtes Schlagwort — aber es glaubt Keiner mehr daran, am wenigsten der eigene Autor. *L'empire c'est la paix!* das war das Grundthema, das seiner Zeit der *Moniteur* durch alle Tonarten variierte, um das ängstlich träumende Europa in festeren Schlaf zu singen; und *l'empire c'est la paix!* so hieß das Feldgeschrei, mit dem bald darauf französische Truppen dem Großsultan einen Besuch machten, mit dem der alte Malakof eingedonnert wurde, mit dem man vor Rinturn die wackeren Fünzigpfünder der schwimmenden Batterien spielen ließ, mit dem man bei Magenta und Solferino dem Mars zahllose Hekatomben schlachtete. Eine Flotte und ein Heer, wie sie das Kaiserreich hält, muß beschäftigt werden, und ein von der englischen Küste siegreich zurückgekehrtes Invasionsheer würde einen prächtigen Einzug in die Lutetia halten und *grand-*, *petit-* und *demi-monde* auf die Beine bringen.

Man urtheilt so nicht bloß in London, sondern in Paris selbst; das beweisen vielfache Aussprüche von Parisern, die in dem Uebermuth der Landarmee und ihrem Degout vor jeglichen Friedensverhältnissen die traurige Garantie eines neuen

Krieges sehen. Die *Literary Gazette* vom September 1859 enthält die Mittheilung eines Pariser Correspondenten, die darüber ein klares Licht verbreitet; wir lassen dieselbe hier wörtlich folgen:

„Sind Turcos und Zouaven schon fürchterlich gewesen, als sie nach Italien ausmarschirten, so sind sie nach ihrer glorreichen Rückkehr noch viel fürchterlicher geworden. Das Lager von St. Maur bei Vincennes bietet ein Schauspiel unerhörten Frevels und gänzlichen Mangels an Mannszucht dar. Es werden hier täglich und stündlich die ärgsten Ausschweifungen einer in Feindes Land fouragirenden Armee begangen. Die Gutbesitzer und Bauern an den Ufern der Marne flehen vergeblich den Schuß der Besetze für Leben und Eigenthum an, die fortwährend durch diese Prätorianen bedroht sind. Die befehlhabenden Offiziere vermögen nichts mehr über diese trunkene Bande; ja oft genug wird ihnen von ihren nächsten Untergebenen gerathen, sie möchten sich doch nicht in Dinge mischen, die sie nichts angehen. Schuld an allem ist, daß man in diesen Leuten den Hochmuthsteufel geweckt, indem man ihnen lange genug gesagt hat, sie seien die ersten Soldaten von Frankreich. Schon während des Krieges in Italien war ihre Aufführung unerträglich und der *Armée d'Italie* wahrhaft zur Schande reichend. Sie halten sich für die eigentliche Elite-Truppe und blicken auf die Anderen, auf Garde sowohl als Linie, wahrhaft verächtlich herab. Das bürgerliche Paß wird erst gar nicht beachtet und der bourgeois von Paris ist ihnen nichts als ein *contribuable*, gerade so, wie es ihnen der bourgeois von Mailand und Brescia war, der dem Himmel auf den Knien dankte, als ihn diese seine Befreier endlich verließen. Der Pariser bourgeois ist inzwischen nichts weniger als geneigt, sich auf diese Weise von der halbafrikanischen Soldateska mißhandeln zu lassen. Es ist bereits zu ernstern Mißhelligkeiten gekommen und noch ernstere dürften bevorstehen. Sehr natür-

lich ist daher auch die Frage: was mit dieser zuchtlosen Wande anfangen? In welchen Canal läßt sich die furiose Energie dieses alle Dämme durchbrechenden Elementes ableiten? Wie ist der Friede verträglich mit einem Feldlager, das seine Macht kennt und fühlt und das, wenn nicht im Auslande beschäftigt, sehr bald im Lande selbst einen Krieg hervorrufen möchte?"

Man hört in diesen Worten den gereizten bourgeois; aber wenn wir auch die übertriebenen Ausdrücke dieser charakteristischen Correspondenz auf ihr richtiges Maaf zurückführen, so bleibt zu der Ueberzeugung Grund genug vorhanden, daß sich die Flamme des Ehrgeizes, die im Herzen des wehrhaften Theiles der Nation lichterloh lodert und der durch die gloire des letzten Feldzuges neuer Sauerstoff zugeführt worden ist, durch kein Kunststück diplomatischer Kabbala besprechen lasse, daß sie vielmehr über kurz oder lang ins Ausland getragen werden muß, wenn sie nicht das eigene Haus anzünden soll.

Bevor wir das Capitel der Flotten verlassen, bitten wir den Leser, mit uns noch einen Blick auf die Anker der englischen Flotte zu werfen. Wir hatten oben der englischen Verwaltung in manchen Punkten einen gewissen Schlendrian vorgeworfen und leider wird dieser Vorwurf durch die vielbesprochene Ankerangelegenheit, die in London und im Parlamente einiges Aufsehen gemacht hat, nur allzusehr bestätigt. Busk theilt uns mit, daß im Jahre 1852 von der Admiralität ein Comité ernannt wurde, um sieben Ankerproben, welche der Regierung vorlagen, nach ihrem Werthe und ihrer Brauchbarkeit zu untersuchen; das Comité machte im Jahre 1853 seinen Bericht, worin nach gewissenhafter Prüfung die Anker der Königlichen Flotte als die schlechtesten und theuersten, die Trotman'sche Probe aber als die beste und billigste anerkannt wurde. Nichtsdestoweniger sind die Anker der Admiralität noch heute bei der Flotte in Gebrauch, zum Nachtheil der Flotte, zum pecuniären Nachtheil des Landes, und zum Vortheil eines einzigen In-

bividuumß, welches seit 1841 contractmäßig alleiniger Ankerlieferant der Marine ist. Die materielle Seite dieser Frage ist nicht ohne Bedeutung, denn die Admiralität zahlt im Mittel jährlich 350,000 Thaler für Anker, und man kann die auf diese Art im Laufe von sieben Jahren verschleuderte Summe berechnen, wenn man erfährt, daß ein Anker von 100 Centnern, der nach Londoner Marktpreis heute mit 150 L. bezahlt wird, die Admiralität contractmäßig 365 L. kostet.

In einem Londoner Correspondenz-Bericht des Magazins für die Literatur des Auslandes wird diese Schöppenstädter Geschichte ebenfalls und zwar in humoristischer Weise besprochen, und dabei mitgetheilt, daß Sir John Bakington auf Veranlassung des Parlaments einige praktische Marineoffiziere um ihr Urtheil über diese Sache gefragt habe; nach der *Illustrated Times* hätten nun diese praktischen Marineoffiziere, die drei bis vier „alte Knickstiebel“ gewesen wären, die Sache bei einer Flasche alten Port etwa so entschieden: „Hör', Bowline, Sir John braucht zu wissen, was wir von diesen neumod'schen Ankern halten. Ihr habt sie gesehn, natürlich.“ — „O gewiß und thu' sie nicht lieben. Bin 'n alter Kerl, siehst'e und thu' neumod'sche Dinge nicht lieben. Wir hatten nichts Neumod'sches, als ich noch auf'm Wasser war. Und doch, wir thaten wohl, Grampus, nicht? Aber was denkst Du davon, alter Junge? Du hast etwas Dienst gesehn“ — „Uuell, mit Dir, denk' ich. So stoß' mir die Bulle her, und hier ist 'n Toast: Alte Freunde! Alte Zeiten! Alter Port!“ — „Von ganzem Herzen, und Du sag' nun dem Sir John, daß wir als praktische Leute entscheiden: die alten Anker sind die besten. Vergiß nicht zu sagen praktische, Grampus!“ — Dieser Dialog ist amüsant genug und wir fügen hinzu: *Honni soit qui mal y pense!* —

Es ward schon erwähnt, daß beide rivalisirende Staaten unablässig bemüht sind, ihre Flotten durch den Umbau noch

brauchbarer Segelschiffe zur Aufnahme der Schraube und durch den Neubau von Fahrzeugen aller Arten zu vermehren; es finden daher auf allen Werften, in allen Häfen, Magazinen, Maschinenfabriken u. s. w. tausende und aber tausende von Arbeitern eine ununterbrochene Beschäftigung. Mit eifersüchtigem Blicke sieht aber England, daß hinsichtlich des für den Schiffsbau geeigneten Raumes Frankreich über einen größeren Flächeninhalt verfügt; es beträgt derselbe für England 582, für Frankreich mindestens 800 englische Acres. Um auch hierin der Londoner Eitelkeit zu schmeicheln und den Schreihälsen Sand in die Augen zu streuen, hat der Surveyor of the Admiralty in einem neulich veröffentlichten Berichte bei Gelegenheit dieser Abschätzung St. Mary's Island mit einem Werftareal von 284 Acres mitgezählt, welches aber nach Busk's Erklärung für den bezeichneten Zweck durchaus ungeeignet ist. Frankreich besitzt ferner 76 Werftschlippen und 24 Dock's — England 34 Dock's, aber nur 44 Werftschlippen. Von diesen letzteren sind nur neun für Schiffe ersten Ranges geeignet, und von 32 fertigen Dock's nicht weniger als 28 unfähig, große Fahrzeuge aufzunehmen; es müssen daher mehrere Schlippen und Dock's erweitert werden, wenn sie mit den Anforderungen der Flotte gleichen Schritt halten sollen. Welche Ausgaben entstehen aber wieder hierdurch für England! Es sind für neue Anlagen dieser Art im Finanzjahre 1858/1859 circa vier Millionen Thaler verlangt und eben so viel beträgt im Durchschnitt der Jahresetat für Maschinen; es ist aber gar nicht abzusehen, daß in diesen und anderen Posten in Zukunft Verminderungen möglich sein werden, wenn England seine beanspruchte Suprematie zur See nur einigermaßen aufrecht erhalten will. Schon die größere Zahl der im Dienste stehenden Schiffe bedingt einen höheren Bedarf von Schiffsbauholz für Reparaturen, von Segeln, Spieren, Takelwerk u. a. m.; nun sind aber die Schiffe selbst größer und stärker geworden, und

dadurch auch die laufenden Unterhaltungskosten vermehrt, denn während vor zehn Jahren das größte Schiff der Königlichen Flotte 210 Fuß lang war, hat dieselbe jetzt mehrere von 350 Fuß Länge. Hierzu kommt, daß der Dampf die treibende Kraft dieser Schiffe ist, daß aber die Anwendung von Dampf unabänderlich begleitet ist von Maschinenreparaturen, Dampfkesselergänzungen, und Kohlenverbrauch — und das an Kohlen überreiche England stöhnt jetzt schon unter der Kohlenrechnung der heimischen Häfen, während dieses kostbare Brennmaterial auf den fremden Stationen einen abenteuerlichen Preis erreicht hat.

Obgleich der Vorrathsbestand an Schiffsbauholz im letzten Jahre in den englischen Häfen 66,000 Lasten, in den fünf französischen Kriegshäfen aber nur 40,000 Lasten betrug, so muß doch die Einfuhr an Eichen- und Mahagoniholz in Frankreich eine größere gewesen sein, denn die Thätigkeit auf allen Werften war ununterbrochen, und während England alles in allem 16,334 Arbeiter beschäftigte, weisen die französischen Listen einen Arbeiteretat von 22,560 Köpfen nach, die einen Jahreslohn von beinahe vier und einer halben Million Thaler bezogen.

Wir würden dieser Verhältnisse hier gar nicht gedenken, wenn sie nicht zur Aufklärung über die Leistungsfähigkeit französischer und englischer Constructionsetablißements dienen — eine Untersuchung, aus der für Frankreich entschieden günstigere Chancen resultiren. Der französische Unternehmungsgeist und weitausschauende Ehrgeiz hat sich aber in einem Werke gegipfelt, das eine eigene Literatur hervorgerufen, gewichtige und werthlose Zungen und Federn in Bewegung gesetzt und durch das Wunderwerk seines Wellenbrechers allein eine europäische Berühmtheit erlangt hat; wir meinen Cherbourg. Es ist unter den fünf französischen Kriegshäfen wohl der bekannteste, da Brest, Orient, Rochefort und Toulon durch ihre größere Entfernung von der englischen Küste weit weniger die Aufmerk-

samkeit auf sich ziehen. Das französische Gouvernement erkannte auch die Bedeutung dieses Platzes im Centrum des Canals schon vor beinahe zweihundert Jahren, und obgleich der Ort nur wenig natürliche Anlage zur Bildung eines Hafens hatte, so wurde doch damals schon seine Befestigung nach den besten Grundsätzen jener Zeit mit der gleichzeitigen Errichtung eines Seearsenals befohlen. Vauban entwarf die Pläne dazu, und dieser große Meister trug sich schon mit der Idee, Cherbourg zu einem Rendezvous für Heer und Flotte und zur Operationsbasis für etwanige Landungsversuche auf britischem Ufer zu machen. Bald ging diesen Unternehmungen jedoch der *nervus rerum* aus, und so blieb Cherbourg fast ein Jahrhundert lang in einer ziemlich hilflosen Lage, die durch den schon erwähnten Besuch englischer Truppen am 5. August 1758 gebührend ausgebeutet wurde. Ludwig XVI. befahl die Wiederaufnahme der Befestigungsarbeiten, die seit 1784 bis auf den heutigen Tag mit einer lobenswerthen Zähigkeit fortgesetzt wurden und trotz der Einsprache der Elemente ihre herrliche Vollendung fanden. Im Jahre 1802 besichtigte Buonaparte den begonnenen Wellenbrecher und befahl, auf ihm ein Fort mit zwanzig Kanonen zu errichten, das auch in drei Jahren vollendet, bei einem furchtbaren Unwetter aber im Jahre 1808 sammt allen Baracken, Magazinen und 200 Menschen von den Meereswogen fortgewaschen und verschlungen wurde. Napoleon I. ließ sich aber damals durch die Elemente noch keine Vorschriften machen und unter seinen Auspicien wurde das vernichtete Werk im Jahre 1811 auf breiterer Basis von Neuem begonnen, dessen Vollendung aber erst der Neffe auf dem Kaiserthron erleben sollte. Der Wellenbrecher stellt der Bewegung der See einen Felsenwall von 12,333 Fuß Länge entgegen, er ist also über eine halbe geographische Meile lang, und überragt den Wasserpiegel um zwanzig Fuß; er trägt ein Parapet von 5 Fuß Höhe und 8 Fuß Dicke. An seiner Basis

Frankreich und England.

ist er 880 Fuß dick und seine Höhe variiert zwischen 60 und 66 Fuß. Die Erbauung eines solchen Riesenwerkes mitten im Wogenbrange des Meeres ist ein interessantes Moment unserer Culturgeschichte; die größten Monolithen, untereinander durch Béton zu einer einzigen Masse verkittet, sind das Fundament auf dem Meeresgrunde. Capitain Pim, der in einer kleinen Broschüre wichtige Details über Cherbourg giebt, gesteht ein, daß Frankreich durch diesen Hafendamm alles in dieser Hinsicht bisher in England Geleistete weit übertroffen habe, indem der größte englische Wasserbrecher, der von Plymouth, in den Jahren 1812—1840 erbaut, nur 5280 Fuß lang, 360 Fuß dick und 33 Fuß hoch ist. Die Cherbourger „Digue“ umfaßt ein Wassergebiet von 2000 englischen Acres und bietet auf diese Weise allen Kriegsschiffen Frankreichs, die zu irgend welcher Unternehmung hier je concentrirt werden dürften, den herrlichsten Ankerraum. An beiden Seiten ist eine Hafeneinfahrt freigelassen; die westliche ist breiter als zwei englische Meilen, die östliche aber nur 3600 Fuß weit; beide Wege sind ohne Rücksicht auf Wetter und Fluth für Schiffe aller Gattungen jederzeit fahrbar. Es ist schwer, die Kosten dieses Hafens nur annähernd zu berechnen und Busk ist der Ansicht, daß eine Summe von 21 Millionen Thalern sie bei weitem nicht decken würde; rechnet man aber die Kosten aller Etablissements und Vertheidigungswerke mit hinzu, so hat Cherbourg nach französischen Angaben bis zum August 1859 beinahe 48 Millionen Thaler verschlungen.

Auf dem Wasserbrecher sind vier Werke errichtet: auf beiden Flügeln zur Vertheidigung der Hafeneinfahrten das *Musoir Ouest*, respective *Est*, jedes mit 60 Kanonen; da, wo der Damm ein Knie macht, das Centralfort mit 40 Kanonen, und westlich von diesem ein kleines Werk, die *batterie intermédiaire* mit 14 Kanonen; diese vier Werke allein kosteten 700,000 Thaler und bestreichen mit 174 Feuerschlünden den Wasserspiegel.

Das Centralfort, 510. Fuß Durchmesser, hat gegen den Canal eine kreisförmige, gegen die Hafenseite eine elliptische Form, und enthält außer kasemattirten Räumen noch mehrere Baracken für die Besatzung. Von der Plattform der Digue ist es durch einen weiten, tiefen Graben auf beiden Seiten getrennt. Die Plattform selbst ist für schwere Geschütze nicht geeignet, doch können Büchschenshützen aus ihren Scharten gegen einen anrückenden Feind gute Dienste thun. — Das Musoir Ouest wird wahrscheinlich neu gebaut werden müssen, da sein Fundament sich etwas gesenkt und in Folge dessen die Mauern auf der Außenseite einen langen Riß bekommen haben.

Von den anderen Befestigungen, wie sie der Originalplan verlangt, sind einige noch nicht vollendet, andere noch gar nicht begonnen, noch andere werden vielleicht nie angefangen werden; jedoch ist die Bertheidigung jetzt schon eine durchaus geschlossene. Gradeüber vom Musoir Est liegt die Insel Pelée, und auf derselben das Fort Impérial; es beherrscht dasselbe den östlichen Hafeneingang von der andern Seite, indem es sein Feuer mit dem des Musoir's kreuzt, und hat 56 Kanonen schwersten Calibers, 14 Mörser und einen Ofen zum Glühendmachen der Geschosse.

Das Fort des Flamands, rückwärts des Wasserbrechers auf der Küste erbaut, bestreicht die kleine Rhyde, ist bombenfest und für 60 Kanonen eingerichtet.

Den Schlüssel zur ganzen Position bildet der südlich von der Stadt gelegene Hügel du Roule, gekrönt von dem Fort gleichen Namens, welches, aus Granitblöcken von enormer Größe aufgeführt, einen imposanten Anblick gewährt; es beherrscht Stadt und Hafen, im Süden die Eisenbahnlinie, und gilt als das eigentliche Kernwerk.

Der Militairhafen mit seinen großartigen Etablissements hat eine starke Encinte, die durch einen tiefen, mit der See in Verbindung stehenden Graben noch verstärkt ist. Am nörd-

lichsten Ende des Bassin Charles steht auf einer vorspringenden Felsenzunge das Fort du Homet, welches mit seinen 52 schweren Geschützen die Rhee vollständig beherrscht. Längs der östlichen und nördlichen Seefront sind Erdwerke angeschüttet, mit starken Profilen und für 84 Kanonen bestimmt. Auf der Landseite ist Cherbourg durch einen Halbkreis zahlreicher Redouten umgürtet; sie sind auf Höhen angelegt, dominiren das Vorterrain und bilden ein achtungsvolles Vertheidigungssystem. Die Redoute des Couplets und du Tot, und die Forts des Forches und d'Octeville sind die nennenswerthesten.

Wir haben schon gesagt, daß der westliche Hafeneingang der breitere ist; ihn begrenzen das Musoir Ouest des Wellenbrechers und ein auf der Küste auf Point Querqueville erbautes Fort mit 46 Kanonen und 4 schweren Mörsern; außerdem liegt aber mitten in der Hafeneinfahrt eine kleine Felseninsel, la Roche Cavagnac, die das Feuer ihres Forts mit dem der beiden Nachbarn zu einer mächtigen Tripleallianz verbindet.

Busk spricht mit einer gewissen Befriedigung davon, daß die 3000 Kanonen, welche die Panique im Hause der Gemeinden den Cherbourger Befestigungen angedichtet hatte, eine Fabel seien, und daß nach Capitain Pim's Berechnungen, Cherbourg höchstens im Stande sei, 400 Feuereschlünde einem Feinde entgegenzusetzen; jene Uebertreibung unverständiger und schwatzhafter Mäuler verdient keine Berücksichtigung, was aber die 400 Kanonen des Capitain Pim anbetrifft, so müssen wir doch, ohne die Genauigkeit dieser Schätzung zu untersuchen, hinzufügen, daß sie ein formidables Vertheidigungssystem bilden, daß Cherbourg nach gewöhnlichen Begriffen für unannehmbar gilt, und daß England nicht einen einzigen Hafen von annähernd gleicher Größe, Leistungs- und Vertheidigungsfähigkeit wie „Caesaris Burgus“ besitzt.

Im Centrum der Bucht, welche die Rhee bildet, an der Mündung der Flüßchen Divette und Trottebec, liegt der Kauf-

fahrteihafen, nordwestlich von diesem der Kriegshafen. Letzterer enthält drei große Bassins, in Felsen gehauen, untereinander in Verbindung stehend und umgeben von den ausgedehnten Etablissements des Arsenal's. Das äußerste, unmittelbar mit der Rhyde communicirende Becken ist bekannt als **Bassin Napoléon** oder **Avant Port Militaire**. An seiner Südseite stehen vier bedeckte Werftschluppen und ein trockenes Kalfaterdock, in welchem die größten Schiffe kalfatert werden können. Das Bassin ist 950 Fuß lang, 768 Fuß breit und 55 Fuß tief, gewährt mindestens für 16 Linienfahrzeuge Sicherheit und ist seit 1813 vollendet.

Das zweite Becken, **Bassin Charles**, 1829 vollendet, ist etwas kleiner.

Das Dritte ist das **Arrière Bassin du Port**, das größte und berühmteste, 1365 Fuß lang, 650 Fuß breit und 60 Fuß tief; es ward im Sommer 1858 in höchst demonstrativer Weise durch Kaiser und Kaiserin eingeweiht. Um dieses Becken auszuhöhlen, mußte eine Felsenmasse von bedeutend mehr als einer Million Cubikmetres herausgeschafft werden. An seiner Westseite sind sieben Werftschluppen (sechs sind vollendet) und sieben Kalfaterdocks; unter diesen zwei in der Länge von 140 Metres (430 par. Fuß). Vier von diesen Docks sind im Stande bei hohem Wasser die größten Schiffe der Französischen Flotte aufzunehmen, ohne daß diese gezwungen wären, auch nur ein einziges Stück ihrer Armirung und Ausrüstung zu löschen.

Von der Arbeit, die die Aushöhlung dieses Riesenbassins mit den in dasselbe mündenden Docks verursacht hat, kann man sich eine Vorstellung machen, wenn man erfährt, daß sie auf bergmännische Art in einen aus Quarz und Gneiß gebildeten Felsen gesprengt sind, und daß das Durchschnittsgewicht der dazu erforderlichen, einzelnen Ladungen 8000—10,000 Pfund Pulver betrug.

Man hat berechnet, daß die drei hier beschriebenen Bassins

ohne Schwierigkeit 40 Linienschiffe aufnehmen können, denn ihr Flächeninhalt umfaßt mit allen Docks 256 englische Acres.

Wie diese nur flüchtige Skizze zeigt, zerfallen die Cherbourger Werke in drei Classen: 1) der Wasserbrecher, als Schutz für die Rhede; 2) die Bassins des Kriegshafens; 3) die längs der Küste und auf den Höhen um die Stadt errichteten Batterien, Forts und Redouten. Außerdem enthält Cherbourg zahllose Werkstätten verschiedenster Art, ein bedeutendes Arsenal, Magazine, Segelböden und eine Dampfmaschinen-Fabrik, wo außer den Schiffsmaschinen und Dampfesseln, auch Ketten, Anker u. a. m. in gewünschter Zahl gefertigt werden können.

Die ungeheueren Geldopfer, welche die französische Nation gebracht hat, um dieses gigantische Unternehmen zu vollenden, stehen mit dem Resultate in gradem Verhältnisse; denn Frankreich besitzt jetzt einen Kriegshafen, in welchem 100,000 Mann mit allen erforderlichen Vorräthen an Proviant, Munition und Kriegsgeräth in wenigen Stunden eingeschifft werden können. Für diejenigen, die dies unglaublich finden sollten und die Schnelligkeit und Precision französischer Truppen bei solchen Unternehmungen nicht kennen, fügen wir hinzu, daß 2000 Mann gewöhnlich für ein Linienschiff gerechnet werden, und da die großen Docks 40 Schiffe dieser Classe aufnehmen können, ohne der bedeutend größern Anzahl von Fahrzeugen zu gedenken, die außerdem auf der Rhede Platz finden, so erhellt, daß wenn die Eisenbahnzufuhr an Truppen richtig organisiert ist, in jedem Augenblicke 80,000 Mann, ohne Hülfe von Booten, an Bord marschiren können.

Wir glauben gern, daß eine solche Betrachtung ganz geeignet war, das Haus der Gemeinen in London vor Schreck auf den Kopf zu stellen, und Busk selbst ruft bei dieser Berechnung aus: „Dies ist eine große Thatsache, die unsere ganze Aufmerksamkeit verdient!“

Es ist jedoch nicht Cherbourg allein, welches zu alarmi-

renden Gerüchten Veranlassung giebt, sondern die ganze Nordküste Frankreichs wird unablässig verstärkt und allen ihren Häfen die größte Sorgfalt gewidmet; ob dies im Hinblick auf die Möglichkeit einer Invasion englischer Truppen und deren Abwehr geschieht — ein Fall, an den wohl kein vernünftiger Mensch in Europa vorläufig denkt — oder aber, ob die entgegengesetzte Tendenz diese Rüstungen hervorruft, überlassen wir der Beurtheilung unserer Leser. Wir haben genügend auf die drohende Gefahr aufmerksam gemacht, und die jetzt noch Ungläubigen werden erst belehrt werden, wenn das „qui vive!“ französischer Vorposten auf britischem Grund und Boden ertönt.

Schließlich wollen wir noch einer Täuschung gedenken, deren sich ein Theil der englischen Presse vielleicht mit Absicht schuldig macht, um das sehr erschütterte Vertrauen wieder herzustellen; auch Busk ist in dieser Täuschung befangen, wenn er die unerschöpflichen Vorräthe guter, für Marinezwecke brauchbarer Kohlen, die England besitzt, für eine Garantie hält, daß die französische Flotte, die zum Theil mit britischer Kohle gespeist wird, immer in einer gewissen Abhängigkeit von England bleiben werde und es schwerlich auf die Führung eines langen Seekrieges ankommen lassen könne.

Um diese Ansicht zu widerlegen, müssen wir auf den Gegenstand etwas näher eingehen. Es ist wahr, daß der größere Theil der Kohlen, welche die französische Flotte verbrennt, in Newcastle und Cardiff gekauft wird, da eine Mischung von Kohlen aus Wales und den Nordgraffschaften besser wirkt als französische Kohle allein; ja selbst in Toulon, nur einige Meilen von den Kohlengruben von Grand Combe, wird an Bord aller Kriegsdampfer nur britische Kohle verwendet, obgleich dieselbe sich per Tonne (20 Centner) auf 35 Francs stellt, d. h. noch einmal so theuer als französische Kohle. Die englische Admiralität hingegen kann in heimischen Häfen die beste Kohle für 11—18 Schillinge (4—6 Thaler) per Tonne haben. Bis

zu welcher Summe die Kohlenrechnungen der Dampfflotten heutzutage anschwellen, geht daraus hervor, daß der tägliche Bedarf an diesem theuren Feuerungsmaterial auf großen Schiffen oft 100 Tonnen, also 2000 Centner, überschreitet, mithin die in einem Monate auf einem einzigen Linienschiffe verbrannten Kohlen ein Capital von 18,000 Thalern repräsentiren. Nun hat zwar Frankreich in seinen verschiedenen Häfen enorme Vorräthe von Kohlen, nichtdestoweniger würde der Preis dieses Artikels im Falle eines Krieges, besonders eines Krieges mit England, sehr bald bedeutend steigen, denn während der Feindseligkeiten gegen Rußland 1854—1855 zahlte die französische Regierung für die Tonne waliser Kohlen 75—80 Francs. Man mußte sich zu diesem hohen Preise bequemen, da die inländische Kohle zu Marinezwecken durchaus unbrauchbar ist, und Busk meint, daß im Falle eines Krieges mit England die Operationen der französischen Flotte durch die dann noch größere Kohlentheuerung sehr beeinträchtigt werden dürften, oder Frankreich müßte sich die Unterstützung Belgiens für diesen Zweck sichern.

Man hat nach sorgfältigen Untersuchungen berechnet, daß französische Schiffsmaschinen, wenn sie mit voller Kraft arbeiten, 220 Pfund Kohlen auf jede Pferdekraft per Stunde gebrauchen; da eine solche Ueberanstrengung der Maschine aber nur in dringenden Fällen vorkommt, so kann man den stündlichen Kohlenbedarf auf jede Pferdekraft zu einem Centner annehmen. Ein Geschwader von zehn Kriegsdampfern, jeder zu 900 Pferdekraft, würde also bei halber Kraftentwicklung zwischen Toulon und Algier 18,000 Centner, und zwischen Toulon und Brest mehr als 100,000 Centner Kohle verbrennen; die bloße Fahrt einer Flotte von vierfacher Stärke auf dem letzteren Seewege würde mithin, wenn der Preis per Tonne nur 35 Francs wäre, 240,000 Thaler, nach dem Kohlentarif

aber während des Russischen Krieges, eine halbe Million Thaler kosten.

Ein Comité französischer Marineoffiziere hat im Jahre 1849 einstimmig erklärt, daß französische Kriegsdampfer mit ihren Maschinen jetziger Construction bei stürmischem Wetter nur mit Hülfe fremder Kohlen die See halten können, daß also Frankreich nach wie vor gezwungen ist, sich bei allen seinen Flottenbewegungen den hohen Preisen für ausländische Kohle zu unterziehen.

Gegen die aus diesen Prämissen gezogenen Schlüsse und Hoffnungen des Herrn Busk sprechen nun folgende Thatfachen:

Erstens ist es, wie Busk selbst zugiebt, nicht unmöglich, ja sogar wahrscheinlich, daß man Mittel finden wird, die Defen der französischen Dampfkessel der Feuerung des eigenen Landes erfolgreich anzupassen;

Zweitens dürften einige, für Kohlen mehr verausgabte Millionen kein Grund sein, die Ausführung eines ehrgeizigen Planes, für den so viele Chancen sprechen, nur aus Rücksicht auf den Geldpunkt aufzugeben, zumal in einem etwaigen Friedensschlusse die Kosten des ganzen Unternehmens gewöhnlich dem Besiegten aufgebürdet werden;

Drittens besitzt Frankreich in den Magazinen seiner Kriegshäfen einen Kohlenvorrath, der den Bedarf eines Jahres für die ganze Flotte deckt; und endlich

Viertens würde es bei einem Landungsversuche gar nicht auf die Führung eines langen, erbitterten Seekrieges ankommen. Wie wir dies im letzten Italienischen Feldzuge gesehen haben, liebt Frankreich kurze, glänzende Unternehmungen und schnelle Erfolge, und die glücklich ausgeführte Landung eines Invasionsheeres mit allen ihren unberechenbaren Consequenzen würde England sicher vor Jahresfrist zu irgend einem Frieden zwingen, lange bevor die letzte Schaufel britischer Kohle in den französischen Maschinenofen geworfen ist.

Wir begnügen uns, diese Angelegenheit hier nur flüchtig zu berühren, um das hier oder dort herrschende Gefühl allzu großer Sicherheit auf sein richtiges Maas zurückzuführen, und wiederholen einen Ausspruch des Herrn Mac Sheehy, der über dieses Capitel ebenfalls geschrieben hat; er sagt: „Je dirai donc que la marine à vapeur se trouve, par suite de sa richesse en charbon, être bien plus avantageuse à l'Angleterre qu'à tout autre Etat de l'Europe; mais aussi en aplanissant d'une manière absolue le chemin de la mer, elle a détruit la barrière qui rendait cette contrée inattaquable, et a ouvert en quelque sorte dans ses frontières une brèche qui s'agrandira tous les jours.“ Wer erinnert sich bei diesen Worten nicht jenes berühmten Briefes, den der Herzog von Wellington am 9. Januar 1847 an den General Sir John Burgoyne schrieb, worin er sich über die Nationalverteidigungsmittel Englands bei dem Versuche einer französischen Landung aussprach, und der, in den Spalten der Times veröffentlicht, bald darauf die Kunde durch ganz Europa machte; dieses interessante Schriftstück enthält die wichtigen Worte: „Wir haben keine Vertheidigung, noch Hoffnung auf eine solche, ausgenommen in unserer Flotte. Wie aber die Sachen jetzt stehen, und wenn es wahr ist, daß die Anstrengungen der Flotte allein für unseren Schutz nicht hinreichen, sind wir nach der Kriegserklärung nicht für eine Woche sicher.“ Nachdem der Brief sich über verschiedene Mittel, eine Vertheidigung dennoch zu ermöglichen, verbreitet hat, schließt er mit den Worten, die uns der Leser gestatten mag im Original zu geben: „I am bordering upon seventy-seven years of age passed in honour. I hope that the Almighty may protect me from being the witness of the tragedy which I cannot persuade my contemporaries to take measures to avert.

Believe me ever yours sincerely

Wellington.“

Nicht ohne Grund führen wir die Worte des greisen Herzogs an; er soll unseren Ansichten ein Gewährsmann sein, und aus dem wehmüthigen Tone dieses Briefes geht klar genug hervor, wie auch ein Wellington sich von der Ahnung nicht frei fühlte, daß einst französische Bajonette auf britischem Boden glänzen werden.

Bei einem Conflict der beiden Rivalen wird Deutschland schwer getroffen werden; es läßt sich nicht voraussagen, ob ihm die Behauptung der Neutralität gelingen, oder ob einzelne deutsche Staaten in irgend welche Allianzen treten werden. Aber Eins steht fest: die gesammte deutsche See Küste liegt offen und schutzlos jedem feindlichen Anfälle preisgegeben, und die deutsche Handelsmarine, eine der größten der Welt, wird bei dem ersten Kanonenschusse, wie die Möve vor dem Seesturme, ängstlich umherirren und oft vergeblich Schutz und Unterkommen suchen. Welche Verluste da dem deutschen Handel und deutschem Nationalreichtume bevorstehen, ist nicht abzusehen, und so wenig Vertrauen wir auf einen Erfolg haben, so wünschen wir doch der Bremer Seekriegsrecht-Agitation von Grund unseres Herzens die besten Resultate. Noch wesentlicheres Heil dürfte aber Deutschland von der Berliner Conferenz der Seeuferstaaten erwarten, wenn alle Regierungen, fern von kleinen und unwürdigen Eifersüchteleien und nach Verhältnissen opferbereit, den einen Gesichtspunkt fest im Auge halten wollten: daß Küsten nur durch zwei Factoren geschützt werden können: durch feste Häfen und durch starke Flotten, und daß es hauptsächlich die Flotte ist, welche schützt, und ihretwegen erst wieder Häfen da sind. Preußen hat in fester Wahrung deutscher Interessen, ohne Rücksicht auf die Geringsfügigkeit der eigenen Mittel, den ehrenvollsten Anfang mit Flotte und Häfen gemacht, daß es aber allein das begonnene Werk nicht zu Ende führen kann, sondern daß dazu die redlichsten Anstrengungen des gesammten, centralisirten Deutschlands erforderlich sind —

wer möchte das heute noch verkennen? Ist aber Deutschland, in richtiger Anerkennung seiner Ehrenschuld an sich selbst, zu wirklichen Opfern bereit, dann möge es sich auch vertrauensvoll den preussischen Unternehmungen anschließen, denn, wir fragen weiter, wer möchte heute noch verkennen, daß das von Gefahren bedrohte Deutschland nur in Preußen seinen Schwerpunkt suchen, nur in Preußen seinen Führer und Vertreter zu finden hoffen kann. Deutschland hat eine theilweise seetüchtige und seckundige Bevölkerung; es hat Holz und Hanf, Eisen und Kohlen; es hat im Uebermaasse die materiellen Mittel, eine Flotte zu schaffen — so möge es auch den Willen dazu haben, und trotz der Lethargie eines unseligen, inneren Zwiespaltes endlich einmal das Vertrauen zu einem gemeinsamen, erfolggekrönten Handeln kernen! Freilich darf es nicht vor den höchsten Summen zurückschrecken und bei seinen beweinenswerthen Idealen von armirten Kauffahrern, Sechsersammlungen und den Wällen, welche ihm seine Söhne sein sollen, stehen bleiben; der souveräne Unverstand der Massen, der in der vertheilten Küstenbefestigung der alten Schule mit ihren Thürmen und Thürmchen und Schanzen und Schänzchen, bloß weil sie billig ist, sein Heil sucht, muß zum Schweigen gebracht und in der Nation das klare Bewußtsein erweckt werden, daß sich Existenzgarantien heute nicht mehr mit einem gelegentlichen Obolus, sondern nur noch mit den höchsten Gaben und mit dem besten Herzblute erkaufen lassen. Millionen und aber Millionen Ermahnungen zur Einigung sind dem Volke und den Regierungen der Deutschen ohne Unterlaß ins Ohr gerufen worden — und wie wenige wurden beachtet! Aber werden wir nicht müde, diese Rufe immer wieder von neuem ertönen zu lassen — und besonders wir, die wir um das Banner der Hohenzollern geschaart stehen, lassen wir laut unsere Stimme erschallen, beseelt von der Hoffnung, daß wir per tot

discrimina rerum noch den Tag sehen werden, wo die gewaltige Faust der Weltgeschichte dieses machtvolle und doch so machtlose Deutschland in neuen Formen zu erhöhter politischer Existenz emporrüttelt, und wo starke Flotten und feste Häfen nicht nur unsere Küsten schützen, sondern auch durch unseren militairischen Seeberuf ein kräftiger Faktor der deutschen, auswärtigen Politik sein werden. Gott, der uns von Vaterlandsliebe schwellende Herzen gab, in denen diese Wünsche immer wieder aufkeimen, Er wird auch der gesammten Nation der Deutschen, die ein vollbewußtes Dasein lebt, und als Träger der Gesittung und Intelligenz anderen voranleuchtet, die Zeit politischer Selbständigkeit und Selbstthätigkeit in Gnaden erscheinen lassen.

In demselben Verlage ist erschienen:

- Das Papstthum vor der Napoleonischen und der deutschen Politik.**
Preis 5 Sgr.
- Das europäische Gleichgewicht der Zukunft.** Ein historisch-politischer Versuch. Preis 20 Sgr.
- Der deutsche Bund oder Ob Gotha, ob Bamberg?** Ein national-politischer Versuch. Vom Verfasser des europäischen Gleichgewichts der Zukunft. Preis 20 Sgr.
- Die Politik der Zukunft vom preussischen Standpunkte.**
Preis 16 Sgr.
- Sendeschreiben an den Politiker der Zukunft vom preussischen Standpunkte.**
Preis 9 Sgr.
- Das preussische Landesvertheidigungs-System und die Befestigung von Berlin.** Eine politisch-militairische Denkschrift. Vom Verfasser: „der Politik der Zukunft vom preussischen Standpunkte.“
Preis 20 Sgr.
- Denkschrift, betreffend die preussische Machtstellung im deutschen Nordwesten.**
Preis 5 Sgr.
- Preußen und die italienische Frage.** Vierte Auflage. Mit einem Nachwort an Heinrich v. Arnim. Preis 7½ Sgr.
- Preußen und der künftige Congreß.** Ein Mahnruf an das deutsche Volk. Zweite Auflage. Preis 5 Sgr.
- Die Traditionen preussischer Politik.** Niedergelegt in einer Reihe geschichtlicher Aufsätze. Preis 18 Sgr.
- Amerika, Europa und die politischen Gesichtspunkte der Gegenwart.** Von Julius Froebel. Preis 27½ Sgr.
- Helene, Herzogin von Orleans, Prinzessin von Mecklenburg-Schwerin.** Aus dem Französischen. 4te Aufl. Preis 20 Sgr.
- Dasselbe.** Abdruck der französischen Ausgabe. Zweite Auflage. Preis 17½ Sgr.
-