

Beilage zu Nr. 145 des „Amts- und Anzeigebblattes“.

Eibenstock, den 9. Dezember 1897.

Ueber die Deutsche Flotte.

Vortrag des Herrn Lehrer Volgt, gehalten im Reichs-treuen Verein zu Eibenstock.

Hochverehrte Herren!

Soweit die Geschichte zurückreicht, lehrt sie uns, daß die Seefahrt und damit der Seehandel die Nationen wohlhabend und mächtig gemacht hat und eine Unterbindung dieser Lebensader die Kräfte eines Landes lähmt. Es ist daher Pflicht der Selbsterhaltung eines Staates, einen so wichtigen Faktor der Volkswirtschaft, die Quelle seines Wohlstandes und seiner Macht nicht zu vernachlässigen und ihr in ausreichendem Grade den nöthigen Schutz zu bieten. Als Deutschland aus dem glorreichen Feldzuge 1870/71 als starke Nationalmacht hervorgegangen war, regte sich auch der Geist der alten Hanse wieder nach Jahrhunderte langem Schlummer und rief in dem deutschen Volke die Erinnerung an jene ruhmvolle Zeit wach, wo deutsche Eichenkiele stolz als Herrscher die Meere durchfurchten, England einst mit schwerem Gelde den Frieden von ihnen erkaufen mußte.

Der Donner der blutigen Schlachten in dem unvergeßlichen Jahre hatte die letzten Raben verschreckt und der alte Kaiser Barbarossa durfte sein helles Haupt zur ewigen Ruhe betten, der Adler hat den Felsenhorst verlassen und schwebt wieder über die blauen Tiefen der Meere, um den Völkern Kunde zu geben, daß ein neues Deutschland stark u. mächtig erblüht ist; der langgehegte Wunsch patriotischer Männer unseres Volkes ist in Erfüllung gegangen, das nationale Streben nach Geltung zur See hat Ausdruck gefunden, — die deutsche Flotte unter schwarz-weiß-rother Flagge ist wieder entstanden. Die Entwicklung unserer Marine nimmt zwar ihren erfreulichen Fortgang, leider aber befindet sich ein großer Theil unserer Bewaffnung, wie Kapitänleutnant a. D. Meyer auf der Haupt-Versammlung der deutschen Kolonial-Gesellschaft zu München am 12. Juni d. J. sagte, in Unkenntnis über die Wehrkraft gegenüber andern Völkern, in Unkenntnis über die Bedeutung der Marine. Im Volke müßte das Verständnis für die wichtige Aufgabe der Marine erweckt werden. Auch ein englischer Kritiker der deutschen Seemacht äußert sich: „Es sei wohl hohe Zeit für eine gründliche Reform der deutschen Seemacht, doch könne nur die Zukunft lehren, ob es den rastlosen Anstrengungen und persönlichen Arbeiten des Kaisers gelingen werde, das deutsche Volk aus seiner apathischen Stumpfheit in Bezug auf Seemacht und die Mittel, sie zu erlangen, aufzurütteln. Es sei darin ein bemerkenswerther Unterschied zwischen Deutschland und England, während bei den Deutschen die Anregung zur Vergrößerung der Seemacht von oben her käme, hätte in England die Stimme des Volkes und die öffentliche Meinung dazu gedrängt.“ Daraus erwächst für jeden wahren Deutschen die Pflicht, in den Schichten des Volkes die Ueberzeugung zu erwecken, daß eine Verstärkung der deutschen Flotte im Interesse der Machtstellung Deutschlands, seines Welt Handels und seiner Kolonialpolitik notwendig erscheint. Damit die Gegner bei unsern Plänen nicht wieder mit dem Schlagwort kommen, daß wir „uferlose Pläne“ schmiedeten, wollen wir die Notwendigkeit der Verstärkung der deutschen Flotte fest begründen, indem wir die Frage zu beantworten suchen: Genügt überhaupt Deutschlands Wehrkraft zur See?

Unsere Wehrkraft zu Lande genügt. Wir sind auch bestrebt, unablässig an der Durchbildung unseres Heeres zu arbeiten, denn wir wissen uns von Gefahren umlauert. Aber wir können mit Vertrauen auf unser Heer blicken und brauchen zu Lande außer Gott nichts zu fürchten auf der Welt. Dürfen wir aber gleich ruhig sein im Hinblick auf den Schutz unsrer langgestreckten Küsten, unsres Handels und unsrer überseeischen wirtschaftlichen Interessen? Wer sich weigert, genannte Fragen unbefangenen zu beantworten, kann den Vorwurf des Volkes nicht zurückweisen, daß er unverantwortlich handelt.

Bei der Agitation gegen die Stärkung unsrer Wehrkraft zur See spielt die Behauptung eine wichtige Rolle, daß unsre Flotte nur lediglich die Aufgabe habe, im Kriegsfall die heimische Küste zu schützen. Wie alle Schlagworte besteht auch dieses Wort eine eingehendere Prüfung nicht. Hinsichtlich des größten Theils der Nordsee dürfte ihm freilich eine gewisse Berechtigung abzusprechen sein; die flachen Küsten mit ihren ohne geeignete Ortkenntnis gefährlichen Fahrstrichen bieten wenig Gelegenheiten für brandgefährliche Kriegsschiffe. Aber bezüglich unsrer wichtigsten und größten Handelsstadt Hamburg müssen wir uns ein Fragezeichen gestalten. Die Hauptfahrtrinne der Elbe wird wohl durch Minen und Batterien geschützt, aber auch dem Gegner ist bekannt, daß doch noch eine Zufahrt vorhanden ist, die zwar gefährlich, aber nicht unbenutzbar ist. In aller Erinnerung ist noch die Reise des kleinen englischen Schiffens „Insel“, dessen Zwecke beim Reichsgericht so eigenthümliche Beleuchtung und dessen Inseln für einige Zeit in Glatz unfreiwilligen Aufenthalt fanden. Die franz. Herr hatten sich vor ihrer Abreise nach Kiel eifrigen Studien an der Eismündung gewidmet. Geseht nun, einigen kleineren, lähn gefährlichen feindlichen Kriegsschiffen gelänge es, in die Elbe einzulaufen und Hamburg zu brandschlagen, unersetzbare und unersetzliche Verluste würden dann unsrerem Nationalvermögen zugefügt.

Wiel geringer sind die Schwierigkeiten, die sich an der schleswig-holsteinischen Küste und in der Ostsee gegnerischen Heimgängen offener Städte entgegenstellen. Die meisten Häfen Schleswig-Holsteins besitzen tiefes Fahrwasser und gestatten mit Leichtigkeit ein Perangehen auf wirksamste Schutzweite. Und haben nicht die Bewohner dieser Städte und Küsten ein Anrecht auf Schutz? Der Gedanke, daß man mit Torpedobooten einen Feind von den Küsten fernhalten könne, hätte ja allerdings für ein Land mit einer starken Armee wie das deutsche Reich viel Verlockendes, in andern Ländern dagegen wurde erkannt, daß die Interessen großer Völker nur geschützt werden können durch eine starke Flotte.

Wir Deutsche sind nun seit langer Zeit an unseren Küsten von keinem mächtigen Gegner ernstlich heimgesucht worden und wegen und daher in einer gefährlichen Sicherheit. Die Brandschlagung der Küste spielt bei allen See-

manövern in Frankreich und England eine wichtige Rolle, ein Beweis, wie sehr man darauf bedacht ist, sie im Seekriege zur Anwendung zu bringen. Wir werden uns also auf diese Art der Kriegsführung durchaus gefaßt machen müssen. Um nun unsre Küsten zu schützen, brauchen wir Schiffe, die im Stande sind, auf offener See dem Feinde ein Geseht zu liefern: schwimmende Festungen, also Panzerschiffe.

Gewiß muß Deutschland in erster Linie zum Schutze seiner weitverbreiteten und bedeutenden überseeischen Interessen eine starke Kreuzerflotte haben. Aber wichtiger ist doch zunächst der Bau einer Schlachtschiff-Flotte. Der schon erwähnte englische Kritiker sagt: „Vom englischen Standpunkte aus könne Niemand begreifen, wie man mit Kreuzern allein auskommen wolle, ohne eine überlegene Schlachtschiff-Flotte sei kein wirklicher Schutz der Handelsflotte durch Kreuzer allein ausführbar.“

Auch ein Vergleich der deutschen Panzerflotte mit denen der Nachbarländer zeigt, daß wir selbst einer Flotte 3. Ranges nicht mehr gewachsen sind. Und dennoch, während alle Nachbarstaaten ihre Kräfte zum Meereskrieg anspannen, um ihre Flotten auf die erforderliche Höhe zu bringen, giebt es in Deutschland Leute, die den traurigen Muth haben, jede Verstärkung unsrer Panzerflotte als „uferlose Pläne“ zu verwerfen.

Rußland hat 3. B. 6 Panzer im Bau, Frankreich 9, während in Deutschland nur 2 in Angriff genommen sind. Ein Vergleich dessen, was die verschiedenen Nationen im letzten Jahre für ihre Seeträfte gethan haben, muß auch den Gleichgültigsten aufrütteln und zum Nachdenken darüber zwingen, ob unsre Küstenschutzstellung genügt ist. Da uns aus 1896 diese Zusammenstellung des Zuwachses doch nicht möglich ist, geben wir hier einen Ueberblick über den Schiffszuwachs der verschiedenen Flotten im Jahre 1896. Zur Würdigung dieses Zuwachses würde es nicht genügen, die Zahl der einzelnen Schiffe anzuführen. Als Maßstab für die Größe und Mächtigkeit eines Schiffes dient das Displacement und versteht man darunter das Gewicht der Wassermasse, welche von dem normal belasteten Fahrzeuge verdrängt wird, ausgedrückt in Tennen zu je 20 Zentnern.

Einem Unbefangenen nun, der von den politischen Verwicklungen in Ost und West nichts wüßte, müßte es, wenn er diese Zusammenstellung liest, vorkommen, als ob das deutsche Reich einem ewigen Frieden sorglos entgegen träumen dürfe. Denn sonst wäre ihm der Gleichmuth unerklärlich, mit dem man in Deutschland den Meeresrüstungen sämtlicher seefahrenden Staaten zuschaut.

Vorausgeschickt wollen wir, daß zur ziffermäßigen Zusammenstellung der Schiffbestände ganz besonders in erster Linie der zuverlässige österreichische „Almanach für die k. u. k. Kriegsmarine“ benutzt worden ist.

Der Schiffszuwachs der verschiedenen Flotten betrug im Jahre 1896 bei

Nation	Schiff	Fabr. v. z.	6500 To. desgl. m.	40 Kan.
Italien	1	—	6700	40
Deutschland	2	—	9900	24
Spanien	1	18	11100	56
Oesterreich	2	—	11300	74
Argentinien	2	—	17000	112
Südamerika	4	—	19400	72
Rußland	5	—	22500	145
Japan	6	—	43600	235
Frankreich	7	—	136300	678
England	14	—	—	—

Nun begegnet man in Valenkreisen wohl noch der Auffassung, als ob gegenüber der Durchschlagskraft unserer neuen schweren Geschosse Panzer ganz zwecklos seien. Diese Ansicht ist aber irrig. Auf dem Schiffsplatze bei Neppen haben die Krupp'schen Nickelstahlplatten über die schweren Geschosse unbedingt gesetzt. Die Gegner der Panzerung weisen ferner darauf hin, daß in der Seeschlacht bei Tsju die Japaner Dank der größeren Schnelligkeit ihrer Schiffe den chinesischen Panzern den Vortritt gemacht haben. Dies trifft nicht zu. Aus dem Vortrage, den Hauptmann v. Panneden im Central-Verein für Handelsgeographie zu Berlin hielt, ging klar hervor, daß die Chinesen ganz außer Stande waren, sich gegen die Japaner zu wehren, aus dem einfachen Grunde, weil sie zu den deutschen Geschützen nicht die passenden, sondern englische Granaten an Bord hatten. Also alle Schiffe, die man aus diesem Vorfall als die Unzulänglichkeit der Panzerung gegogen hat, sind hinfallen. Im Wesentlichen verband die chinesische Flotte nur ihren gepanzerten Schiffen die Rettung vor vollkommener Vernichtung. Richtig ist aber, daß in der Technik der Panzerung in der letzten Zeit außerordentliche Fortschritte gemacht sind. Unser vorhandenes Material an Panzerschiffen ist deshalb nicht mehr leistungsfähig genug; ganz besonders deshalb nicht, weil die deutschen Panzerschiffe in der Geschwindigkeit hinter den großen Leistungen der fremden Kriegsschiffe zurückstehen. Stand doch vor einiger Zeit zu lesen, daß das französische Geschwader auf seiner weiten und nicht ungefährlichen Fahrt, die durch Stögerat und Rattegat führte, im Durchschnitt 14 Knoten in der Stunde erzielte hat, während das deutsche Geschwader auf der geraderen und glatteren Fahrt durch die Ostsee bloß einen Durchschnitt von 12 Knoten aufzuweisen hatte. Das beweist zur Genüge, daß Deutschlands Flotte nicht nur an Zahl, sondern auch an Leistungsfähigkeit, an zeitgemäßem Werth hinter der französischen zurücksteht. Es kann also gar keinem Zweifel mehr unterliegen, daß wir einen großen Theil unsrer Schlachtschiffe möglichst bald erneuern, und ihre Zahl vergrößern müssen, um nicht immer weiter von den seefahrenden Nationen überflügelt zu werden.

Zu einem wesentlichen Theile ist die Veraltung unsrer Panzerschiffe auf die ungeheueren Fortschritte zurückzuführen, die in den letzten Jahren in der Konstruktion der Kriegsschiffe, sowie in artilleristischen Erfindungen gemacht sind. Zu einem nicht minder wesentlichen Theile beruht der minderwertige Zustand unsrer Panzer aber auch darauf, daß bisher ihr Ersatz zu langsam erfolgte. So konnte es geschehen, daß in den Jahren 1881—1890 nur ein ganz kleines Panzerschiff, die „Odenburg“ vom Stapel lief. Es mußte dieses Stagnieren in der Bauhätigkeit unsrer Flotte über lang oder kurz sich rächen. Das vorhandene, zum Theil aus den sechziger Jahren noch stammende Material veraltete immer mehr, indessen unsere Nachbarländer neue Panzer und Kreuzer nach modernen Konstruktionen und Armirungen erbauten. Dennoch finden sich im Reichstage Abgeordnete, welche die not-

wendige Entwicklung unsrer Flotte soweit hemmen, als ihre Kräfte reichen. Auch im vorigen Jahre haben sie wieder einen Abstrich gemacht, der so unsinnig ist, daß jeder Unbefangene den Kopf dazu schüttelt. Es handelte sich nämlich um Bewilligung der Mittel, welche die Reichsregierung zum Bau eines Trockenocks in Kiel verlangte. Das Bedürfnis nach einem solchen, in dem zerbrochene oder sonstwie beschädigte Schiffe bald ausgebessert werden können, ist gar nicht von der Hand zu weisen. Gegenwärtig sind 15 unsrer größten Schiffe auf das einzige Dock in Kiel angewiesen. 13 von ihnen können aber auch nur bei normalem Tiefgange und bei mittlerem Wasserstande darin einlaufen. Für Ausbesserung der Schraubwellen genügt dies Dock den großen Schiffen überhaupt nicht, und bis die Docks bei Cuxhaven und Bremerhaven fertig sind, müssen diese zur Vornahme solcher Arbeiten in eine andere, etwa englische Werft geschickt werden. Trotzdem hat der Reichstag den traurigen Muth gehabt, die bereits zum vierten Male geforderte erste Baureihe für das Trockenock in Kiel zum vierten Male abzulehnen. Solche Zustände kann man bei der Weltstellung Deutschlands kaum als wärbig bezeichnen.

Der Reichshaus haltetat für 1897/98 fordert die ersten Baureihen für ein Panzerschiff 1. Klasse zum Ersatz des 30 Jahre alten „König Wilhelm“. Von den erforderlichen 14,120,000 Mk. werden in diesem Etat 1 Mill. Mk. verlangt. Ferner sind eingestellt 2 neue Kreuzer 2. Klasse O und P zum Preise von je 8 Mill., von denen je 1 Mill. auf diesen Etat entfällt. Ferner wird verlangt die 1. Rate von einer halben Mill. für den auf 3 Mill. veranschlagten Bau eines Aviso zum Ersatz des „Falle“, die erste Rate von einer halben Million zum Bau eines Kanonenbootes zum Ersatz der 18 Jahre alten „Hyäne“ und die 1. Rate von 1 Mill. zum Ersatz des am 23. Juli 1896 untergegangenen „Itis“. Jedes dieser Kanonenboote soll eine Million kosten. Zum Bau eines Torpedodivisionsbootes (1,164,000 Mark) werden 873,000 Mk. und zur Herstellung von 8 Torpedo-ersatzbooten 3,184,000, also 1. Rate 1,800,000 Mk. eingestellt. Es handelt sich also bei diesen Schiffsbauten im Wesentlichen um Ersatzbauten von Schiffen, die zum Theil, wie „Falle“ und „Itis“ schon garnicht mehr existiren. Nur die beiden Kreuzer und das Torpedodivisionsboot dienen zur Vermehrung unsrer Flotte. Umformere darf die Bewilligung dieser Forderungen erwartet werden. Dasselbe gilt auch in noch höherem Grade von der in diesem Jahre wieder erscheinenden Forderung eine 1. Rate von 1 Million zum Bau des auf 8,590,000 Mk. veranschlagten großen Trockenocks auf der Wert zu Kiel.

Wahrlich, unsere diesjährigen deutschen Schiffsbau-Forderungen müssen als überaus bescheiden bezeichnet werden, als Mindestforderungen gegenüber dem von der Reichsmarineverwaltung selbst anerkannten Bedarfe. Um so bestimmter muß die Erwartung ausgesprochen werden, es mögen diese Forderungen ohne allen Schacher und Pandel von den Reichstagen bewilligt u. von der hinter ihnen stehenden Nation gebilligt werden.

Wie steht es nun mit unserm Interesse über See? Von gegnerischer Seite ist der Vorwurf gefallen, daß wir für die Vermehrung unsrer Kreuzerflotte nur einträten der deutschen Kolonialpolitik zu Liebe. Gewiß sind unsre Kolonien sehr werthvolle und des Schutzes wärbige Besitztümer des Reiches. Es wäre auch dringend zu wünschen, daß sowohl die ostafrikanische, als die westafrikanische Station besser besetzt werden könnten als jetzt.

Aber diese Aufgabe ist doch ganz verschwindend gering gegenüber der hochwichtigen Frage des Schutzes unsres Handels. Das deutsche Reich ist längst nicht mehr im Stande, die Waaren zu verbrauchen, die es erzeugt, und ebenso sind wir für die Einfuhr von Rohstoffen und Nahrungsmitteln, insbesondere Kolonialwaaren, auf den Seehandel angewiesen. Wollte man uns den Seehandel nehmen, so müßten wir Alle miteinander verhungern. Was nun auch der Pandel unsrer Meeresstädte schon vor der Wiederaufrichtung des deutschen Reiches und ohne den maritimen Schutz desselben noch so große Erfolge gehabt haben, es genügt ein Blick auf die Handelsstatistik, um sich zu überzeugen, welchen Einfluß das Ansehen des Reiches, der von ihm gewährte maritime Schutz und das Gefühl der Sicherheit auf die großartige Entwicklung unsrer überseeischen Handels ausgeübt hat. Ueber See liegen Deutschlands Interessen; denn Deutschland wandelt sich immermehr in einen Industriestaat um, die Industrie aber verlangt Absatzgebiete im Ausland, der Handel schafft die Absatzgebiete und die Flotte muß den Handel schützen. Es ist außerordentlich lehrreich, das riesenhafte Anwachsen des deutschen Handels mit der Handelsbewegung andrer Länder zu vergleichen.

Von 1882—1896, also in 13 Jahren ist unser Handel über 1800 Millionen gestiegen. Hieroon entfällt ein Haupttheil auf unsren Verkehr mit überseeischen Ländern. Dagegen ist Englands Gesamtthandel in den Jahren von 1882 bis 1892 um 800 Mill. Mk., Frankreichs Gesamtthandel in der gleichen Zeit um 700 Mill. Franken, der Italiens um 240 Mill. Franken zurückgegangen. Auch Russlands Handel hat um 3 Mill. Rubel abgenommen. Nur Deutschlands Handel allein hat also Dank seiner allgemein geachteten Weltstellung Fortschritte gemacht, während alle übrigen Handelsvölker Europas Einbuße erlitten haben. Von den 13 größten Handelsdampfern, welche die Welt befahren, sind 8 deutsche, die 2 größten Heberreien der Welt sind auch deutsche. Unser Seehandel ist heute nächst des Englands der zweitgrößte der Welt.

(Schluß folgt.)

Was braucht der Mensch zu seiner Ernährung? Wie wenig er weiß, wie wenig er glaubt, denn es sterben mehr Menschen an Ueberfluß als an Entbehrung. Das Uebermaß an Essen und Trinken hat in vielen Fällen nur zur Folge, daß die Verdauungsorgane leiden und hierdurch auch die Gesundheit unsres Körpers und Geistes. Ebenso wichtig wie eine vernünftige Ernährung ist die tägliche geregelte Lebensführung, welche, wenn nöthig, durch den Gebrauch der beliebigen und empfohlenen Apotheker Richard Brandt's Schweizerpillen (bestehend aus 100 Kapseln zu Nr. 1— in den Apotheken in besserer Weise hergestellt wird. Die Bestandtheile der 3 Kapseln Apotheke Richard Brandt'schen Schweizerpillen sind Extracte von Säge 1,5 Gr., Nohhußgarbe, Aloë, Abtint, je 1 Gr., Bitterklee, Gentian, je 0,5 Gr., dazu Gentian- und Bitterkleeextrakt in gleichen Theilen und im Quantum, um daraus 50 Pillen im Gewicht von 0,12 bereuzellen.