

# Deutschlands Kriegs- flotte.



Auszug aus dem Buch

## Deutschlands Kriegsflotte

von Victor Laverrenz

Erfurt und Leipzig 1906

### Kapitel 1

### Die Entwicklung der deutschen Flotte



# Deutschlands Kriegsflotte.



Karl Friedrich.



# Deutschlands Kriegsflotte.

Eine Darstellung

der Entwicklung und des gegenwärtigen Bestandes  
der gesamten Reichsmarine,  
ihrer Organisation und ihres Materials.

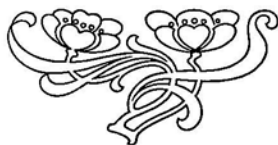
Von

**Victor Laverrenz.**

Verfasser von: „Deutschland zur See“, „Unter deutscher Kriegsflagge“,  
„Prinz Heinrichs Amerikafahrt“ u. s. w.



Mit einer Flottentabelle Sr. Majestät des Kaisers, einem Porträt Sr. Majestät  
des Kaisers in Lichtdruck, einem Titelbild von Professor Hans Bohrdt,  
5 Schlachtenbildern von Marinemaler E. Schön, zahlreichen Schiffsrissen, Flaggen-  
und Uniformen-Tafeln u. s. w.,  
sowie ca. 275 Illustrationen nach photographischen Original-Aufnahmen.



**Erfurt und Leipzig 1906.**

Verlag von Friedrich Kirchner.

**Dem Chef der Marine**  
**Seiner Majestät dem Kaiser und König**  
**Wilhelm II.**  
**in tiefster Ehrfurcht gewidmet**

von

**Victor Kaverrenz.**

Seine Majestät der Kaiser und König haben Allerhöchstdigst geruht,  
die Widmung des Werkes „Deutschlands Kriegsflotte“ anzunehmen.



## Zum Eingang.

Das vorliegende Werk „Deutschlands Kriegsflotte“, welches ich hiermit der Öffentlichkeit übergebe, erhebt nicht den Anspruch, ein dem Fachmann in allen seinen Teilen genügendes „Kompendium der deutschen Marine“ sein zu wollen. Gleichwohl will es den reichhaltigen und vielgliederigen Stoff tunlichst erschöpfen und Alles behandeln, was deutsche Kriegsflotte heißt und damit zusammenhängt.

Es bedarf wohl kaum des Hinweises darauf, daß alles Aufgenommene technisch richtig und eingehend behandelt ist, ohne indessen allzusehr in Einzelheiten zu dringen. Ich habe mich bemüht, das überreiche Material nach Möglichkeit übersichtlich zu ordnen und systematisch einzuteilen; eine umfassende Darstellung der gesamten deutschen Kriegsflotte, ihrer Entwicklung, ihres gegenwärtigen Bestandes, ihrer Organisation und insbesondere ihres Materials war mein Hauptstreben bei der Abfassung des vorliegenden Werkes. Gewisse Kenntnisse sind allerdings bei dem Leser vorausgesetzt, indessen nur solche, die auch der Nichtfachmann auf dem Gebiete der Marinekunde sich heutigen Tages zu eigen gemacht haben dürfte.

Von statistischer Trockenheit habe ich mich möglichst fernzuhalten und die Aufnahme von allzu vielem technischen Ballast zu vermeiden gesucht. Ungeachtet dessen ist begreiflicherweise das Zahlenmaterial, wie es die Eigenart des Stoffes erheischte, ein ziemlich reichhaltiges geworden, und ich habe mich bestrebt, dasselbe so korrekt wie irgend möglich zu gestalten, keine geringe Aufgabe bei den so außerordentlich von einander abweichenden Angaben selbst hervorragender Fachschriftsteller. Es wäre mir unmöglich gewesen, hier Authentisches festzustellen, wenn ich nicht durch die maßgebenden Faktoren in liebenswürdigster Weise unterstützt worden wäre. Sowohl dem Reichs-Marine-Umt, wie dem Deutschen Flottenverein und vielen Behörden und Einzelpersonen bin ich in dieser Hinsicht zu lebhaftestem Dank verpflichtet, und infolge ihrer gütigen Mithilfe darf das vorliegende Werk wohl den Anspruch erheben, in bezug auf Zahlenmaterial und sonstige tatsächliche Angaben maßgebend zu sein.

Im übrigen bildeten Frische des Tones, anregende, flüssige Schilderung des Dargestellten und bunte Vielseitigkeit das Hauptziel, nach dem ich bei der Niederschrift

strebte. Auch des mit Recht gerühmten seemannischen Humors habe ich nicht vergessen und ihn da in die Erscheinung treten lassen, wo mir sein Auftreten geboten erschien. Wie weit es mir gelungen ist, meine Absichten zu verwirklichen, d. h. dem Leser, in erster Linie dem gebildeten Laienpublikum, eine schmackhafte Kost vorzusetzen, stelle ich der Kritik zur Beurteilung anheim.

Es würde mir schlecht anstehen, an dieser Stelle auf etwaige Erfolge früherer maritimer Werke aus meiner Feder hinzuweisen und daraus auf meine Befähigung zur Abfassung von Werken wie des vorliegenden zu exemplifizieren. Indessen sei es mir gestattet, einen Befähigungsnachweis zu erbringen, der gewiß ein authentischer und unparteiischer genannt werden darf. Ja, ich fühle mich gradezu meinen Lesern gegenüber verpflichtet, ihnen eine amtliche Äußerung über mein bisheriges Wirken als „Marine-schriftsteller“ vorzulegen, umsomehr da ich nicht eigentlicher Fachmann bin, sondern meine maritimen Kenntnisse privaten Studien, die sich allerdings über einen Zeitraum von mehr als 20 Jahren erstrecken und sich nicht auf die Studierstube beschränken, sondern mich in fast alle Meere der Welt und auf einen großen Teil der Kriegsschiffe der Hauptseemächte führten, verdanke.

Auf meine Anfangs dieses Jahres vorgetragene Bitte um Unterstützung bei der Abfassung meines Werkes „Deutschlands Kriegsslotte“ erteilte mir das Reichs-Marine-Umt nachstehendes Empfehlungsschreiben:

„Der Schriftsteller Victor Laverrenz, der schon eine Reihe gut aufgenommener Schriften über die deutsche Kriegs- und Handelsmarine veröffentlicht hat und im Nachrichtenbureau des Reichs-Marine-Umts persönlich bekannt ist, beabsichtigt ein neues Prachtwerk über die deutsche Kriegsmarine herauszugeben. Bei seinen vorbereitenden Studien für die früher erschienenen Werke, die zum Teil Seiner Majestät dem Kaiser vorgelegt wurden und von denen aus neuerer Zeit „Prinz Heinrichs Amerikafahrt“ (gewidmet Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen Heinrich von Preußen), „Unter deutscher Kriegsflagge“ (gewidmet Seiner Königlichen Hoheit dem Prinzen Rupprecht von Bayern) und „Eine Winterfahrt nach Amerika“ (gewidmet Seiner Excellenz dem Staatssekretär des Reichs-Marine-Umts Admiral von Tirpitz) besonders erwähnenswert sind, ist der Genannte seitens des Nachrichten-Bureaus des Reichs-Marine-Umts bereits mehrfach durch Empfehlungen unterstützt worden, so daß es auch jetzt angezeigt ist, demselben bei seinen Informationen über die in Betracht kommenden Verhältnisse jede möglichste Unterstützung zu Teil werden zu lassen.

Berlin, den 21. März 1905.

gez. von Holleben, Fregattenkapitän

Vorstand des Nachrichten-Bureaus im Reichs-Marine-Umt.

Mit dem aufrichtigen Dank, den ich für dieses wohlwollende Zeugnis der höchsten unserer Marinebehörden hiermit vor der Öffentlichkeit ausspreche, drängt es mich zugleich, an alle diejenigen den Zoll meines herzlichsten Dankes abzustatten, welche mit dazu beigetragen haben, mir die Schaffung des vorliegenden Werkes in dieser Form zu ermöglichen. Es sind dies außer dem Reichs-Marine-Umt und dem Deutschen

Flottenverein, an den ich mich ebenfalls mit der Bitte um freundliche Unterstützung wandte, die Kieler, Wilhelmshavener und Danziger Marine=Behörden, sowie insbesondere die Herren Kommandanten der einzelnen Schiffe, deren liebenswürdigem Entgegenkommen ich kostbares Material und manche schätzenswerte Anregung verdanke.

Auch die Herren Offiziere, die Unteroffiziere und Mannschaften, sie alle haben in bereitwilligster Weise dazu beigetragen, die Reichhaltigkeit des Werkes zu erhöhen und, was nicht gering zu veranschlagen ist, zum Kapitel Seemannshumor freiwillige und unfreiwillige Beiträge zu liefern.

Von den vielen Mitarbeitern, denen ich besonderen Dank für die liebenswürdige Förderung meines nicht unschwierigen Unternehmens schuldig bin, nenne ich ganz besonders den Herrn Geheimen Admiralitätsrat P. Koch und Herrn Diplom-Ingenieur Fred Blechschmidt vom Reichs=Marine=Umt, den Präsidialgeschäftsführer des Deutschen Flottenvereins, Herrn Sturz, und viele andere, die sich in entgegenkommendster Weise der mühevollen Arbeit einer Durchsicht der Korrekturbogen unterzogen haben.

Was das Quellenmaterial anbetrifft, welches dem vorliegenden Buche zu Grunde liegt, so bemerke ich, daß ich nahezu sämtliche Werke benutzte, welche über das deutsche Seewesen erschienen sind; in erster Linie die im Nachrichten=Bureau des Reichs=Marine=Amtes redigierte Marine=Rundschau, das offizielle Marineverordnungsblatt, die älteren Marine=Befehle u. s. w., sodann die Werke von Batsch, Bernstorff, Dick, Dittmer, Ferber, Foh, Hirschberg, Holleben, Koch, Kresschmer, Lockroy, Neudeck und Schröder, Perels, Plüddemann, Reventlow, Schneider, Valois, Werner, Weyer, Wislicenus, die Rangliste der Kaiserlich Deutschen Marine, die Werke des Admiralstabes der Marine, den Nauticus, das Jahrbuch des deutschen Flottenvereins, die Zeitschriften „Die Flotte“ und „Überall“, sowie viele andere. Bei der Verstreutheit des reichen vielfach noch nicht systematisch zusammengefaßten und geordneten Quellenmaterials war die Bearbeitung des vorliegenden Werkes keine ganz leichte Arbeit, und es dürfte verzeihlich sein, wenn hier oder dort trotz der eifrigsten Bemühungen ein Irrtum oder eine Unvollkommenheit mit untergelaufen sein sollten. Solche nach Tunlichkeit zu beseitigen, soll mein aufrichtigstes Streben sein, und ich richte daher an alle Angehörigen der Kaiserlichen Marine, sowie an jeden, der sonst den vorliegenden Stoff ganz oder teilweise beherrscht, die herzliche Bitte, mir alles das mitteilen zu wollen, was ihm an meinem Werke verbesserungsbedürftig erscheint. Besonders dankbar bin ich auch für Mitteilungen, welche geeignet sind, das Buch in irgend einem wesentlichen oder unwesentlichen Punkte zu ergänzen, denn ich gebe mich nicht der Illusion hin, von vornherein etwas lückenloses geschaffen zu haben. Nur durch fortwährende Ergänzung und Verbesserung, durch freundliche Anregungen auch Fernerstehender, durch dauernde Mitarbeit aller Freunde der deutschen Kriegsflotte wird es möglich sein, nach und nach ein Werk zu schaffen, welches den umfangreichen und komplizierten Stoff klar und deutlich in allen seinen Erscheinungen widerspiegelt.

Bei dem rastlosen Vorwärtsdrängen der Erfindungen und Umgestaltungen, der zahllosen Neueinführungen und Verbesserungen in der Marine liegt die Gefahr vor,



daß ein Buch wie „Deutschlands Kriegsflotte“ verhältnismäßig schnell veraltet. Es teilt sozusagen das Geschick der Schiffe, die heutigen Tages nur ein kurzes Dasein führen. Deshalb ist seitens der Verlagshandlung geplant, von „Deutschlands Kriegsflotte“ in gewissen Abständen neue Auflagen zu veranstalten, die das Werk dauernd auf der Höhe der Zeit zu halten bestimmt sind. Um dies zu erreichen, ist mir die liebenswürdige Mitarbeit von Marineinteressenten naturgemäß um so wertvoller, und ich kann dieselben von vornherein meines allerherzlichsten Dankes versichern.

Zum Schluß muß ich noch meines Verlegers, des Buchdruckereibesitzers Herrn Friedrich Kirchner, gedenken, der nicht nur ein beträchtliches Kapital zur Ausstattung des Werkes hergegeben, sondern auch sonst keine Mühe und Kosten gescheut hat, typographisch ein vornehmes, seines Stoffes würdiges Buch herzustellen. Der reiche Illustrations schmuck, der fast durchweg original und nur für das vorliegende Werk hergestellt ist, war nur durch seine Generosität und seine wahrhaft unermüdlige Arbeitskraft möglich. Den vornehmsten Schmuck des Buches bildet die von Seiner Majestät dem Kaiser persönlich entworfene Tafel „Gegenüberstellung der englischen und deutschen Linienschiffe, Panzerkreuzer und Panzerdeckkreuzer, geeignet für die Front,“ die mir vom Zivilkabinett Sr. Majestät in liebenswürdigster Weise zur Verfügung gestellt wurde. Es schließen sich an die prachtvollen Schöpfungen der Marinemaler Hans Bohrdt und E. Schön, sowie die sorgfältigen Naturaufnahmen von Blume, Fischer, Renard, Speck u. s. w.

Einigen Wert dürften auch die angefügten Listen besitzen, die meines Wissens noch niemals in solcher Vollständigkeit veröffentlicht worden sind, und zwar „Liste sämtlicher Schiffe der deutschen Kriegsflotte,“ „Schiffe gleichen oder ähnlichen Namens der deutschen Kriegsflotte und ihrer Vorgänger,“ „Die ehemaligen Schiffe der brandenburgischen, schleswig-holsteinischen, deutschen Reichs-, preußischen, norddeutschen Bundes- und Kaiserlichen Marine“ und „Gedenktage der deutschen Flotte.“

Möge das Werk, welches ich hier einer wohlwollenden Kritik des Publikums unterbreite, jeder so aufnehmen, wie es gegeben ist, mit Lust und Liebe, und möge jeder, der auf einen Fehler stößt, den Spruch beherzigen „Ut desint vires, tamen est laudanda voluntas.“ Und der Wille war gut; dessen kann ich jeden meiner freundlichen Leser aus aufrichtigstem Herzen versichern.

**Victor Laverrenz.**

Berlin W., Ende 1905.

# Deutschlands Kriegsflotte



## 1. Die Entwicklung der deutschen Flotte.

Wenn wir zu Beginn der nachstehenden Ausführungen über den gegenwärtigen Bestand der Seefriegsmacht des deutschen Reiches einen kurzen Blick auf den Werdegang der Kriegsflotte Deutschlands werfen, so können wir dies mit einem Gefühl stolzer Genugtuung und, was noch bei weitem mehr sagen will, mit einem solchen der Beruhigung tun.

Nach jahrelangem, heißem Ringen sind wir endlich so weit gekommen, daß die Perioden des Tastens, des Experimentierens überwunden sind. Jene unheilvollen Epochen, welche der Entwicklung der deutschen Marine so nachteilig gewesen sind, in denen ein nutzloser, kräftezersplitternder Streit tobte, ob man Panzerschiffe oder Torpedoboote bauen sollte, jene traurigen Zeiten, wo nahezu jedes neue Schiff eine neue, von dem vorhandenen Material abweichende Konstruktion zeigte, so daß unserer Flotte die Einheitlichkeit und Gleichmäßigkeit, die wichtigsten Vorbedingungen für zielbewußte Strategie und Taktik fehlten, und sie vielmehr den Eindruck der Planlosigkeit machte.

Nicht der Marineverwaltung von damals ist hierbei der größere Vorwurf zu machen, sondern dem Reichstage, dessen Schuld es vor allem war, daß ein planmäßiger Ausbau nicht durchgeführt werden konnte. Jedes Schiff mußte ihm einzeln in schweren Debatten abgerungen werden, und die zu weit getriebene Sparsamkeit hat manches Unheil zur Folge gehabt. Allerdings zeigte auch die Marineleitung selbst wenig Entschlossenheit; aber dies lag zum großen Teil in den damaligen Verhältnissen, eine Folge der großartigen Umwälzungen und durchgreifenden Umwertungen, welche die Einführung des Dampfes, des Eisenschiffbaues, der Panzerung, der Elektrizität, neuer Geschützkonstruktionen u. s. w. mit sich brachten.

Die Geschwader der Jahre 1860 — 1899 ließen an zusammengewürfelter Buntheit nichts zu wünschen übrig, und wir müssen heute staunen, wie die Admirale mit so verschiedenartigem Material haben manövrieren können. Betrachten wir jetzt die Liste unserer Kriegsschiffe, so sehen wir, wie die Vertreter eines einzelnen, einmal konstruierten und dann verworfenen Typs immer mehr verschwinden und die Homogenität der Verbände immer deutlicher hervortritt.

Ganz besonders ist dies bei unseren Linienschiffen der Fall, die den Kern jeder Schlachtflotte bilden. Wir wissen jetzt, welchen Weg wir zu gehen haben, wir wissen, daß wir zu allererst starke, wohlbewehrte Schlachtschiffe brauchen, und wir haben nunmehr seit einem Jahrzehnt einen Typ gefunden, der so glücklich ist, daß wir auf längere

Zeit hinaus an demselben weiterbauen können, um ihn immer mehr zu vervollkommen. Dadurch wird schließlich unsere Flotte ein so einheitliches Gepräge bekommen, daß uns andere Mächte, selbst seegewaltigere als Deutschland, darum beneiden können. Wir tappen nicht mehr in's Blaue hinein, sondern wir bauen zielbewußt nach wohlberechneten, auf Jahre hinaus festgelegten Plänen, und dieser Umstand gibt uns schon allein die Gewähr für die stetige, kraftvolle und zweckdienliche Entwicklung der deutschen Kriegsflotte.

Nicht immer ist es so gewesen. Der Anfang der jetzt schon recht achtunggebietenden Seemacht Deutschlands war ein — wenn man nicht einen schärferen Ausdruck gebrauchen will — überaus bescheidener. Von einer Geschichte der deutschen Flotte können wir naturgemäß erst seit 35 Jahren sprechen, jenem denkwürdigen Tage, da das deutsche Reich erstand. Aber eine Darstellung der Entwicklung der Flotte des deutschen Reiches würde unvollständig sein, wollten wir ihre Vorgeschichte unberücksichtigt lassen.

Ich sehe davon ab, auf die Hanfa und die Flottenbestrebungen des Großen Kurfürsten zurückzugreifen, so aner kennenswert die trugige Seemacht der nordischen Städte des Mittelalters und die Bemühungen des tapferen Hohenzollernfürsten auch waren. Sie bildeten Vorläufer, welche als vereinzelt e Erscheinungen wohl berufen waren, zu bekunden, daß der Gedanke, das Bewußtsein der Notwendigkeit einer starken Seemacht im deutschen Volke schlummerten, aber mit der heutigen Flotte des deutschen Reiches stehen sie in keinem direkten Zusammenhang.

Die Hanfa sowohl wie die kurbrandenburgische Flotte gingen unter in der Zerrissenheit, der Ohnmacht des alten deutschen Reiches, und nichts kam von ihnen auf unsere Tage, als die Erinnerung an eine glorreiche Zeit.

Auch Friedrich der Große mußte es empfinden, was es heißt, zur See wehrlos zu sein. Und er, der große König, hatte seine Ziele nicht einmal sehr hoch gesteckt; nicht auf Seemacht war sein Begehren gerichtet, nur auf bescheidene Küstenverteidigung. Für ihn galt es, die Odermündung zu schützen, um die Schweden von einer Belagerung bezw. Eroberung Stettins zurückzuhalten. In aller Eile stellte er aus Handelsschiffen, von Fischerbooten eine Flottille zusammen, die allerdings im Haff durch die Übermacht des Feindes zurückgedrängt wurde, immerhin aber ihren Zweck erfüllte, indem sie den Gegner im Jahre 1759 am Eindringen in die Oder selbst verhinderte. Natürlich hatte dieses maritime Unternehmen des großen Königs, obgleich die Gallioten klangvolle Namen, wie „König von Preußen“, „Prinz Heinrich“, „Jupiter“ und „Neptunus“ führten, nur eine vorübergehende Bedeutung, und die „Kriegsfahrzeuge“ verwandelten sich nach Erfüllung ihrer Aufgabe alsbald wieder in simple Handelsschiffe.

Über wie jede kriegerische Verwicklung, so hatte auch diese wieder die Notwendigkeit der Schaffung einer ständigen Flotte zur Evidenz erwiesen, indem sie gleichzeitig bekundete, daß das Ausdererdestampfen einer Seemacht zu den Unmöglichkeiten gehört.

Der nächste europäische Krieg zeigte wiederum dieselben Symptome. Als Preußen unter dem Joch des kossischen Eroberers seufzte, und sein Landheer, das auf den Lorbeeren Friedrichs des Großen eingeschlafen war, völlig versagte, machte sich der Mangel einer Kriegsflotte von neuem empfindlich bemerkbar. Im Jahre 1807 mußte in aller Eile eine „preußische Seemacht“ improvisiert werden, um wenigstens das äußerste zu verhüten. Der General von Röchel schuf Hals über Kopf eine Flotte, die aus zwei größeren Segelschiffen, einem Rutter und zwei Leichterfahrzeugen bestand. Mit ihr, die insgesamt 18 Kanonen und 160 Mann stark war, gelang es ihm, das Frische Haff von den Franzosen freizuhalten und den Feind in Elbing zu blockieren.

Im Februar des Jahres 1811 begegnen wir dem ersten eigentlichen preußischen Flottengründungsplan, der von dem nachmaligen Kriegsminister, damaligen Oberstleutnant von Rauch in allen seinen Einzelheiten ausgearbeitet war, aber nicht zur Ausführung gebracht werden konnte. Rauch verlangte drei große Korvetten, zwölf Kanonenboote und vier schnellsegelnde Boote, die auf dem Frischen Haff mit der Basis Pillau stationiert sein sollten. Das Jahr 1813 kam jedoch heran, ohne daß etwas tatkräftiges geschehen war, und so mußten denn schleunigst wieder ein paar Handelsschiffe und Zollkreuzer zu Kriegszwecken notdürftig hergerichtet werden.

Infolge dieser stereotyp sich wiederholenden Vorkommnisse trat im Jahre 1814 der Staatskanzler von Hardenberg einer Erwägung näher, ob nicht die Würde des Staates, der ein immerhin nicht unbedeutendes Küstenland besitze, die ständige Unterhaltung „eines“ Wachtschiffes notwendig mache. Trotzdem diese Frage bejaht wurde, blieb es bei der Erwägung; indessen mußten im Jahre 1815 die Schweden mit der Abtretung von Neuvorpommern und Rügen auch sechs Kanonenschaluppen ausliefern, und diese wenig sectauglichen Fahrzeuge bildeten nun den tatsächlichen Anfang einer preußischen Marine. Mit ihnen trat der schwedische Marinehauptmann Christian Dietrich Longé in preußische Dienste, ein tüchtiger Fachmann, dessen Anregungen wir mancherlei zu danken haben.

Auf sein Betreiben wurde im Jahre 1816 das erste preußische Kriegsschiff, die „Stralsund“ mit einem Kostenaufwande von 10400 Talern erbaut, ein merkwürdiges Schiff, das, als Schoner getakelt, gleichzeitig durch Segel und Ruder bewegt werden konnte. Es war bewaffnet mit zwei 24-Pfündern und zwei 12-Pfündern. Dieses Schiff blieb indessen ohne Nachfolger und hat auch kaum praktische Verwendung gefunden; seine Bestimmung als preußisches Musterkriegsschiff hat es somit vollkommen verfehlt. Indessen machte die Personalfrage nicht unerhebliche Fortschritte. Am 12. Juli 1816 wurde durch Kabinettsordre eine Uniform für die Marineoffiziere und am 30. Januar 1818 eine solche für die Schiffsmannschaften festgesetzt. Am 28. November 1816 traf eine Kabinettsordre über die von dem Schoner „Stralsund“ zu führende Flagge Bestimmung, ein dreieckig ausgezacktes, weißes Rechteck mit einem schwarzen, preußischen Adler in der Mitte und einem kleinen eisernen Kreuz in der oberen Ecke am Flaggenstocf.

Es ist zu beachten, daß bei allen diesen Flottengründungen man bezeichnender Weise immer nur die Küstenverteidigung im Auge hatte; an den Gedanken einer Hochseeflotte wagte man sich nicht. Erst dem Prinzen Adalbert war es vorbehalten, diese Forderung aufzustellen, und so „unerhört kühn“ sie auch zuerst erschien, sie auch tatkräftig durchzuführen. So dürfen wir ihn als den wahren Gründer der deutschen Flotte bezeichnen.

Die Jugend dieses ebenso energischen wie weitausschauenden Prinzen fiel in die Zeit der Erniedrigung, aber auch der kraftvollen Wiedererhebung Preußens. Am 29. Oktober 1811 als Sohn des jüngsten Bruders des Königs Friedrich Wilhelm III. von Preußen geboren, schlug er, der Tradition seines Hauses folgend, die militärische Laufbahn ein, in welcher er zu Ende der vierziger Jahre den Rang eines Generalinspektors der Artillerie innehatte. Verschiedene Seefahrten in den holländischen und englischen Gewässern, sowie eine einjährige Seereise nach Brasilien an Bord einer sardinischen Fregatte, machten ihn mit dem Schiffahrtswesen, dem er von nun an alle seine Kräfte widmete, vertraut, und Küstensenfahrten in den heimischen Gewässern lehrten ihn die maritimen Bedürfnisse der Wasserkante seines Vaterlandes kennen.

Schon bald nach Beendigung der Freiheitskriege machte sich in Deutschland ein unerwarteter Aufschwung der Handelsschiffahrt bemerkbar, und die Hansestädte,

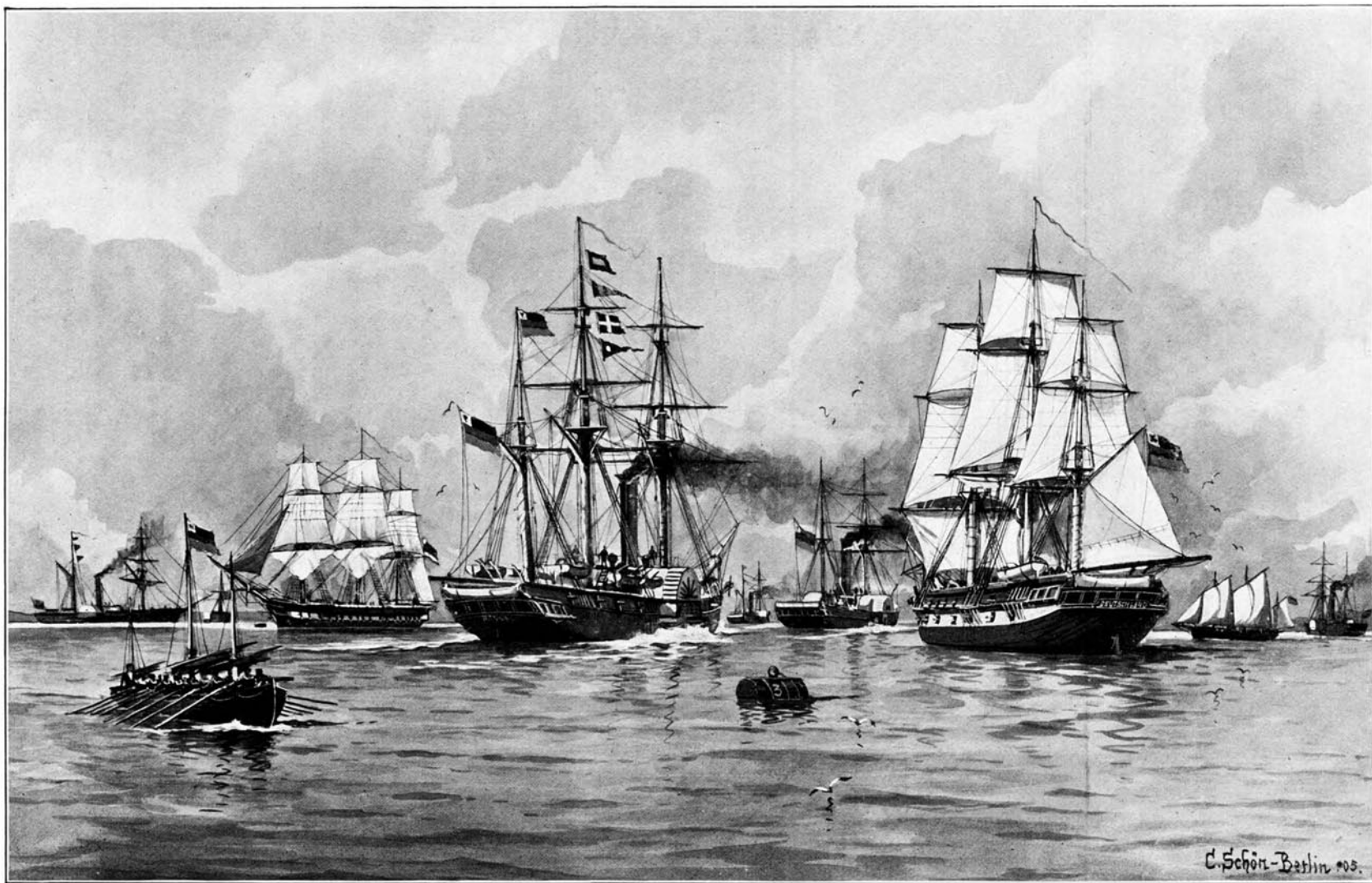
deren Tatkraft lange geschlummert hatte, begannen namentlich mit Nordamerika einen immer lebhafter werdenden Verkehr zu unterhalten. Mit elementarer Gewalt erwachte in den Nordseestädten wieder der sieghafte Geist der alten Hansa; eine eigene Unternehmungslust kam über die Hamburger und Bremer Kaufleute, was namentlich durch die Gründung zahlreicher Schiffahrtsgesellschaften in die Erscheinung trat; so wurde beispielsweise 1847 die Hamburg-Amerika-Linie, die größte deutsche Rhederei, begründet, die in der kurzen Zeit eines halben Jahrhunderts sich in unvergleichlich glanzvoller Entwicklung zu einer Höhe emporschwang, welche die Handelsgesellschaften des meergewaltigen Albion weit in den Schatten stellte.

Damals, im Jahre 1848, zeigte sich, wie wichtig eine starke Flotte nicht nur für die Küstenverteidigung, sondern für den Schutz der Handelsschiffahrt und somit auch für das Binnenland ist. Das kleine Dänemark konnte mit zwei Fregatten durch eine Blockade der 111 Seemeilen langen deutschen Küste den gesamten Ueberseehandel völlig unterbinden und dem frisch emporstrebenden Reiche auf diese Weise schwere Wunden schlagen; niemand war da, der es daran hätte hindern können. Wieder versuchte man, in der Eile eine Kriegsflotte ad hoc zu schaffen. Hamburger Kaufleute brachten eine größere Geldsumme auf und schufen die sogenannte Hamburger Flottille, bestehend aus den Raddampfern „Hamburg“, „Bremen“, „Lübeck“, den Segelschiffen „Deutschland“ und „Franklin“ (welch' letzterer wegen Unbrauchbarkeit wieder zurückgegeben werden mußte) und einigen Ruder- und Segelkanonenbooten.

Auch im Innern des deutschen Reiches — es war damals noch das alte, zersplitterte, durch inneren Unfrieden zerrissene — begann es sich zu regen. Allgemein empfand man die Schmach der Wehrlosigkeit zur See. Man hoffte auf Rettung durch die in der Paulskirche zu Frankfurt a. M. tagende Nationalversammlung, und diese sann auch wirklich auf Abhilfe. Sie wählte am 18. Mai 1848 einen Marine-Ausschuß, der unter dem Vorsitz des Generals von Radowitz eine eifrige Tätigkeit entfaltete. Am 8. Juni desselben Jahres wurden vom Reiche sechs Millionen Taler bewilligt, und außerdem liefen noch reichlich freiwillige Spenden ein. So schien denn die allgemeine Flottenbegeisterung die schönsten Früchte tragen zu wollen, umso mehr als der Reichsverweser Erzherzog Johann den seebefahrenen Prinzen Adalbert zum Vorsitzenden einer technischen Marinekommission ernannte, deren Aufgabe nichts geringeres als der Ankauf und die Ausrüstung von Schiffen war.

Eine Denkschrift des Prinzen Adalbert forderte zum ersten Mal eine selbständige deutsche Seemacht, welche sich nicht nur auf rein defensive Küstenverteidigung beschränken sollte, sondern auch in der Lage sein mußte, offensiv zum Schutze des Handels tätig zu sein. Diese Denkschrift ist noch heutigen Tages außerordentlich lehrreich, und hätte man sie in jener unseligen Periode der neueren Zeit berücksichtigt, in der man glaubte, mit dem Bau von an der Küste klebenden Torpedobooten, die in der Mitte der achtziger Jahre in bedenklicher Weise überschätzt wurden, auskommen zu können, die Entwicklung der deutschen Seemacht hätte nicht ein so unheilvolles Stocken erfahren. „Die beste Parade ist noch immer der Hieb“. Dieses alte kerndeutsche Sprichwort paßt nirgendwo besser, als auf die Marine.

Schon im Jahre 1843 hatte Prinz Adalbert, dem am 1. März 1840<sup>\*)</sup> der Oberbefehl über die gesamten preußischen Seestreitkräfte übertragen war, den Bau der Korvette „Amazone“, die als Schulschiff, hauptsächlich für Seefadetten diente, zu stande gebracht. Um Personal für die entstehende Flotte zu beschaffen, erließ der Prinz am 18. April 1848 einen Aufruf, in welchem er die seemännische Bevölkerung Preußens zum freiwilligen Eintritt in die Kriegsmarine aufforderte. Am 8. Juni desselben Jahres folgte sodann mit Hilfe der von dem deutschen Parlamente bewilligten 6 Millionen



Radfregatte  
„Barbarossa“.

Ruderkanonenboot.

Radfregatte  
„Bremen“.

Segelfregatte „Eckernförde“  
(früher „Gefion“).

Radfregatte „Hansa“  
(Admiralschiff).

Radforpette  
„Lübeck“.

Radforpette  
„Frankfurt“.

Segelfregatte  
„Deutschland“.

Segel-  
kanonenboot.

Radfregatte  
„Hamburg“.

Die alte deutsche Reichsflotte (1848—1852).

Taler die Anschaffung von 36 Ruderkanonenschaluppen und 6 Ruderkanonenjollen, deren militärischer Wert allerdings ein höchst zweifelhafter war. Dazu kamen ferner das Handelsschiff „Merkur“, die Raddampfforvette „Danzig“, die Raddampfer „Hamburg“, „Bremen“, „Lübeck“ und das Segelschiff „Deutschland“, die man von Hamburg ankaufte. Am 15. Oktober 1848 wurde unter allgemeiner Begeisterung zum ersten Male die „schwarz=rot=goldene“ Flagge gehißt.

In Danzig wurde eine königliche Schiffsbauwerft, bei Stralsund ein Marine-depot angelegt, und man begann nun mit der Heranbildung eines deutschen Marine-personals, zunächst unter Leitung fremdherrlicher Marineoffiziere. Unter diesen war es ganz besonders der „griechische“ Fregattenkapitän deutscher Geburt Karl Rudolf Bromme, dessen rastloser Tätigkeit für die Schaffung und Organisation einer deutschen Flotte wir unendlich viel verdanken.

Aber der nötige Halt für eine Marine, ein starkes, einiges Reich, fehlte, und es stellte sich leider bald genug heraus, daß die Schaffung einer achtungsgebietenden deutschen Reichsflotte vorerst ein Traum bleiben sollte, der alsbald vor der rauhen Wirklichkeit erblaffen mußte. Nicht einmal gegen das kleine Dänemark vermochte die neue Schöpfung Erfolge zu erringen, obwohl es der Bemannung keineswegs an Mut und Kampfeslust fehlte. Am 4. Juni 1849 machten drei ihrer Schiffe, „Barbarossa“, „Lübeck“ und „Hamburg“, die allein gefechtsbereit waren, einen entschlossenen Angriff auf die dänische Korvette „Valkyren“ bei Helgoland unter Führung des späteren Admirals Bromme; indessen blieb die Attacke ergebnislos, da das dänische Blockierungsgeschwader sich in die englischen Gewässer zurückzog und später Verstärkungen erhielt.

England hatte von jeher scheel auf die Anfänge einer deutschen Marine herabgesehen und spähte eifrig nach einer Gelegenheit, seinem Haß und seiner Mißachtung Ausdruck zu verleihen. Vielleicht erinnerte es sich noch allzu deutlich an das starke Übergewicht, welches einst die Hanse über Albion besaßen, und an den „harten deutschen Seevogel“ Paul Benecke, der ihm mit seinen Ausliegern (Kreuzern) um die Mitte des fünfzehnten Jahrhunderts im englischen Kanal so schweren Schaden zugefügt hatte.

Jetzt benutzte Lord Palmerston den Vorfall bei Helgoland zu der Erklärung, England würde Fahrzeuge, die sich noch einmal unter schwarz=rot=goldener Flagge, den Farben des damaligen Deutschland, in der Nordsee blicken ließen, als Piraten behandeln. Diesen blutigen Schimpf mußten deutsche Patrioten hinnehmen, ohne die gebührende Antwort darauf erteilen zu können. Es blieb ihnen nichts anderes übrig, als in ohnmächtigem Zorn die Faust in der Tasche zu ballen und auf bessere Zeiten zu hoffen.

Mit der stolzen „deutschen Reichsflotte“ ging es schnell zu Ende. Nach dem Friedensschluß am 2. Juli 1850 erwies es sich bald unmöglich, die erforderlichen Mittel zur Erhaltung der ohnehin sehr bescheidenen Seemacht aufzubringen. Am 2. April 1852 verfügte die Bundesversammlung die Auflösung der Flotte; zwei ihrer Schiffe, „Gefion“ und „Barbarossa“, kaufte Preußen an; der Restbestand wurde im März 1853 durch den oldenburgischen Geheimen Staatsrat a. D. Dr. jur. Hannibal Fischer in Brake für 432 800 Taler versteigert. Am 1. Mai 1852 war bereits der größte Teil des Personals der Flotte entlassen worden.

Nebenher hatte auch in Schleswig-Holstein eine Marine bestanden, die leider ein noch weniger ruhmvolles Ende nahm. Sie zählte vier Schiffe und zwölf Kriegsligger; „Bonin“, ein hölzerner Raddampfer mit vier Geschützen, war 1849 von einem Kieler Kaufmann für 67 500 Taler erworben worden, „von der Lann“, ein hölzerner Schraubenbugfiedampfer mit zwei Kanonen und zwei Mörsern, „Löwe“, ein Schlepper mit drei Kanonen, und „Elbe“, ein früheres dänisches Wachtschiff, mit acht Geschützen,



bildeten den ganzen Bestand. Die Kriegsligger, Kanonenboote, waren mit je zwei Bombenkanonen und 60 Mann Besatzung versehen. Diese schleswig-holsteinische Flotte wurde am 11. Januar 1851 mit dem Heere der Herzogtümer zugleich aufgelöst, welche im Kampfe mit Dänemark unterlegen waren.

Jetzt aber trat Preußen, dessen Kriegsministerium schon am 23. Mai 1848 Allerhöchsten Orts die Genehmigung zum Bau von Kriegsfahrzeugen erhalten hatte, energisch für die Schaffung einer Flotte ein, und wiederum war es Prinz Adalbert, der die Seele dieser tatkräftigen Bewegung wurde. Ein kleiner Bestand war ja vorhanden, so die „Amazone“, der „Preußische Adler“, ein früherer englischer Postdampfer, den man durch Armierung mit zwei 25-Pfünder-Bombenkanonen zum Kriegsschiff stempelte, und das Kanonenboot „Strelasund“, welches durch Privatsammlung in den Küstenstädten Stralsund, Greifswald, Stettin und Danzig erbaut worden war. Schon damals zeigte sich, daß die noch in den Kinderschuhen stekende preußische Marine von einem unbezwingbaren Kampfes-eifer befeelt war, der keinen Augenblick Bedenken trug, den weit überlegenen Gegner anzugreifen. Am 27. Juni 1849 focht der „Preußische Adler“ bei Brüsterort mit der dänischen Brigg „St. Croix“, und auch die kleinen Ruderkanonenboote ermüdeten den Feind durch unaufhörliche Angriffe.

Am 5. September wurde das Marinebataillon gebildet; auf der jungen Danziger Schiffswerft lief die erste Raddampforvette, „Danzig“, vom Stapel und in Wolgast der Kriegschoner „Frauenlob“, zu dessen Erbauung der im Jahre 1848 gegründete „Deutsche Frauenverein“ eine Zubeße von 23 000 Talern beigesteuert hatte. Zu diesem Bestande traten noch die ehemaligen Schiffe der deutschen Reichsmarine, „Barbarossa“ und die am 5. April 1849 bei Eckernförde von schleswig-holsteinischen Landbatterien eroberte Fregatte „Gefion“, das früher der Preußischen Seehandlung angehörige Fregattschiff „Merkur“, welches zur Ausbildung von Schiffszungen verwendet wurde, und zwei in England nach Plänen des Prinzen Adalbert gebaute Kanonenboote „Nix“ und „Salamander“, die später, am 12. Januar 1855, gegen die ebenfalls aus England (Portsmouth) stammende Segelfregatte „Thetis“ umgetauscht wurden. Letztere wurde in der Folge das erste preußische Seefadettenschulschiff.

So war immerhin ein fester Grund gelegt, auf dem weiter gebaut werden konnte. Die preußische Flotte konnte jetzt bereits ihre Flagge im Auslande zeigen; in den Jahren 1850/51 machte der „Merkur“ unter dem Kommando des aus schleswig-holsteinischen Diensten übernommenen Kapitäns zur See Donner eine Kreuzfahrt nach Westindien und ankerte am 22. Januar 1851 als erstes preußisches Kriegsschiff vor Bahia und am 3. Februar in der Bucht von Rio de Janeiro. Im Jahre 1852 zählte die preußische Marine bereits 5 Dampfer, 3 Segelschiffe, 36 Kanonenschaluppen und 6 Kanonenjollen. Im Jahre 1850 wurde das Marinebataillon in zwei Teile geschieden. Das neu formierte Marinekorps wurde die Stammtruppe der heutigen Marineinfanterie; sie erhielt durch Rabinetts-Ordre vom 13. Mai 1852 die Bezeichnung Seebataillon, während die Mariniers von nun an Seesoldaten hießen. Der wagemutige Prinz Adalbert, der das Hauptverdienst für die kraftvolle Entwicklung dieser Anfänge einer deutschen (einstweilen noch preußischen) Seemacht für sich in Anspruch nehmen darf, ließ sich durch keinerlei Hindernisse, deren sich ihm bei dem schwierigen Unternehmen genug in den Weg stellten, abschrecken, sondern schritt unentwegt auf dem von ihm für richtig erkannten, so verheißungsvoll begonnenen Wege vorwärts. Fürwahr, seine Zähigkeit bei den vielen Fehlschlägen ist zu bewundern; es ging ihm ähnlich, wie noch heute den Führern in unserer Kolonialbewegung. Sind derartige Bestrebungen nicht mit sofortigem Erfolge gekrönt, so fehlt es nie an Schreibern, die mit einem abschreckenden Urteil bei der Hand sind.

Das nächste Ziel war die Schaffung einer festen Organisation der jungen Marine und eines starken Kriegshafens. Am 14. November 1853 wurde die Admiralität errichtet, an deren Spitze Prinz Adalbert mit dem Titel eines „Admirals der preußischen Küsten“ trat. Die gesetzliche Wehrpflicht wurde auch auf das seemannische Personal ausgedehnt, die Reserve und die Seewehr nach dem Vorbilde des Landheeres eingerichtet. Das Personal der jungen Flotte gliederte sich nach der neuen Organisation vom 7. Juli 1854 in das Matrosenkorps und das Werftkorps, die Vorläufer der heutigen Matrosen- und Werft-Divisionen.

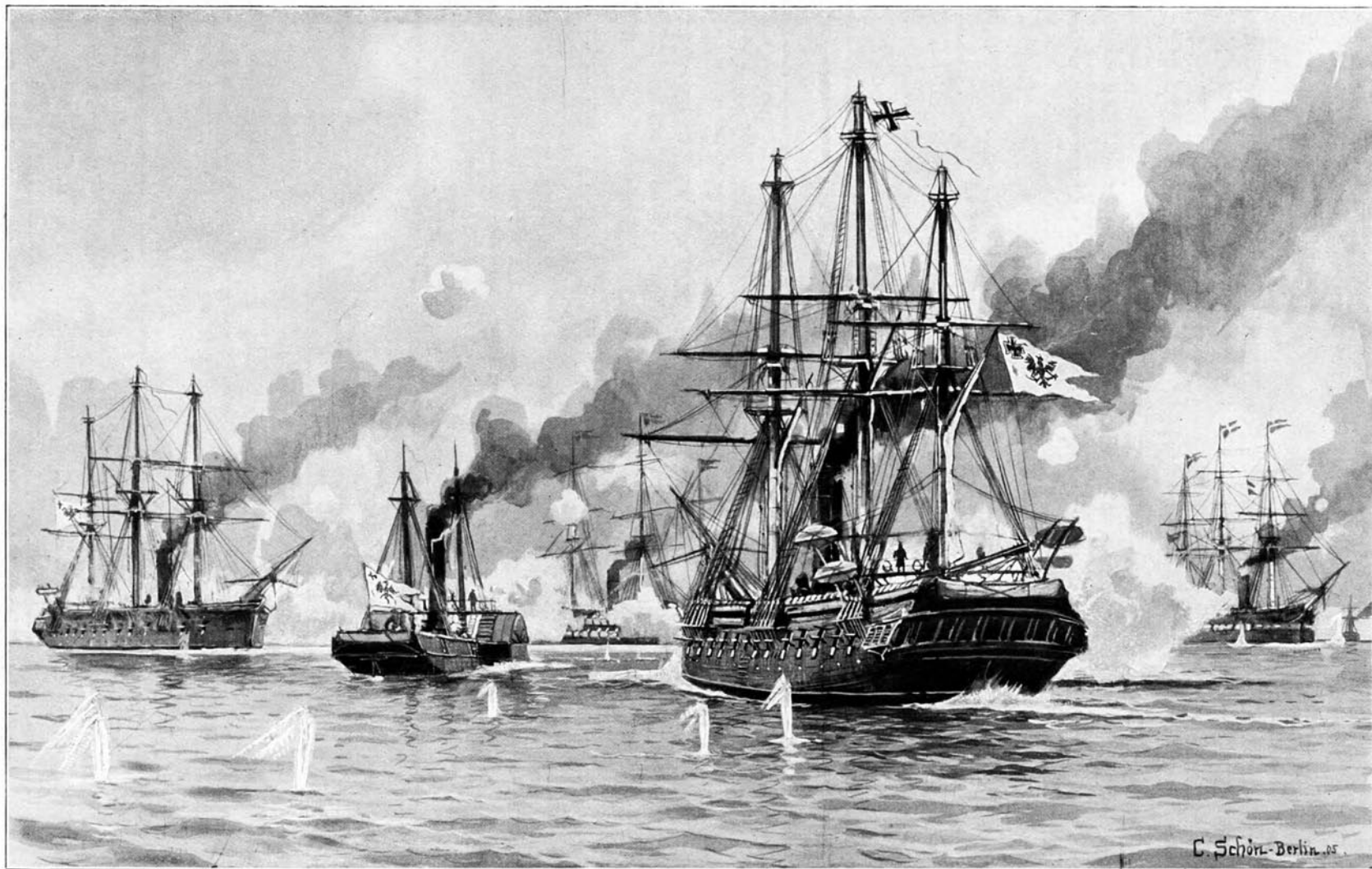
An der Nordsee besaß Preußen noch keinen Kriegshafen. Aber gerade hier, an dem offenen Meere, das nicht, wie die Ostsee, auf allen Seiten von Land umgeben ist und von einer verhältnismäßig kleinen Seemacht leicht hermetisch abgeschlossen werden kann, war ein solcher besonders notwendig. Auf Betreiben des seefundigen Prinzen trat der Großherzog Peter von Oldenburg durch Vertrag vom 20. Juli 1853 ein entsprechendes Gebiet am Jadebusen an Preußen ab. Mit einem Kostenaufwand von 9 600 000 Talern ward dort ein Kriegshafen angelegt, der am 17. Juni 1869 unter dem Namen „Wilhelmshaven“ eröffnet wurde.

Aber nicht nur theoretisch betrieb der tatkräftige Prinz den Ausbau der Flotte; er bewies auch, daß er bereit sei, sein Blut für dieselbe zu vergießen. Im Jahre 1856 suchte der „Küstenadmiral“ mit der Raddampfskorvette „Danzig“ die marokkanische Küste auf, wo am 5. Dezember 1852 die Rif-Piraten einen preußischen Rauffahrer, die Brigg „Flora“, überfallen und ausgeplündert hatten. Bei dem Kap Tres Forcas bewerkstelligte er am 7. (nicht 13., wie häufig angegeben wird) August 1856 eine überaus kühne Landung und brachte dem zehnfach überlegenen Feinde schwere Verluste bei. Allerdings kostete das todesmutige Vorgehen der kleinen Abteilung in dem zerklüfteten Terrain auch preußischerseits erhebliche Opfer, denn das Landungskorps verlor 1 Offizier und 6 Mann. Der Prinz selbst und 21 Mann wurden verwundet.

Einen weniger kriegerischen Charakter trugen einige weitere Expeditionen, welche der Prinz unternahm, um die Mannschaft der jungen Marine zu schulen und tüchtige Seeoffiziere heranzubilden. In den Jahren 1852 und 1853 durchquerte zum ersten Male ein preußisches Geschwader den Ozean. Es bestand aus dem Flaggschiff „Gefion“, Kommandant Kommodore Schröder, der „Amazone“ und dem „Merkur“, trat am 28. November 1852 seine Ausreise an und besuchte Madeira, Rio de Janeiro, Montevideo, Buenos Aires und mehrere westindische Häfen. Um dieselbe Zeit begab sich die „Danzig“ nach dem goldenen Horn, und Konstantinopel erblickte am 25. September 1853 zum ersten Mal den preußischen Adler an der Gaffel eines Kriegsschiffes.

Hatten diese Kreuzfahrten lediglich den Zweck, die preußische Flagge an der Ostküste des amerikanischen Kontinents und im Mittelmeer zu zeigen, wo wichtige Handelsinteressen im Spiel waren, so trug die zweite, größere Expedition bereits einen diplomatischen Charakter. Unter dem Oberbefehl des Kapitäns zur See Sundewall ging ein Geschwader, bestehend aus der hölzernen gedeckten Korvette „Arcona“, die mit 18 Kanonen armiert und mit 300 Mann besetzt war, der hölzernen Segelfregatte „Thetis“, 38 Kanonen und 380 Mann, dem hölzernen Segelschoner „Frauenlob“, 56 Mann, und dem Wollschiff „Elbe“, 46 Mann, am 25. Oktober 1859 von Danzig aus nach Ostasien, um mit China, Japan und Siam Handelsverträge abzuschließen, eine Aufgabe, welche bis zum Jahre 1862 in glänzender Weise gelöst wurde.

Leider kostete die Durchführung der Expedition schwere Opfer, denn der kleine Schoner „Frauenlob“, der mit der „Arcona“ am 13. August 1860 Singapore verlassen hatte, ging in einem Taifun in den japanischen Gewässern verloren. Der Schoner sank am 2. September 1860 mit der gesamten Besatzung. Einen zweiten, noch schwereren



Nympe.

Loreley.

Stjold (dänisch).

Arcona.

Sjælland (dänisch).

Das Gefecht bei Jasmund am 17. März 1864.

Verlust erlitt die junge Flotte in dem darauf folgenden Jahre; am 14. November 1861 ging das von Kapitänleutnant Herrmann geführte Kadettenschulschiff „Amazone“ mit 5 Offizieren, 1 Schiffsarzt, 19 Kadetten und 120 Unteroffizieren und Mannschaften an der niederländischen Küste auf der Höhe von Texel in einem Orkan unter.

Trotz dieser schweren Schicksalschläge entwickelte sich die kleine preußische Marine, wenn auch langsam, so doch stetig weiter. Organisatorisch wurde manches geändert. Am 1. Oktober 1857 wurde die erste Seeartillerie-Kompagnie formiert; am 14. März 1859 fand eine Trennung der Kommandobefugnisse von der Verwaltung statt; am 16. April 1861 wurde die Admiralität förmlich aufgelöst und ein Marineministerium gebildet, welches der Kriegsminister v. Roon nebenamtlich übernahm. Am 16. Januar 1863 erfolgte die Organisation der Stranddivision der Marinestation der Ostsee zu Danzig. Freilich waren die Mittel, welche für dieselbe bei der damaligen Armeereorganisation, die viel Geld verschlang, aufgewendet werden konnten, nur bescheidene. Auf den preußischen Kriegs- und Privatwerften, deren Leistungsfähigkeit sich in erfreulichster Weise steigerte, sodas die Monarchie vom Auslande immer weniger abhängig wurde, arbeitete man mit emsigem Fleiß. Die erste in Preußen gebaute Dampfskorvette „Arcona“ lief am 18. Mai 1858 in Danzig vom Stapel, und in kurzer Zeit folgte die, ebenfalls wie die „Arcona“ aus Holz erbaute, gedeckte Korvette „Gazelle“ am 19. Dezember 1859, im Jahre 1862 die Kanonenboote „Bliß“ und „Basilisk“ und schließlich im Jahre 1863 die gedeckte Korvette „Vineta“ und die Glatdeckskorvette „Medusa“; letztere wurde erst 1865 fertig.

Außer diesen sämtlich in Preußen gebauten Schiffen waren bei Ausbruch des dänischen Krieges im Jahre 1864 noch vorhanden: die bereits 1853 bei Devrient in Danzig hergestellte Brigg „Hela“, die 1858 nach Plänen des Prinzen Adalbert in Frankreich gebaute Schraubendampfjacht „Grille“, welche heute noch in der Marine ihren Dienst tut, die 1861 von England gekaufte Segelfregatte „Niobe“ und die beiden ebenfalls 1861 aus England bezogenen Schiffsjungen-Briggs „Rover“ und „Musquito“. Dazu kam eine Anzahl von 1860 in Stettin, Elbing und Danzig u. s. w. erbauten Kanonenbooten, so „Camäleon“, „Comet“, „Crocodil“, „Cyclop“, „Delphin“, „Fuchs“, „Habicht“, „Hay“, „Häne“, „Jäger“, „Natter“, „Pfeil“, „Salamander“, „Schwalbe“, „Scorpion“, „Sperber“, „Tiger“, „Wespe“ und „Wolf“. An diesen kleinen, aber ganz achtbaren Schiffen baute fast die ganze deutsche Küste mit ihren zahlreichen kleinen Werften mit. Die „Niobe“ hat nahezu 30 Jahre lang unsern Offizierersatz herangebildet und manchen tüchtigen, noch heute im Dienst befindlichen Flottenführer der deutschen Marine gegeben. Sie wurde am 18. November 1890 aus der Liste der Kriegsschiffe gestrichen.

Bei Beginn der Feindseligkeiten im Jahre 1864 befand sich ein erheblicher Teil der preußischen Seemacht fern von der Heimat. Die „Gazelle“ war in Ostasien, der „Preußische Adler“, „Bliß“ und „Basilisk“ im mittelländischen Meere, und so vermochte denn nur eine geringe Streitmacht von Swinemünde aus, welches die Hauptflottenstation war, den maritim bedeutend stärkeren Dänen entgegenzutreten, zumal die „Vineta“ erst gegen Ende des Krieges fertiggestellt werden konnte. Besonders schwer fiel ins Gewicht, das die Dänen zu jener Zeit bereits Panzerfahrzeuge besaßen, was ihnen, ganz abgesehen von dem numerischen Übergewicht, beträchtliche Vorteile sicherte.

Das trotz dieser ungünstigen Verhältnisse der Geist, welcher die junge preußische Flotte besetzte, ein heldenmütiger war, beweist das Gefecht bei Zasmund am 17. März 1864, in welchem der damalige Oberbefehlshaber in der Ostsee, Kapitän Zachmann, mit der gedeckten Korvette „Arcona“, der Glatdeckskorvette „Nympe“ und dem Aviso „Loreley“ die bedeutend überlegene dänische Flotte, bestehend aus dem

Schraubenlinienschiff „Stjold“, den Schraubenfregatten „Sjælland“, „Tordenskjold“, den Schraubenkorvetten „Heimdal“, „Thor“ und dem gepanzerten Schoner „Esbern Snare“, angriff. Die feindliche Übermacht zwang allerdings unser Geschwader, das Gefecht schließlich abzubrechen, was übrigens angesichts der Verschiedenheit der zur Verfügung stehenden Streitkräfte von vornherein in Aussicht genommen war; immerhin gelang es dem kühnen Führer, der infolge dieses Treffens zum Kontre-Admiral befördert wurde, den Dänen empfindliche Verluste beizubringen, während die preußische Marine nur fünf Tote und acht Verwundete zu beklagen hatte. Der „Sjælland“ hatte allein 20 Tote.

Auch in der Nordsee kam es, nachdem Prinz Adalbert am 27. März den Oberbefehl über die Flotte übernommen hatte, zu kleinen Zusammenstößen, so namentlich in der Elbmündung Anfang Mai 1864, doch konnten hier die preußischen Schiffe der erdrückenden Übermacht gegenüber wenig ausrichten; in dem Gefechte bei Helgoland am 9. Mai mußten sie der weit überlegenen feindlichen Flotte weichen.

Die während des Krieges beabsichtigten Verstärkungen der preußischen Flotte trafen erst verspätet ein. Das Panzerfahrzeug „Arminius“ war von Samouda in London, die hölzernen Glattdeckskorvetten „Augusta“, „Victoria“ und das Panzerfahrzeug „Prinz Adalbert“ von Armand in Bordeaux angekauft worden, durften aber aus Neutralitätsrücksichten an Preußen nicht ausgeliefert werden. Die gedeckte Korvette „Gertha“ und die Glattdeckskorvette „Medusa“ wurden ebenfalls erst nach dem Friedensschluß fertig. Der „Prinz Adalbert“ war übrigens so wenig tüchtig, daß ihn der Prinz-Admiral ironisch seinen „lahmen Vetter“ nannte.

Ein wichtiges Ereignis, welches eine direkte Folge des dänischen Krieges war, darf aber nicht unerwähnt bleiben. Kiel war in den Besitz Preußens übergegangen, und bereits im Jahre 1865 wurde die Marinestation der Ostsee von Danzig nach dort verlegt, ein gewaltiger Fortschritt, denn die Kieler Förde gehört zu den günstigsten Kriegshäfen der Welt. Der geräumige Hafen, der in der Folge durch das Fort Falkenstein und die Festung Friedrichsort an der Westseite, durch die Forts Stosch, Jägersberg, Rorügen und Moltentort an der Ostseite befestigt wurde, nimmt seit jener Zeit unter den deutschen Marinestädten die erste Stelle ein, was durch einen Ausspruch Kaiser Wilhelms I., der Kiel das „Nest der Marine“ nannte, treffend gekennzeichnet wird. Das Fort Herwarth wurde erst später zum Schutze des Kaiser Wilhelm-Kanals angelegt.

Es folgte nun eine Zeit friedlicher, aber tatkräftiger Arbeit, in welcher die preußische Marine immer mehr erstarke und auch im Auslande sich Ansehen und Achtung zu erwerben begann. Die „Vineta“ unternahm als erstes preußisches Kriegsschiff eine Reise um die Erde, die mit einem zweijährigen Aufenthalt an der Küste Ostasiens verbunden war (1865—1868). Während des kurzen Krieges 1866 hatte unsere Marine keine Gelegenheit, sich auszuzeichnen, doch verdient immerhin der Umstand Erwähnung, daß einige preußische Schiffe die hannoverschen Weserforts und Emsbatterien besetzten und bei Truppenübergängen über die Elbe wertvolle Unterstützung leisteten. 14000 Mann wurden in kürzester Zeit von Altona nach Harburg übergesetzt. Die Festung Stade wurde von der „Loreley“, dem Kanonenboot „Cyclop“ und einem Privatdampfer, die auf der Elbe lagen, am Abend des 17. Juni mit den Füsilieren des 25. Regiments überrumpelt.

In eine neue Phase der Entwicklung trat die junge Marine am 1. Oktober 1867, wo an Stelle der weißen Flagge mit dem preußischen Adler zum ersten Male die schwarz-weiß-rote Flagge des norddeutschen Bundes gehißt wurde. Der schwarze Adler in der Mitte und das eiserne Kreuz in der oberen Ecke am Flaggenstock blieben

in der neuen Flagge erhalten; aus der preußischen Marine aber war eine Norddeutsche Bundesmarine geworden.

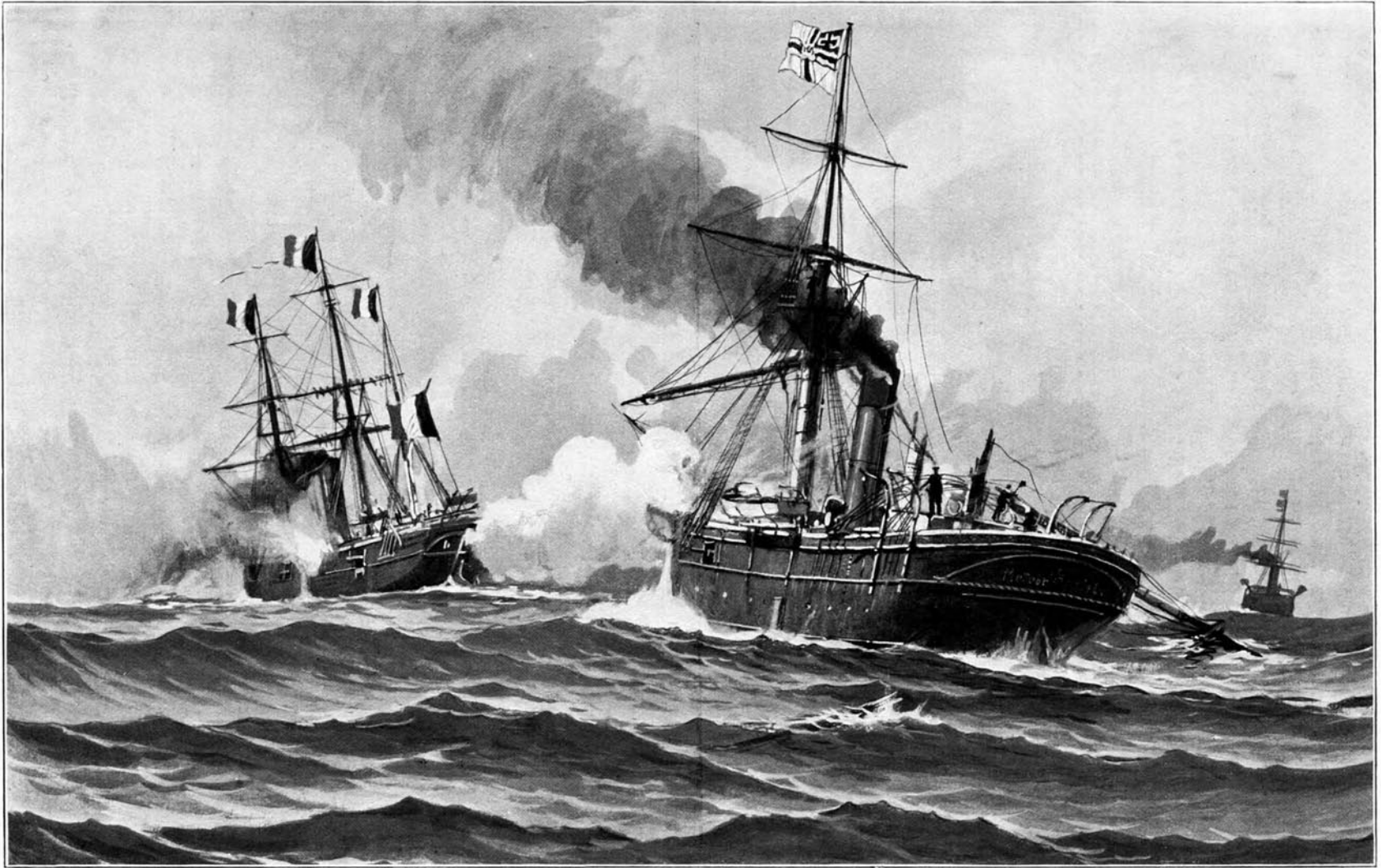
Jetzt konnten reichere Mittel für die junge Flotte aufgebracht werden. Zum ersten Male wurde ein wirklicher, von Roon entworfener Flottengründungsplan aufgestellt, dessen Durchführung auch praktisch in Angriff genommen wurde, im Gegensatz zu denjenigen des Kriegsministers von Rauch und des Prinzen Adalbert, die im wesentlichen fromme Wünsche geblieben waren. Nach diesem Plan sollte innerhalb eines Zeitraumes von zehn Jahren die Bundesflotte auf folgenden Schiffsbestand gebracht werden: 16 Panzerschiffe, 20 Fregatten und Korvetten, 8 Aviso's, 22 Dampfanonenboote, 2 Artillerieschiffe und 5 Schulschiffe. Erfreulich ist, daß der Reichstag des Norddeutschen Bundes in der Schaffung dieser für damalige Verhältnisse ganz respectablen Seemacht nahezu einmütig war, und dies ist um so bedeutsamer, als auch für die Küstenverteidigung und den Ausbau der Kriegshäfen erhebliche Summen bereitgestellt wurden. Ganz zur Ausführung gelangte allerdings auch Roons Entwurf nicht, denn nach 1870 trat Stosch's davon abweichender Plan in Wirksamkeit.

Es muß darauf hingewiesen werden, daß bei Roons Flottengründungsplan bereits die Offensivkraft der Marine und der Schutz des deutschen Handels zur See besonders betont wurden, denn der Flotte wurden folgende Aufgaben gestellt: „1. Schutz und Vertretung des Seehandels Norddeutschlands auf allen Meeren und Erweiterung seiner Rechte und seiner Beziehungen; 2. Verteidigung der vaterländischen Küsten und Häfen an der Ost- und Nordsee; 3. Entwicklung des eigenen Offensivvermögens, nicht nur zur Störung des feindlichen Seehandels, sondern auch zum Angreifen feindlicher Flotten, Küsten und Häfen.“

Nach diesen Grundsätzen, welche noch heute volle Geltung haben, wurde weitergearbeitet. Allerdings war Deutschland zu dieser Zeit im Eisenschiffbau noch nicht weit genug vorgeschritten, um den Bedarf der Flotte im eigenen Lande decken zu können. Daher mußten die ersten Anschaffungen für die Bundesmarine im Auslande gemacht werden. Die Panzerfregatte „Friedrich Karl“ wurde 1867 aus Toulon, die Panzerfregatte „Kronprinz“ in demselben Jahre aus London bezogen. Im Jahre 1868 wurde die für die türkische Regierung in London bestellte, aber wegen Mangel an Geld von dieser nicht abgenommene Panzerfregatte „König Wilhelm“ angekauft, welche Jahrzehnte lang das größte Schiff der deutschen Flotte blieb. In demselben Jahre lief in Danzig die hölzerne gedeckte Schraubekorvette „Elisabeth“ vom Stapel, welche sich als ein Meisterwerk deutscher Schiffsbaukunst erwies. Sie gehörte dem Geschwader an, welches Deutschland bei der Eröffnung des Suez-Kanals am 16. und 17. November 1869 vertrat, der bekanntlich der damalige Kronprinz Friedrich Wilhelm, nachmals Kaiser Friedrich III., beiwohnte. Der Kronprinz hatte die gedeckte Korvette „Hertha“ als Flaggschiff zur Verfügung und war außerdem von der „Arcona“, der Yacht „Grille“ und dem Kanonenboote „Delphin“ begleitet.

Wie schon oben erwähnt, wurde im Jahre 1869 der neue Kriegshafen an der Jade eröffnet und zwar am 17. Juni. König Wilhelm von Preußen leitete selbst die wichtige Feierlichkeit, die für die deutsche Flotte von außerordentlicher Bedeutung war. Ein Werk, das ungeheure Arbeit und enorme Kosten verursacht hatte, war hier zu einem würdigen Abschluß gekommen.

Der Ausbruch des deutsch-französischen Krieges erfolgte für die erst in der Entwicklung begriffene norddeutsche Bundesmarine überraschend früh. Sie konnte einer so gewaltigen Seekriegsmacht, wie es zu jener Zeit die französische war, die unmittelbar hinter der englischen kam, nicht die Spitze bieten. Darum mußte sie sich darauf beschränken, eine völlig passive Rolle zu spielen und lediglich die Bewachung der Häfen



Bouvet.

Meteor.

С. М. Канонербот „Meteor“ und „Bouvet“ vor Havanna am 9. November 1870.

und Flußmündungen übernehmen. Das Jahr 1870/71 belehrte uns so recht darüber, wie ohnmächtig ein Land ohne oder doch nur mit einer kleinen Seemacht einem gewaltigeren Gegner gegenüber ist. Ein Erlaß vom 24. Juli 1870, der die Bildung einer freiwilligen Flotte ins Auge faßte, blieb trotz der allgemeinen patriotischen Begeisterung ohne nennenswerten Erfolg. Frankreich konnte unsere sämtlichen Häfen blockieren und den gesamten deutschen Seehandel völlig lahm legen, während wir nicht einmal im Stande waren, den schmählichen Waffen- und Munitionsschmuggel zu hindern, den unsere lieben, neutralen Vettern über den Kanal hinüber nach Frankreich betrieben. Nur Kapitän Weikmann, dem Kommandanten der „Augusta“, gelang es, am 12. Dezember 1870 in der Garonnemündung drei mit Kontrebande beladene feindliche Schiffe wegzunehmen, nachdem er schon vorher bei Hela in der Danziger Bucht mit der von ihm kommandierten „Nymphé“ einen kühnen Ausfall auf die dort vor Anker liegende, aus drei Panzerschiffen und einem Aviso bestehende Blockadeflotte gemacht hatte. Aber kaum war diese kühne Tat ruchbar, so gingen überlegene französische Seestreitkräfte auf die Jagd nach der „Augusta“. Sie blockierten das tapfere Schiff in dem spanischen Hafen Vigo, wohin sich die schlanke Korvette zur Auffüllung von Kohlen begeben hatte, bis zum Friedensschluß. Am 17. August hatte die „Grille“ unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Grafen Waldersee ein kleines Gefecht mit den Franzosen bei Hiddensjö.

Wäre nicht der Landkrieg von vornherein so glücklich für das schnell geeinte Deutschland verlaufen, die französische Flotte hätte den norddeutschen Küsten unsäglich schwere Schäden zufügen können. Nur Mangel an Schneid und Furcht vor politischen Verwickelungen hinderte die französischen Befehlshaber zur See an tatkräftigerem Vorgehen gegen Deutschlands Wasserflotte; die Bundesmarine hätte diesem gewaltigen Gegner gegenüber herzlich wenig ausrichten können.

Einen Lichtblick in diesem ohnmächtigen Zustande bildet der Kampf des kleinen Kanonenbootes „Meteor“ mit dem stärkeren französischen Aviso „Bouvet“ auf der Rhede von Havanna am 9. November 1870. Aber so tapfer der selbstbewußte Kommandant, Kapitänleutnant Knorr, auch gegen den überlegenen Gegner vorging, einen nachhaltigen Erfolg zu erringen, war ihm versagt. Wenn auch der „Bouvet“ fliehend in die neutralen Gewässer der westindischen Insel sich zurückzog, der „Meteor“ war noch ärger zerzaust als er, und so blieb von der kühnen Tat nur das stolze Bewußtsein, daß es unserer jugendlichen Marine nicht an Männern fehlte, die der Gefahr mit todesverachtender Kühnheit entgegenzugehen bereit waren. Am 9. März 1871 wurde die Demobilmachung der Marine befohlen.

Bedauerlicherweise hatte der siegreiche Landfeldzug einen entschiedenen Rückschlag für unsere Marine zur Folge. Man war zu leicht geneigt, die glänzenden Waffenerfolge der Armee der Untätigkeit der Flotte gegenüber zu hoch einzuschätzen. Dies kam in einer amtlichen Denkschrift über die nunmehr Kaiserliche Marine vom Jahre 1873 nur allzudeutlich zum Ausdruck. „Die Offensivkraft in einem großen Kriege“, heißt es darin, „kann und muß Deutschland seiner Landarmee überlassen.“ Und nun folgte eine seltsame Begründung, deren Ausführung und Widerlegung an dieser Stelle zu weit führen würde.

Das war ein entschiedener Rückschritt; man schien die weitsichtigen Lehren des Prinz-Admirals vergessen zu haben. Nach der Denkschrift von 1873 sollte die deutsche Kriegsflotte in erster Linie wieder für die Küstenverteidigung bestimmt sein, ein höchst bedenklicher Fehler, der aber glücklicherweise ohne Folgen für Deutschland blieb, da ein Krieg seine Grenzen nicht bedrohte. Nach dem Plan sollte die Flotte bis zum Jahre 1882, wie folgt, ausgebaut sein: 8 Panzerfregatten, 6 Panzerkorvetten, 7 Moni-



tors, 2 Panzerbatterien, 20 Korvetten, 6 Aviso's, 18 Kanonenboote, 2 Artillerieschulschiffe, 3 Segelbriggs und 28 Torpedofahrzeuge.

Durch die Verfassungsurkunde des Deutschen Reiches wurde die junge Flotte eine ausschließliche Reichsangelegenheit, bildet also genau genommen eine weit geschlossenere Einheit als das Landheer, welches ja in verschiedene Kontingente zerfällt. In dem Artikel 53 der Reichsverfassung vom 16. April 1871 heißt es: „Die Kriegsmarine des Reiches ist eine einheitliche, unter dem Oberbefehle des Kaisers. Die Organisation und Zusammensetzung derselben liegt dem Kaiser ob, welcher die Offiziere und Beamten der Marine ernennt, und für welchen dieselben, nebst den Mannschaften, eidlich in Pflicht zu nehmen sind. Der Kieler Hafen und der Jade-Hafen sind Reichskriegshäfen. Der zur Gründung und Erhaltung der Kriegsslotte und der damit zusammenhängenden Anstalten erforderliche Aufwand wird aus der Reichskasse bestritten. So bildet also die Kriegsslotte einen festen Kitt des Deutschen Reiches, da sie in ihrer ganzen Zusammensetzung und Gliederung unteilbar ist.

Mit dem siebenziger Kriege war Prinz Adalbert von der Leitung der Flotte zurückgetreten; er übernahm später die Stellung eines Generalinspektors der Marine. Die Geschäfte als Marineminister und Oberbefehlshaber der Marine führte einstweilen der preußische Kriegsminister Graf von Roon.

Eine wichtige Änderung in der Organisation der Reichsmarine trat am 1. Januar 1872 ein; laut Kabinettsordre von diesem Tage wurde die Marine vom Kriegsministerium getrennt und die Kaiserliche Admiralität als oberste Marinebehörde eingesetzt. Der Chef der neuen Behörde hatte den Oberbefehl nach den Anordnungen des Kaisers zu führen und die Verwaltung der Marine unter der Verantwortung des Reichszanzlers zu leiten.

Für diesen Posten wurde, zum Bedauern vieler, ein Offizier des Landheeres, Generalleutnant von Stosch, ausersehen, dessen organisatorisches Talent sich allerdings im Kriege bei der Verwaltung eines Postens als Generalintendant der Feldarmee erwiesen hatte und der zweifellos ein tüchtiger Offizier war. Aber man darf sich doch nicht verhehlen, daß ihm bei der Schule, welche er durchgemacht hatte, das eigentliche Wesen der Marine innerlich fremd blieb, und seine Maßnahmen zeigten denn auch, daß er in erster Linie an eine Verteidigungsflotte dachte und nicht an eine selbständige Seemacht, wie sie dem Prinzen Adalbert vorgeschwebt hatte.

Immerhin hat er um die Organisation der Marine, insbesondere um die Einführung einer straffen Disziplin, ähnlich der des Landheeres, sich große Verdienste erworben. Mancher alte Seemannszopf wurde abgeschnitten, und der preußische Drill, die eiserne Mannszucht, verdrängte bald den Schlendrian, der in militärischen Dingen unbewußt von den Ausländern, welche die ersten Lehrmeister der jungen Flotte waren, mit übernommen worden war. Der Einfluß des Prinzen Adalbert auf die Marine war in seiner Stellung als Generalinspekteur nur noch ein beschränkter; er wendete ihn hauptsächlich der seemännisch-technischen und der artilleristischen Ausbildung der Besatzung zu. Am 6. Juni 1873 starb der Prinz, dem die deutsche Seemacht so viel, man kann fast sagen, ihre ganze Existenz verdankt.

Ein Hauptverdienst des Generals von Stosch war die Förderung der deutschen Schiffbau-Industrie, denn von Anfang an strebte er danach, soweit nur irgend möglich, alle Neubauten im Inlande herstellen zu lassen. Das Beispiel der Kriegsmarine wirkte auch auf den Privatschiffbau anregend ein; die deutschen Rhedereien gingen mehr und mehr dazu über, ihre Schiffe auf deutschen Werften bauen zu lassen, die bei solcher Steigerung der Aufträge sich zu immer größerer Leistungsfähigkeit zu entwickeln vermochten. Damals wurde der Grund dazu gelegt, daß der deutsche Schiffbau allmählich den

aller übrigen Staaten überflügelte, selbst den des seegewaltigen Albion, denn heutigen Tages vermögen die englischen Werften, namentlich in bezug auf den Bau von Schnelldampfern, mit den deutschen kaum zu konkurrieren.

Nur noch zwei deutsche Kriegsschiffe, die Panzerfregatten „Kaiser“ und „Deutschland“, waren ausländischen Ursprungs; sie wurden im Jahre 1875 von der Samouda-Werft in London geliefert. Auf der Kaiserlichen Werft zu Danzig liefen die Kanonenboote „Albatros“ und „Nautilus“ und die Glattdeckskorvette „Ariadne“ vom Stapel (1871), die Panzerkorvette „Hansa“ und die Glattdeckskorvette „Luise“ (1872), die Glattdeckskorvette „Fregata“ (1874). In Kiel wurde die Panzerfregatte „Friedrich der Große“ und in Wilhelmshaven deren Schwesterschiff „Großer Kurfürst“ fertiggestellt (1874); in Stettin baute der Vulkan das Panzerschiff „Preußen“. Der Vulkan lieferte auch die Ausfallkorvetten „Sachsen“ (1878) und „Württemberg“ (1881), während deren Schwesterschiffe „Bayern“ (1882) und „Baden“ (1884) auf der Kaiserlichen Werft in Kiel erbaut wurden. Diese vier Schiffe, welche in den neunziger Jahren einem durchgreifenden Umbau unterzogen werden mußten (statt ihrer vier Schornsteine erhielten sie nur einen), werden noch heute, wenn auch veraltet, als Linienfahrer in der Flottenliste geführt.

Im Jahre 1875 lief nur die gedeckte Korvette „Leipzig“ auf dem Vulkan in Stettin vom Stapel. Dieselbe Werft lieferte im nächsten Jahre die gedeckte Korvette „Prinz Adalbert“ und das Torpedofahrzeug „Ulan“, die Kieler Germaniawerft die Kaiserliche Yacht „Hohenzollern“, einen Raddampfer, der später den Namen „Kaiseradler“ erhielt. In London wurde das Torpedofahrzeug „Zieten“, in Bremen die drei Panzerkanonenboote „Wespe“, „Viper“ und „Biene“ erbaut.

So erreichte die deutsche Kriegsflotte nach und nach ungefähr den Sollbestand, welchen der Gründungsplan festgesetzt hatte, und errang unter General von Stosch, obgleich auch dieser immer nur eine Abwehr-, keine Angriffsflotte im Auge hatte, schließlich den dritten Platz in der Reihe der Seekriegsmächte, also unmittelbar hinter England und Frankreich, ein Verdienst, welches wir dem genannten Chef der Admiralität nicht hoch genug anrechnen können. Ihm verdanken wir auch die Tatsache, daß der heimische Schiffbau, wie schon oben erwähnt, eine noch kurze Zeit vorher für unmöglich gehaltene Leistungsfähigkeit erreichte, sodaß ein deutsches Handelsschiff, der vom Stettiner Vulkan für den Norddeutschen Lloyd in Bremen erbaute Schnelldampfer „Kaiser Wilhelm der Große“ in Southampton mit dem stolzen, aller Welt zur Schau gestellten Plakat „Made in Germany“ einlaufen konnte, hatte er doch bei seiner ersten Amerikafahrt eine so schnelle Reise gemacht, wie sie bisher auf dem Erdball noch nicht gesehen worden war. Die blutige Ironie, welche in der offenkundigen Verhöhnung der von England zur Verächtlichmachung deutschen Fabrikats geprägten Etikette lag, erregte nicht wenig den ohnmächtigen Neid unserer lieben Wettrenner jenseits des Kanals, welche dem deutschen Reiche von jeher nicht viel Gutes gegönnt haben, am wenigsten der deutschen Marine.

Deutschland ließ sich indessen in seinem Siegeslauf auf dem Wasser durch „freundnachbarliches Wohlwollen“ nicht irre machen. Es war eingedenk der Worte des Lords Palmerston von der Piratenflagge und baute rüstig weiter. Außer den bereits erwähnten Ausfallkorvetten der Sachsen-Klasse, deren Fertigstellung sich über einen größeren Zeitraum verteilte, wurden im Jahre 1877 vier gedeckte Korvetten ihrem Elemente übergeben, „Bismarck“, „Moltke“, „Blücher“ und „Stosch“. Sie bedeuteten einen großen Fortschritt im Schiffbau und waren ganz aus Eisen erbaut. Die Panzerkanonenboote „Mücke“ und „Skorpion“, sowie das Kanonenboot „Altis“ folgten kurze Zeit darauf.

Im Jahre 1878 gingen die Panzerkanonenboote „Basilisk“ und „Camäleon“, sowie die Kanonenboote „Wolf“ und „Hyäne“ zu Wasser, 1879 die gedeckten Korvetten „Stein“ und „Gneisenau“, das Panzerkanonenboot „Crocodil“, das Artillerieschulschiff „Mars“ und die Kanonenboote „Habicht“ und „Möwe“.

Im Jahre 1880 folgten die Kanonenboote „Natter“ und „Salamander“ und die beiden Glattdeckskorvetten „Olga“ und „Carola“, 1881 die Korvette „Marie“, das Panzerkanonenboot „Hummel“ und der Tender „Hay“. Die Korvette „Sophie“ und die Aviso „Pfeil“ und „Blitz“ liefen 1882 vom Stapel.

Ein großer Teil der letztgenannten Schiffe gehört noch heute dem Aktivbestande der deutschen Kriegsmarine an, ein Zeichen, daß auf deutschen Werften eine dauerhafte Arbeit geliefert wird. Allerdings änderten in diesen Jahrzehnten die einzelnen Typen mehrfach ihre Klassifizierung, die nach den jetzigen Grundsätzen ja gottlob überhaupt eine viel einfachere geworden ist. Fregatten, gedeckte und Glattdeckskorvetten gibt es schon lange nicht mehr, und mit dem Schachtelsystem, die Panzerschiffe, Kreuzer und Kanonenboote nach erster, zweiter, dritter, vierter Klasse zu bezeichnen, ohne daß die in diese Rubriken gezwängten Schiffe untereinander irgendwie baulich verwandt wären, hat man zum Glück ebenfalls endgültig gebrochen. Die heutige Klasseneinteilung bedeutet etwas ganz anderes; sie faßt nur Schiffe zusammen, welche genau nach demselben Modell (mit ganz geringen Abweichungen) erbaut worden sind, also eine taktische Einheit bilden, die im Gefecht nicht hoch genug veranschlagt werden kann. Sind beispielsweise bei den Linienschiffen erst die Vertreter der total veralteten Sachsen-Klasse und die einen verfehlten Typ darstellende, 1884 in Stettin vom Stapel gelaufene „Oldenburg“ aufgebraucht, so haben wir fast durchweg nur mit einem Panzerschiffstyp zu rechnen, denn die Brandenburg-Klasse bildet ja eigentlich nur einen Vorläufer der Kaiser-, Wittelsbach-, Braunschweig- und Deutschland-Klasse, mit denen sie, obgleich nicht mehr vollwertig, innerlich doch eng verwandt ist.

Hatte die deutsche Flotte bis zur Beendigung des deutsch-französischen Krieges herzlich wenig ausrichten können, so bot sich ihr unter der Ära Stosch eine Reihe von wichtigen Aufgaben teils kriegerischer, teils diplomatischer und wissenschaftlicher Natur, deren Durchführung befundete, daß das Ansehen der jungen Kriegsmarine bereits bei allen Völkern der Erde sich in stetigem Wachsen befand und die Führer unserer Kriegsmarine an Mannesmut und Schneidigkeit sich bei jeder Gelegenheit, welche sie in Aktion treten ließ, mit Auszeichnung hervortaten. Hinter diesen Führern aber stand eine Mannschaft geradezu einzigartig in ihrer Disziplin (die sich z. B. bei dem Untergang des Panzerschiffes „Großer Kurfürst“ und bei ähnlichen späteren Unglücksfällen glänzend bewies) und treu ergeben den oft schweren Pflichten des seemannischen Berufs, zugleich dabei Soldaten, die im Feuer bewahrheiteten, daß ihr dem Kaiser und dem Reich geleisteter Treueid kein leeres Wort bedeutete.

Im Jahre 1872 nahmen die gedeckten Korvetten „Vineta“ und „Gazelle“ unter dem Kommando des Kapitäns zur See Batsch im Hafen von Port au Prince zwei haitianische Kriegsschiffe weg, um von der dortigen Regierung die Geldforderung eines deutschen Kaufmanns einzutreiben. Das entschlossene Vorgehen des deutschen Kommandanten überraschte die Negerbesatzung dermaßen, daß sie einen Widerstand überhaupt nicht wagte. Der schuldige Betrag wurde ohne Zögern dem Gläubiger ausgehändigt. Batsch hat sich übrigens auch durch seine Feder große Verdienste um die Entwicklung der deutschen Kriegsmarine und deren Organisation erworben.

Ein zweiter Held der See und der Feder, Kapitän zur See Reinhold Werner, der nachmalige Vice-Admiral, dessen Schriften hauptsächlich den jüngeren Teil der Binnenlandbevölkerung mit enthusiastischer Liebe zur Marine erfüllten, hatte im

Jahre 1873 Gelegenheit, durch flottes Draufgehen zu zeigen, daß er nicht nur die Feder, sondern auch das Schwert zu handhaben verstand. Als er zum Schutze der deutschen Interessen bei den gelegentlich der Abdankung des Königs Amadeus ausgebrochenen Unruhen nach der Südküste von Spanien entsandt war, kaperte er mit den Schiffen „Friedrich Karl“, „Elisabeth“ und dem Kanonenboot „Meteor“ das Insurgentenschiff „Vigilante“, sowie die Fregatten „Viktoria“ und „Almansa“. Allerdings zeigten sich die deutschen Diplomaten mit dem schneidigen Vorgehen des kühnen Seebären nicht einverstanden; sie fürchteten Verwickelungen, und so wurde der tapfere Kommodore abberufen, erhielt aber den Posten eines Oberwerftdirektors in Wilhelmshaven. Seine Schriften — er war noch bis in das Greifenalter hinein schriftstellerisch außerordentlich produktiv — sind geradezu vorbildlich geworden für unsere populäre Marineliteratur.

Ein Gefecht mit den spanischen Insurgenten hatten auch die Kanonenboote „Albatros“ und „Nautilus“, welche unter Führung des Korvettenkapitäns Zembisch nach der Küste der pyrenäischen Halbinsel entsandt worden waren, um die unrechtmäßige Erschießung des deutschen Kriegskorrespondenten, früheren Hauptmanns Schmidt zu bestrafen. Von den Karlisten am 5. September 1873 in der Bucht von Guetaria beschossen, erwiderten die Schiffe das Gewehrfeuer der Aufständischen mit wohlgezielten Granaten, welche die Rebellen schleunigst aus ihren Stellungen auf den Uferbergen vertrieb. Am 11. Dezember des Jahres wurde in derselben Bucht die Koftocker Brigg „Gustav“ von den Karlisten angegriffen. Korvettenkapitän Zembisch, zu dessen Schiffen noch die Glattdeckskorvette „Augusta“ gestoßen war, forderte die übliche Genugtuung, die mit einem feierlichen Salut am 28. April 1874 bekräftigt wurde.

Friedliche Pfade wandelte in den Jahren 1874 bis 1876 die gedeckte Korvette „Gazelle“ unter Führung des Kapitäns zur See von Schleinitz. Das schöne und sehr seetüchtige Schiff, welches mit einer reichen Auswahl von wissenschaftlichen Instrumenten ausgerüstet war, landete auf den Kerguelen-Inseln mehrere Gelehrte und Marineoffiziere zur Beobachtung des Venusdurchgangs und ging dann ins südliche Eismeer, den Indischen und Großen Ozean, um Tiefseeforschungen und zoologische, ethnographische und ozeanische Studien zu machen. Ihre reichen wissenschaftlichen Erfolge sind in einem umfassenden, fünfbändigen Werke niedergelegt.

Immer weiter breitete Deutschland seine Macht auf allen Meeren aus und zeigte seine Flagge in allen Teilen der Erde. Im Jahre 1875 befanden sich bereits nicht weniger als zehn deutsche Kriegsschiffe im Auslande: die gedeckten Korvetten „Hertha“ und „Arcona“, sowie die Glattdeckskorvette „Ariadne“ und das Kanonenboot „Cyclop“ in Ostasien, wo sich immer mehr der deutsche Einfluß geltend machte, die Glattdeckskorvetten „Augusta“ und „Medusa“, sowie das Kanonenboot „Nautilus“ in Westindien, die Brigg „Andine“ an der südamerikanischen Küste, die oben näher erwähnte „Gazelle“ in der Südsee und das Kanonenboot „Meteor“ im mittelländischen Meere.

Im folgenden Jahre steigerte sich das Bedürfnis, die deutsche Flagge auf Auslandsmeeren zu zeigen, auf nahezu das Doppelte; das Jahr 1876 sah neunzehn Schiffe in außerheimischen Gewässern kreuzen. Diesmal hatten sich bereits recht achtbare Geschwader zusammengesunden, um die Seegeltung Deutschlands zu erzwingen und zu zeigen, daß der deutsche Mar nicht gesonnen sei, daheim im Neste in Untätigkeit zu verharren, sondern, wenn es nötig war, seine wohlbewehrten Fänge in das Fleisch seiner Widersacher zu schlagen. Ein Geschwader von sechs Schiffen, die Korvetten „Hertha“, „Vineta“, „Ariadne“ und „Luise“ und die Kanonenboote „Nautilus“ und „Cyclop“ beteiligten sich unter dem Oberbefehl des Kapitäns zur See

Grafen von Monts mit den maritimen Vertretern anderer Großmächte an einer Demonstration gegen China, wo sich das Piratenunwesen in einer überaus lästigen Weise fühlbar gemacht hatte, und zwang die chinesische Regierung, energisch gegen die Seeräuber, welche in den Flüssen Ostasiens ihre Stützpunkte fanden, vorzugehen.

Eine ähnliche Demonstration unternahm in demselben Jahre gegen die Türkei unter dem Kommando des Kontre-Admirals Batsch das Übungsgeschwader, bestehend aus den Panzerfregatten „Kaiser“, „Deutschland“, „Kronprinz“ und „Friedrich Carl“, dem Aviso „Pommerania“, der Glattdecksforbette „Medusa“ und den Kanonenbooten „Meteor“ und „Komet“ im Mittelmeer. Für die Ausbildung des jugendlichen Nachwuchses der Marine waren die Segelfregatte „Niobe“ (für die Kadetten) und die Schulbriggs „Rover“, „Musquito“ und „Andine“ (für die Schiffsjungen) tätig.

Auf der „Niobe“ trat am 23. April 1877 der jüngere Bruder des Kaisers, Prinz Heinrich von Preußen, in die seemannische Laufbahn ein, nachdem er bereits am 14. August 1872, seinem zehnten Geburtstag, zum Unterleutnant zur See ernannt worden war. Wie jeder andere Offizier, erhielt er seine Ausbildung zuerst als Kadett und durchlief alle Chargen, um den mannigfaltigen Dienst, zu welchem ihn innere Neigung mit ungestümem Drange hinzog, eingehend kennen zu lernen. Er war der erste Hohenzollernsproß, der von Anfang an die reguläre Laufbahn eines deutschen Seeoffiziers durchmachte, und so war er denn dazu berufen, ein Ersatz für den allzufrüh der deutschen Flotte entrisenen Prinzen Adalbert, seinen Großohm, zu werden.

Nachdem Prinz Heinrich im Laufe seiner Ausbildung eine Reise um die Erde an Bord der gedeckten Korvette „Prinz Adalbert“ ausgeführt und später sechs Jahre lang Kommandant verschiedener Schiffe gewesen, wurde er am 15. September 1895 zum Kontre-Admiral, am 5. Dezember 1899 zum Vize-Admiral befördert. Seine Ernennung zum Admiral erfolgte im September 1901. Zur Zeit bewohnt er als Chef der Marinestation der Ostsee das unmittelbar am Hafen gelegene königliche Schloß in Kiel.

Wie notwendig eine deutsche Kriegsflotte gerade in jener Werdezeit des jungen deutschen Reiches war, das sich in seinem Handel immer weiter und weiter auf dem Erdball auszubreiten begann, insbesondere zum Schutze des deutschen Kaufmanns und der Vertreter Deutschlands in überseeischen Gebieten, das erhellt so recht aus der weiteren Tätigkeit der deutschen Kriegsmarine. So erwies es sich beispielsweise im Jahre 1878 in Nicaragua nötig, die deutschen Interessen dortselbst mit Nachdruck zu vertreten und dem Reiche die gebührende Achtung zu verschaffen. Der deutsche Konsul daselbst war von einem Regierungsbeamten der mittelamerikanischen Republik mißhandelt worden. Um für diese Beleidigung Genugtuung zu fordern, lief der Kapitän zur See von Wickede mit den Schiffen „Elisabeth“, „Leipzig“ und „Ariadne“ in den Hafen von Corinto ein und zwang die Regierung von Nicaragua binnen 24 Stunden zur Erfüllung der deutschen Forderungen.

Diese kriegerischen Taten deutscher Schiffe verliefen ohne irgend welche ernstern Verluste. Leider sollten aber der jungen Marine solche nicht erspart bleiben. Im tiefsten Frieden, fast in heimischen Gewässern, wurde unsere Seemacht von einem schweren Unglücksfall betroffen, der nicht nur den Verlust eines seiner stolzesten Schiffe, sondern auch den von mehr als 200 blühenden Menschenleben zur Folge hatte. Am 31. Mai 1878 rammte auf der Höhe von Folkestone im englischen Kanal bei hellem, schönem Wetter infolge eines falsch verstandenen Ruderkommandos das größte Panzerschiff der deutschen Flotte, „König Wilhelm“, das soeben erst fertig gestellte Panzerturmschiff „Großer Kurfürst“ bei einer Übungsfahrt. Dem Geschwader gehörten außer

diesen beiden Schiffen noch das Schwesterschiff des verunglückten Panzers, „Friedrich der Große“ und das Panzerschiff „Preußen“ an. Der Sporn des „König Wilhelm“ drang so tief in die Backbordseite des „Großen Kurfürst“ ein, daß dieses große, starke Schiff binnen 15 Minuten in die Tiefe sank. Es zog 6 Offiziere, 1 Seekadetten, 5 Deckoffiziere, 27 Unteroffiziere und 230 Mann mit sich ins Verderben. Auch der „König Wilhelm“ erlitt schweren Schaden, vorn am Bug, konnte aber über Wasser gehalten werden und einen englischen Hafen aufsuchen. Der Geschwaderchef und der wachhabende Offizier des verlorenen Schiffes wurden vom Kriegsgericht zu Festungshaft verurteilt.

Im Jahre 1879 wurde der Kapitän zur See Heuzner, der nachmalige Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes, nach der südamerikanischen Westküste gesandt, um mit den Korvetten „Hansa“ und „Frenja“ in dem zwischen Chile und Peru ausgebrochenen Kriege die Interessen der dort ansässigen Deutschen zu wahren. Seiner Tatkraft gelang es, die Freigabe des beschlagnahmten deutschen Dampfers „Lugor“ zu erzwingen.

Im Jahre 1881 züchtigte die Glatdeckskorvette „Victoria“ unter dem Kommando des Korvettenkapitän Valois die Einwohner des Negerdorfes Nana Kru an der Küste von Liberia (Westafrika), welche einen dort auf den Strand gelaufenen deutschen Handelsdampfer „Carlos“ ausgeplündert hatten, empfindlich. Das Räuberneft wurde, da man viel gestohlenes Gut in seinen Hütten vorfand, niedergebrannt.

Eine kühne Tat vollführte der Kapitän von Blanc 1883 in den ostasiatischen Gewässern. Er befehligte die Schiffe „Stosch“, „Elisabeth“, „Leipzig“, „Wolf“ und „Iltis“ und hatte den Auftrag, die deutschen Handelsinteressen an der Küste Chinas zu vertreten. Es wurden neue Verbindungen angeknüpft und u. A. zum ersten Male Korea angelaufen. Auf Amoy verschaffte Kapitän von Blanc einem deutschen Kaufmann, dem die chinesische Zollverwaltung seine kostspieligen Siedepfannen, die er zu der Anlage einer Zuckerraffinerie brauchte, widerrechtlich weggenommen hatte, sein Recht, indem er kurzer Hand das wertvolle Pfand mit bewaffneter Macht vom Zollamt holen ließ. Die Tat ist umsomehr anzuerkennen, als dem deutschen Kommandanten nur ein verhältnismäßig kleines Landungskorps zur Verfügung stand gegenüber einer Stadt, welche mehr als 100000 Einwohner zählte, stark verteidigt und militärisch besetzt war. Auf der Rhede lagen sogar mehrere Kanonenboote und Kriegsdschunken.

Eine friedlichere Mission führte die gedeckte Korvette „Moltke“ in demselben Jahre aus. Sie hatte den Auftrag, eine Anzahl von Gelehrten und Handwerkern auf den öden Inseln von Süd-Georgien im südlichen Eismeer abzusuchen, welche dort, gleichzeitig mit den Gelehrten anderer Stationen auf anderen Stellen der Erde, den zweiten Venusdurchgang beobachten und sonstige Polarstudien machen sollten. Die Expedition war nicht gefahrlos, da die Küste von mächtigen Eisbergen blockiert war und heftiges Schneetreiben das Suchen nach einem geeigneten Landungsplatz erschwerte. Indessen ging alles glatt vonstatten, und die schöne Korvette verließ die gefährliche Region, nachdem die nötigen Unterkunftshäuser erbaut und Instrumente, Schlachtvieh, Proviant und sonstige Vorräte gelandet waren. Am 1. September 1883, also nach mehr als Jahresfrist wurden die Mitglieder der Expedition durch die Korvette „Marie“ wieder abgeholt.

Eine kleine kriegerische Expedition führten die Kanonenboote „Habicht“ und „Cyclop“ im Juli 1882 in Egypten aus, wo sie die Deutschen bei der Beschießung von Alexandrien zu schützen hatten. Fast wäre es hierbei zu einem blutigen Kampfe mit den Engländern gekommen, denn eine ihrer Matrosenabteilungen feuerte (aus Versehen) auf das deutsche Landungskorps. Nur durch das besonnene Auftreten des deutschen Marineoffiziers wurde ein schweres Unglück verhütet, und England nahm denn auch keinen Anstand, sich gebührend zu entschuldigen.

Im Jahre 1883, dem letzten unter der Ära Stosch, kreuzten nicht weniger als 26 deutsche Kriegsschiffe im Auslande, wahrlich eine stattliche Zahl, wenn man in Rechnung zieht, daß das deutsche Reich zu jener Zeit noch keine Kolonien besaß und auch der deutsche Überseehandel sich erst im ersten Stadium seiner Entwicklung befand. Aber unternehmende deutsche Männer lebten auch damals schon in den entferntesten Teilen der Erde. In der Südsee war 1882 der deutsche Führer eines kleinen Dampfers auf den Hermit-Inseln ermordet und der Agent einer deutschen Handelsstation gar lebendig begraben worden. Es wurden daher die Glatdeckskorvette „Carola“ und das Kanonenboot „Hyäne“ beordert, die Bestrafung an den Schuldigen zu vollziehen. Allerdings gelang dies nicht in dem beabsichtigten Umfange, denn die Insulaner zogen sich bei der Annäherung der deutschen Kriegsschiffe sofort in ihre mit Urwäldern bedeckten Berge zurück, wohin unsere Mannschaften ihnen nicht zu folgen vermochten. Man mußte sich daher bequemen, die Strafe auf das Niederbrennen der Dörfer und Kanoes zu beschränken.

Einer friedlichen Demonstration in der Heimat ist noch Erwähnung zu tun, die nicht minder deutlich zeigte, wie tatkräftig sich die deutsche Kriegsflotte in der Zwischenzeit entwickelt hatte. Im Jahre 1881 fand nämlich die erste Flottenbesichtigung durch Kaiser Wilhelm I. in der Kieler Förde statt, und zwar fiel dieselbe zur vollen Zufriedenheit des obersten Kriegsherrn aus. Sie bestand nicht nur in einer bloßen Parade, sondern auch in taktischen Evolutionen. Unter anderem führten Torpedoboote vor den Augen Seiner Majestät einen scharfen Torpedoangriff auf ein altes Kanonenboot, das in die Luft gesprengt wurde, aus. Der Angriff wurde von dem Begründer und Organisator unseres Torpedowesens, dem damaligen Kapitänleutnant Tirpitz durchgeführt, der heute als Staatssekretär an der Spitze des Reichs-Marine-Amtes steht und für seine bedeutenden Verdienste von Kaiser Wilhelm II. in den Adelsstand erhoben worden ist. Admiral Alfred von Tirpitz ist als der Schöpfer der gegenwärtig bestehenden in ihrer Entwicklung auf Jahre hinaus gesicherten deutschen Kriegsflotte zu bezeichnen.

So stand denn im Jahre 1883 die Flotte auf einer für die damalige Zeit außerordentlich stolzen Höhe, als, für viele unerwartet, General von Stosch von seinem Posten als Chef der Admiralität zurücktrat. Hatte dieser tüchtige Mann auch unleugbar Großes in der Entwicklung der deutschen Seemacht geleistet, insbesondere in ihrer straffen, einheitlichen Organisation, so ging das allgemeine Hoffen in den Marinekreisen und in denen, die ihnen nahe standen, dahin, daß nunmehr ein Seeoffizier an die Spitze der deutschen Kriegsflotte berufen würde.

Die Enttäuschung war allgemein, als die Wahl am 20. März 1883 auf den General der Infanterie von Caprivi fiel. Die Gründe hierfür sind nicht bekannt geworden. Indessen sollte alsbald die Folge lehren, daß General von Caprivi, zwar ein befähigter Offizier und tüchtiger Landsoldat, doch dem Wesen der Marine allzufremd gegenüberstand. Für ihn bedeutete die Flotte nur etwas Untergeordnetes. Er betrachtete sie nur von dem Standpunkte des Armeecoffiziers, der damals nicht ganz mit Unrecht glaubte, eine Flotte sei lediglich dazu da, das Landheer zu entlasten, indem sie die Küste notdürftig verteidigt. Der kriegerische Wert liege ja doch nur in den Landtruppen; mit ihnen müsse man die Schlachten schlagen, mit ihnen allein, denn man habe ja auch nur Gegner zu Lande. Herr von Caprivi bedachte nicht, wie schwer auch unsere etwaigen Landfeinde, vielleicht Frankreich oder Rußland, unsern Handel und unsere Industrie schädigen könnten, selbst wenn unsere Küsten gut verteidigt würden; er bedachte nicht, daß die Möglichkeit doch immerhin vorhanden sei, mit England in einen Krieg verwickelt zu werden. Und gar so unwahrscheinlich war eine solche Ver-

wickelung in jener Zeit nicht, besonders da wir anfangen, Kolonien zu erwerben; England gegenüber aber sind wir ohne starke Flotte geradezu wehrlos.

Nicht, als ob wir nun dahin streben müßten, eine der englischen gleichbedeutende Flotte zu schaffen. Das ist gar nicht nötig, um unseren liebenswürdigen Vettern gegenüberzutreten zu können; denn England bedarf bei der Ausdehnung seiner Küsten, der weiten Verzweighthet seiner Kolonien einer wenigstens fünf- bis sechsfach stärkeren Flotte als wir. Die Zersplitterung seines Besitzes macht eben eine Zersplitterung seiner Seestreitkräfte erforderlich. Und eben darum wacht es so eifersüchtig und neidvoll über jeden Zuwachs, den Deutschlands Kriegsflotte erhält, gerät bei jeder Verstärkung deutscher Seemacht in nervöse Unruhe und ereifert sich über jeden Sieg deutscher Schiffbaukunst und die immer weiter um sich greifende Bedeutung des deutschen Seehandels. Entsprechend den Anschauungen, welche ihn, den Nichtseemann beherrschten, richtete General von Caprivi sein Hauptaugenmerk auf die Küstenverteidigungsrolle, welche das Alsenbrödel Marine unter seiner Führung zu spielen hatte. Daher kam es denn auch, daß außer dem in der Konstruktion verfehlten Schiffchen „Oldenburg“ während seiner Amtsführung aus seiner Initiative heraus kein einziges Panzerschiff gebaut wurde, so daß die deutsche Flotte von dem dritten Platze, den sie unter Stosch's Leitung unter den Seemächten errungen hatte, allmählich auf den vierten, fünften und sechsten Platz zurückfiel. Die vorhandenen Schiffe veralteten und wurden nicht rechtzeitig ersetzt, betrachtete man sie doch zur Zeit des aufblühenden, aber weit überschätzten Torpedowesens als unnötigen Ballast.

Die Denkschrift, welche General von Caprivi, allerdings unterstützt von den von seinem Vorgänger in der Admiralität übernommenen Beratern, verfaßte, gab dieser Überzeugung Ausdruck. Sie gipfelte in dem Antrag auf sofortige Erbauung von 70 Torpedobooten, für welche eine Summe von 16,8 Millionen Mark gefordert wurden. Der Reichstag bewilligte diese Forderung, und so trat der Neubau von Schiffen, diesen von allzugroßer Glorie umgebenen kleinen Zerstörungsmaschinen gegenüber, vollständig in den Hintergrund. Selbst die Ersatzbauten ließen zu wünschen übrig; während der ganzen sich über mehr als fünf Jahre erstreckenden Amtsperiode des Generals von Caprivi als Flottenchef (20. März 1883 bis 5. Juli 1888) wurden außer der schon erwähnten „Oldenburg“ und den Torpedobooten nur zwölf, zumteil ganz kleine Schiffe auf Stapel gelegt. Im Jahre 1883 die Schulschiffe „Nixe“, „Charlotte“ und das Kanonenboot „Brummer“, 1884 das von Henderson in Glasgow gebaute Stationschiff „Loreley“, 1885 der Aviso „Greif“, 1886 die kleinen Kreuzer „Schwalbe“, „Prinzeß Wilhelm“ und „Irene“, 1887 der kleine Kreuzer „Sperber“ und die Avisos „Jagd“ und „Wacht“. Im Frühling 1888 kam dann noch die Stapellegung des ersten Küstenpanzerschiffes „Siegfried“ hinzu. Diese Siegfriedklasse ist für die damals herrschende Ära sehr bezeichnend, beweist sie doch, daß man sich wiederum lediglich auf die Küstenverteidigung beschränkte; war doch der ausgesprochene Zweck der Kleinheit dieser Schiffe, daß sie einem Kampfe sollten ausweichen und sich in die Flußmündungen zurückziehen können.

Zwei Dinge aber sind es, die Caprivi, der, abgesehen von der grundsätzlich falschen Anschauung maritimer Dinge, ein sehr tüchtiger Offizier war, zu hoher Blüte brachte, die militärisch scharfe innere Organisation, die noch strenger durchgeführt wurde, als unter Stosch, und das Torpedowesen. Mit letzterem glaubte er eine Flotte überhaupt entbehrlich machen zu können, wenigstens eine Schlachtflotte (die Auslandskreuzer ließ er gelten), denn er wies darauf hin, daß ein einziges Torpedoboot imstande sei, selbst das größte und stärkste Panzerschiff, das einen etwa achtzigfachen Wert repräsentiere, mit nur einem Schusse zu vernichten. So bestechend dies auch klingt,



wurde doch bei einer solchen Argumentation übersehen, daß eine Torpedobootsflottille etwas durchaus abhängiges ist, abhängig von Stützpunkten, bestehen dieselben nun in der Küste oder in einem starken Geschwader; sie sind, oder waren wenigstens zu damaliger Zeit nicht fähig, selbständig aufzutreten. Es wurde übersehen, daß Schüsse, namentlich Unterwasserschüsse, noch lange nicht immer Treffer sind und in ihrer Wirkung durch Seegang und sonstige Hindernisse beeinträchtigt werden, und daß schließlich auch die Panzerschiffe sehr bald auf Abwehrmaßregeln gegenüber solchen gefährlichen Feinden sinnen würden. Diese bestanden zuerst in den um die Schiffe herumgeführten Torpedonezen, dann in der Verbesserung der Maschinenartillerie und last not least in einer Verbesserung des Schottensystems, das selbst den schwersten Panzer über Wasser erhalten kann, auch wenn durch einen Torpedotreffer zwei oder drei Abteilungen zerrissen und voll Wasser gelaufen sind.

Die Entwicklung des Torpedowesens überließ Herr von Caprivi fast selbständig dem Kapitän Tirpitz, dem heutigen Staatssekretär des Reichs-Marine-Ministers, der denn auch mit seiner bekannten Energie und Umsicht diesen Zweig der Marine zu ungeahnter Blüte brachte, sodaß alsbald das deutsche Torpedowesen dasjenige aller anderen Länder übertraf. Damit entwickelte sich zugleich die Industrie, welche diesen Zweig besonders pflegte, in Deutschland so mächtig, daß z. B. die Werften von Schichau in Elbing und Danzig noch heutigen Tages unerreicht in der Herstellung von Torpedobooten dastehen und fast sämtliche Seemächte mit den unübertrefflichen Erzeugnissen ihrer Kunst versorgen.

Tirpitz brachte es dahin, das Torpedoboot, soweit dies irgend im Bereiche der Möglichkeit lag, von der Küste unabhängig zu machen und Hochsee-Torpedoboote zu schaffen, die selbst einem Sturme trohnen können. Wenige ahnten damals, daß dieser tatkräftige, verhältnismäßig noch junge Offizier einst berufen sein würde, gewissermaßen der Neuschöpfer der deutschen Kriegsslotte zu werden.

Einstweilen ging die deutsche Flotte, abgesehen vom Torpedowesen, mit Riesenschritten abwärts; dazu kamen bedauerlicher Weise noch zwei Schiffsverluste, deren einer sogar mit dem Untergange der gesamten Besatzung verbunden war, also einen unerföhllichen Verlust in jeder Beziehung bedeutete.

Im stürmischer Nacht strandete am 27. Oktober 1884 die unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Cochius stehende Schiffsjungenbrigg „Andine“ an der jütischen Küste in der berühmten Jammerbucht, wohin sie, die Küste entlang laufend, vom Sturme verschlagen worden war. Infolge von Stromversetzung wurde sie auf eine vor der Küste liegende Sandbank geworfen; doch gelang es der Tatkraft des Kommandanten, mit Hilfe der dänischen Rettungsstation von Agger die gesamte Mannschaft, mit Ausnahme eines Obermatrosen, der voreilig über Bord gegangen war, zu retten. Im Sommer des Jahres 1885 fiel die Kreuzerforvette „Augusta“ im indischen Ozean der Gewalt eines Taifuns zum Opfer, der gleichzeitig den französischen Aviso „Rénard“, die englische Fregatte „Bachante“ und zwei große Handelsdampfer vernichtete. Mit der deutschen Korvette fanden außer dem Kommandanten, Korvettenkapitän v. Glöden, 8 Offiziere und 214 Mann den Tod in den Wellen. Keiner entrannte dem Verderben, um von dem Untergange der Besatzung Kunde zu geben. Nach dem Beispiel späterer Vorfälle darf man schließen, daß auch sie wie Helden, mit einem Hurra auf den Lippen, dem unvermeidlichen Schicksal mannesmutig entgegen gegangen sind.

Mitte der achtziger Jahre begann sich der deutschen Flotte ein ganz neues, umfangreiches Feld für eine rege Tätigkeit zu eröffnen, und zwar auf kolonialem Gebiete. Was Prinz Adalbert vorausgesehen und gefordert, ja was weiter zurückliegend der Große Kurfürst schon begonnen, das strebte jetzt seit längerer Zeit Fürst Bismarck

mit der ihm eigenen märkischen Fähigkeit an, und ihm, dem eisernen Kanzler, sollte es gelingen, den lange im Stillen genährten Wunsch der Nation zu verwirklichen.

Zwei günstige Gelegenheiten waren bereits durch die Schuld des deutschen Reichstages verpaßt worden. Sansibar hatte sich schon 1872 unter den Schutz des deutschen Reiches stellen wollen, und die Samoa-Inseln hatte Bismarck vergeblich für Deutschland reklamiert. Jetzt konnte sich das Reich nicht länger seiner Verpflichtung entziehen, die deutschen Kaufleute, welche als Pioniere hinausgezogen waren in alle Welt, vor Vergewaltigungen zu schützen. In fast allen Teilen der Erde hatte der deutsche Unternehmungsgeist auf eigenes Risiko hin Fuß gefaßt. Nun geziemte es der deutschen Flagge, sich schirmend über ihre Söhne zu breiten.

Am 21. Dezember 1884 lieferten die Landungskorps des unter Führung des Kontre-Admirals Knorr stehenden westafrikanischen Geschwaders, welches aus den Schiffen „Bismarck“ und „Olga“ bestand, das erste Gefecht in den deutschen Schutzgebieten und zwar im Kampfe mit den eingeborenen Negerstämmen am Kamerunfluß. Dieser Kampf hatte die Unterwerfung des Togolandes an der Guinea-Küste zur Folge, das unweit der alten Besizung des Großen Kurfürsten, Groß-Friedrichsburg, gelegen war. Hier hatte im Juli 1884 das Kanonenboot „Möwe“ die deutsche Flagge gehißt.

Eine friedlichere Eroberung war kurz vorhergegangen. Am 7. August desselben Jahres hatte sich zum ersten Mal die deutsche Flagge in Angra Pequena, einem Gebiet, das nahezu doppelt so groß war, wie das deutsche Reich, entfaltet. Hier hatte der unternehmende deutsche Kaufmann Luderik aus Bremen eine Niederlassung gegründet.

Wichtige deutsche Handelsinteressen standen auch in der Südsee schon seit längerer Zeit auf dem Spiel, und dorthin richtete daher Deutschlands weitsichtiger Politiker seine Augen. In Neu-Guinea (Kaiser Wilhelms-Land mit Friedrich Wilhelms-Hafen) (16. 11. 84), Neu-Britannien, Neu-Hannover, Matupi (4. 11. 84), den Admiralitäts- und den Hermit-Inseln hießten die Fregatte „Elisabeth“ und das Kanonenboot „Hyäne“ im November 1884 die deutsche Flagge, sehr zum Mißvergnügen der Engländer, welche die Ausbreitung der deutschen Kolonialmacht mit neidischen Augen verfolgten und das Ihrige taten, dem jungen Reiche Steine in den Weg zu legen. Ganz besonders gelang es ihnen, vorerst eine Erwerbung der Samoa-Inseln, welche Bismarck schon seit langem erstrebte, zu vereiteln.

Die Kurzsichtigkeit deutscher Parteipolitiker erschwerte die Aufgabe der deutschen Regierung nicht wenig. Einige jener Geister, welche stets verneinen, verlangten, daß die neu erworbenen Kolonien nun gleich, womöglich im ersten Jahre, goldene Früchte tragen sollten, und arbeiteten den Bestrebungen Bismarcks, wo sie nur konnten, entgegen. Zum Glück ließ sich aber dieser Mann, dem wir so viel zu verdanken haben und der trotzdem so viel angefeindet wurde, nicht beirren.

Weniger Erfolg als auf Samoa hatte Albion in Sansibar, wo es sich alle Mühe gab, den Sultan gegen Deutschland aufzuheizen und letzteres zu verhindern, dortselbst festen Fuß zu fassen. Der Anblick der Kanonen deutscher Kriegsschiffe, die zu einer imposanten Flottendemonstration dortselbst zusammengezogen waren, (dem vom Admiral Knorr befehligten Geschwader gehörten die Schiffe „Prinz Adalbert“, „Stosch“, „Elisabeth“, „Gneisenau“, „Bismarck“, „Möwe“ und die Transportfahrzeuge „Aidler“ und „Ehrenfels“ an), genügte aber, den Sultan Seyed Bargasch von der Kraft deutscher Seemacht zu überzeugen, und so erkannte er denn die Oberhoheit des deutschen Reiches über Witu, Usagara, Ukami, Nguru und Usogaha an. Im Jahre 1885 stellten sich auch die Marschall-, Brown- und Providence-Inseln in den Schutz des deutschen Reiches.

Während so die deutsche Kreuzerflotte für die Ausdehnung der Herrschaft des Reiches in fernen Weltteilen tätig war, bereitete sich im Vaterlande ein Ereignis von

epochemachender Bedeutung, in erster Linie für die Marine, vor. Am 3. Juni 1887 legte Kaiser Wilhelm I. den Grundstein zur Holtenauer Schleuse, welche den Eingang zu dem im Bau begriffenen Nord-Ostsee-Kanal bildet. Das gigantische Unternehmen, die beiden vorwiegend deutschen Meere durch einen auch für die größten Kriegsschiffe passierbaren Kanal miteinander zu verbinden, wurde mit der ihm gebührenden Feierlichkeit begonnen; es fand an jenem denkwürdigen Tage nicht nur eine große Flottenparade über 23 Kriegsschiffe und 14 Torpedoboote statt, sondern zugleich wurde auch Prinz Wilhelm von Preußen, der jetzige Kaiser Wilhelm II., à la suite des Seebataillons gestellt und trat damit zum ersten Male in nähere Beziehung zur Kriegsmarine des deutschen Reiches.

Es war dem greisen Kaiser nicht bestimmt, die Vollendung des von ihm begonnenen Kanals, welcher später seinen Namen erhielt, zu erleben. Im März 1888 wurde er zur großen Armee abberufen. Sein Nachfolger, Kaiser Friedrich III., dessen Andenken in dem Namen eines der neueren Linienchiffe der heutigen deutschen Kriegsflotte fortlebt, bestieg als ein dem Tode geweihter Mann den Thron seiner Väter und konnte während der kurzen Zeit seiner Regierung keinen Einfluß auf die Entwicklung der vaterländischen Seemacht ausüben.

Um so bedeutungsvoller für die Marine war die Thronbesteigung seines Sohnes, Kaiser Wilhelm II., der schon durch seinen ersten Erlaß zu erkennen gab, welches warmeherzige Interesse und welches tiefgehende Verständnis er seinem neuen Schützling entgegenbrachte. Er ist so recht eigentlich der Vater unserer heutigen deutschen Flotte geworden; unter ihm begann eine neue, jugendfrische Arbeit; er war es, der die Marine von der Landmacht unabhängig, dem Heere ebenbürtig, der sie mit einem Worte mündig machte, indem er an ihre Spitze Männer berief, die aus ihrer eigenen Schule hervorgegangen waren. Der Armee wurde die Oberhoheit über die deutsche Flotte, die ihrer Entwicklung so oft hinderlich gewesen, für immer entzogen.

Eine der ersten Handlungen des tatkräftigen jungen Kaisers, der mit energischer Faust die Zügel der Regierung ergriff, war die Reorganisation der obersten Marinebehörden. Anstelle des Generals von Caprivi wurde am 5. Juli 1888 der Vizeadmiral Graf von Monts zum Chef der Admiralität ernannt. Indessen sollte dieser verdiente Marineoffizier nicht lange seinen Posten verwalten; er starb bereits am 19. Januar 1889 und wurde durch den Vizeadmiral Freiherrn von der Goltz ersetzt.

Zwei Monate später ward die begonnene Reorganisation durchgeführt. Am 30. März 1889 traten an die Stelle der bisherigen Admiralität zwei oberste Marinebehörden, die trotz des innigen Zusammenhanges, in dem sie sich naturgemäß befanden, von einander völlig unabhängig waren. Das „Oberkommando der Marine“ und das „Reichs-Marine-Umt“. Das Oberkommando der Marine erhielt Freiherr von der Goltz als kommandierender Admiral. Sein Nachfolger wurde der später in den erblichen Adelsstand erhobene Admiral Knorr. Als erster Staatssekretär des Reichs-Marine-Umts fungierte Admiral Heußner, dem später der Admiral Hollmann im Amte folgte. Das innigste Sehnen der Marine und aller derjenigen, die mit ihr fühlten, war erfüllt, sie wurde von Männern geleitet, die ihr selbst entstammten, und nun konnte die deutsche Kriegsflotte innerlich und äußerlich die in ihr schlummernden Kräfte entfalten.

Bald sollten ihr neue Aufgaben erwachsen und vielfache Gelegenheit, sich Vorbeeren, zum Teil blutiger Natur, zu holen. Samoa war schon lange ein Schmerzenskind der deutschen Kolonialreise gewesen. Im Winter 1888 brach auf den schönen, von der Natur so bevorzugten, aber von einem unruhigen, kampflustigen Völkchen bewohnten Inseln ein schwerer Aufstand aus, der schließlich zu verlustreichen Gefechten auf dem unseren blauen Jungen ungewohnten Terrain polynesischer Urwälder führte.

Am 18. Dezember landete Korvettenkapitän Frize an der Küste von Upolu von der Kreuzerkorvette „Olga“, dem kleinen Kreuzer „Adler“ und dem Kanonenboot „Eber“ ein Korps von 4 Offizieren und 140 Mann gegen die mehrere tausend Köpfe starken Truppen des auffässigen samoanischen Königs Mataafa, und nur das Eingreifen des Kanonenbootes „Eber“ von der Rhede aus verhinderte, daß die gelandeten Mannschaften, die sich von zehnfacher, gut bewaffneter Übermacht hart bedrängt sahen, aber ihres braunen Feindes im Urwald Dunkel kaum ansichtig wurden, während sie selbst durch ihre weißen Tropenuniformen das prächtigste Ziel boten, ganz aufgerieben wurden. Unsere Verluste betragen 2 Offiziere und 14 Mann.

Dennoch gelang es schließlich, den hartnäckig kämpfenden Feind, an dessen Spitze sich ein amerikanischer Renegat gestellt hatte, niederzuwerfen. Die Verwaltung der Samoa-Inseln, auf denen deutscher Handel und deutsche Kolonisation ein so großes Übergewicht hatten, nahmen die drei Mächte England, Amerika und Deutschland gemeinsam in die Hand, ein Abkommen, das den Keim der Zwietracht schon von allem Anfang an in sich tragen mußte. In der Tat hörten denn auch die Reibereien und Verhegungen nicht eher auf, als bis schließlich Deutschland allein als herrschende Macht anerkannt wurde.

Zunächst sollte indessen durch elementare Gewalten der deutschen Marine in jenem paradiesischen Archipel eine Wunde von außerordentlicher Schwere geschlagen werden. Am 16. März 1889 überraschte ein überaus heftiger Orkan die in dem schlecht geschützten, von gefährlichen Korallenriffen umgebenen Hafen von Apia ankernden Schiffe, unter denen sich „Eber“, „Adler“ und „Olga“ befanden. Der Kampf gegen die entfesselten Elemente war vergebens, die Maschinenkraft der deutschen Schiffe nicht stark genug, gegen die rasende Gewalt des Taifuns anzukämpfen; nur einem englischen Schiffe mit stärkeren Maschinen gelang es, die offene See zu erreichen. Der „Eber“ ging mit 5 Offizieren und 68 Mann vollständig unter. „Adler“ wurde auf ein Riff geworfen, sodaß er auf der Seite lag, glücklicherweise so, daß das nunmehr senkrecht stehende Deck von der wild anstürmenden See abgekehrt war, den Schiffbrüchigen also einigermaßen Schutz bot. Hierdurch geschah es, daß das Kanonenboot nur 20 Mann verlor. Am glimpflichsten kam die „Olga“ davon, welche durch die Geistesgegenwart ihres Kommandanten gerettet wurde. Kapitän Freiherr von Ehrhardt ließ sie auf die Schlammbänke laufen, wodurch sie dem Zertrümmertwerden entging. Das schöne Schiff konnte später wieder flott gemacht werden.

Fast zu derselben Zeit hatte ein deutsches Kreuzergeschwader unter dem Befehl des Kontre-Admirals Deinhard an der ostafrikanischen Küste hartnäckige und aufreibende Kämpfe zu bestehen gegen arabische Sklavenhändler, die einen blutigen Aufstand verursacht hatten. Auch hier mußten unsere blauen Jungen sich in tropischen Wäldern mit einem hinterlistigen, an Zahl weit überlegenen Feinde herumschlagen, bis ihnen endlich nach harten Strapazen und Entbehrungen der Sieg zufiel; am 8. Mai 1889 wurde das stark befestigte Lager bei Bagamono in einem hitzigen Gefechte erstürmt, womit der Aufstand niedergedrungen war.

Inzwischen hatte der Ausbau der Flotte einen lebhaften Aufschwung genommen. Allerdings hatte auch Hollmann einen schweren Stand dem Reichstage gegenüber, welcher letzterer ihm fast 50% der als notwendig geforderten Schiffe ablehnte, weshalb der Kaiser, der bei der Entwicklung des Reiches die Notwendigkeit einer starken Flotte viel eher erkannte, als die Abgeordneten, den Vorwurf erhob, der Reichstag habe ihm die Mittel zu der notwendigen Flotte hartnäckig verweigert. Admiral Hollmann war gezwungen, um jedes Schiff einzeln zu handeln und zu feilschen; gleichwohl kam allmählich ein ganz stattlicher Ausbau der Flotte zu Stande.

An Linienschiffen, unter denen sich solche ersten Ranges mit unübertroffener Panzerhärte und hervorragender artilleristischer Feuerkraft befanden, liefen vom Stapel: 1891 „Weißenburg“, „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, „Brandenburg“, 1892 „Wörth“, 1896 „Kaiser Friedrich III.“, 1897 „Kaiser Wilhelm II.“; an Küstenpanzerschiffen: 1889 „Siegfried“, 1890 „Beowulf“, 1891 „Frithjof“, 1892 „Heimdall“, „Hildebrandt“, 1893 „Hagen“, 1894 „Odin“, 1895 „Ugir“; an Panzerkreuzern: 1897 „Fürst Bismarck“; an geschützten Kreuzern: 1888 „Jagd“, „Irene“, 1892 „Comet“, „Kaiserin Augusta“, 1893 „Gefion“, 1895 „Hela“, 1897 „Victoria Luise“, „Hertha“, „Frena“, „Vineta“, 1898 „Gazelle“, „Hansa“; an ungeschützten Kreuzern: 1888 „Sperber“, 1890 „Bussard“, 1891 „Falke“, 1892 „Seeadler“, „Condor“, „Cormoran“, 1894 „Geier“. Dazu kam im Jahre 1892 die kaiserliche Yacht „Hohenzollern“, die in Kriegszeiten die Stellung eines Kreuzers versieht. Sie lief am 27. Juni auf der Privatwerft Vulkan in Stettin vom Stapel und wurde 1893 fertig gestellt. Mit ihrer Indienststellung erhielt die bisherige „Hohenzollern“, ein Raddampfer, den Namen „Kaiseradler“. Ferner wurde noch eine größere Anzahl von Torpedoboote, sowohl kleine, wie Divisionsboote, erbaut, und im Jahre 1890 das Minenschiff „Pelikan“, sowie der Aviso „Meteor“.

So erstarkt, konnte unsere Flotte schon etwas selbstbewußter auftreten, und es sollte sich auch bald genug Gelegenheit hierzu finden. Leider blieben aber auch Unglücksfälle der kräftig emporstrebenden Marine nicht erspart. Sehr wichtig für die deutsche Flotte, in erster Linie für den Kriegsfall, ist die Abtretung Helgolands an Deutschland infolge eines mit England abgeschlossenen Vertrages, das durch Überweisung von Kolonialländern in Afrika entschädigt wurde. Die feierliche Übernahme fand am 10. August 1890 statt; durch Gesetz vom 15. Dezember desselben Jahres wurde die vor der Elbmündung, also auch dem Ausgang des Nord-Ostsee-Kanals liegende, strategisch wichtige Insel dem preußischen Staate einverleibt.

Im Jahre 1891 erhielt eine aus den Schiffen „Leipzig“, „Sophie“ und „Alexandrine“ bestehende Kreuzerdivision, welche zu jener Zeit an der ostchinesischen Küste stationiert war, den Auftrag, mit allergrößter Beschleunigung nach der Westküste Südamerikas zu dampfen, um die in Chile wohnenden Deutschen bei dem dortselbst ausgebrochenen Bürgerkriege zu schützen. Das Ziel war Valparaiso, und die Durchquerung des pacifischen Ozeans geschah, trotzdem der „Leipzig“ unterwegs die Kohlen ausgingen, rasch genug, daß das Geschwader noch rechtzeitig auf dem gefährdeten Punkte eintraf.

In den Jahren 1893/94 vertraten die Schiffe „Arcona“ und „Alexandrine“ bei Ausbruch des Bürgerkrieges in Brasilien die Interessen der in Rio de Janeiro wohnenden Deutschen nachdrücklichst, und im Jahre darauf erfolgte eine Flottendemonstration vor Tanger, der Hauptstadt von Marokko. Das dort zusammengezogene Geschwader bestand aus den Schiffen „Hagen“, „Kaiserin Augusta“, „Stosch“ und „Marie“ und setzte die deutschen Forderungen infolge seines bloßen Erscheinens durch. Einen ähnlichen Erfolg errangen die Schulschiffe „Stein“ und „Gneisenau“, also Fahrzeuge, deren Besatzung zum großen Teile aus Knaben und Jünglingen bestand, 1897 im Hafen von Port au Prince auf Haiti, ein schönes Zeichen dafür, welche Kraft und welcher Wagemut schon in der heranwachsenden Generation unserer Kriegsflotte ruht. Fürwahr, solche „Schüler“ haben die Anwartschaft darauf, einst eisenfeste Männer zu werden.

An Unglücksfällen sind zu erwähnen das Plagen eines Hauptdampfrohres am 16. Februar 1894 an Bord des neuerbauten, starken Panzerschiffes „Brandenburg“ gelegentlich der von ihm absolvierten Probefahrt. Durch das Ausströmen des hochgespannten Dampfes wurden nicht weniger als 41 Menschen dem Tode überliefert,

darunter der Marine=Baumeister Karl Olfers. Abgesehen von dieser Havarie bewährte sich der neue Panzer in jeder Hinsicht vorzüglich. Am 2. August desselben Jahres explodierte auf dem Panzerschiff „Baden“ eine Granate bei ihrer Einführung in das Geschützrohr, tötete 9 Mann und verwundete ihrer 16. Am 28. August 1895 kenterte bei Skagen in jener Bai, welche infolge der zahlreichen sich dort ereignenden Schiffsunfälle den bezeichnenden Namen Jammerbucht führt, das Torpedoboot „S 41“. Von der Besatzung konnten sich nur der Kommandant, Leutnant zur See Langemaack, und zwei Steuermannsmaate retten; 13 Mann fanden den Tod in den Fluten.

Ein hochbedeutungsvolles Ereignis, nicht nur für die Flotte, sondern für ganz Deutschland war die feierliche Eröffnung des Nord=Ostsee=Kanals durch Kaiser Wilhelm II., der dieser für Kriegs= und Handelszwecke gleich wichtigen Wasserstraße den Namen Kaiser Wilhelm=Kanal gab zu Ehren ihres Erbauers, des hochseligen Großvaters Seiner Majestät. Eine Flottenrevue, wie sie imposanter noch nirgends auf der Welt stattgehabt, vereinigte damals die schwimmenden Vertreter fast aller Seemächte der Erde im Kieler Hafen. Amerika, England, Frankreich, Rußland, Österreich, Italien, die Türkei und andere Nationen hatten ihre mächtigsten Schlachtschiffe zu dieser seltenen Feier entsandt, im ganzen 53 an Zahl. Auf der Kaiserjacht „Hohenzollern“, welche das quer über die Schleuse gezogene Tau mit ihrem scharfen Bug zerschnitt, passierte der junge Monarch den Kanal und nahm sodann die Parade über die gesamte internationale Flotte ab, ein denkwürdiges, in der Völkergeschichte einzig dastehendes Vorkommnis. Daß der Kanal, dessen Erbauung auf nicht geringe technische Schwierigkeiten gestoßen war, in der Tat den höchsten an ihn gestellten Anforderungen genügte, erwies sich im Herbst des Jahres 1898, wo die gesamte Manöverflotte hintereinander in verhältnismäßig kurzen Abständen den Kanal in seiner ganzen Länge durchfuhr, ohne daß die geringste Störung vorgekommen wäre.

Aber wiederum müssen wir von zwei schweren Verlusten, wie sie keiner Marine erspart werden, berichten, Verlusten, bei denen uns jedoch der Heldenmut, mit dem deutsche Seeleute zu sterben wissen, ein Gefühl stolzer Genugtuung bereitet. Am 23. Juli 1896 erfolgte bei dem Vorgebirge von Schantung an der chinesischen Küste der Untergang des kleinen, aber tapferen Kanonenbootes „Iltis“, das von der wütenden Brandung auf die scharfen Felsenklippen geworfen wurde und in zwei Teile zerbrach. Das Hinterschiff riß die gesamte auf ihm befindliche Besatzung mit sich in die Tiefe, darunter den Kommandanten, Kapitänleutnant Braun, der in dem Augenblick, da der bevorstehende Tod aller um ihn Versammelten zur Gewißheit geworden war, ein dreimaliges Hurra auf den obersten Kriegsherrn ausbrachte. Nur 11 Mann, die sich zur Zeit der Katastrophe auf dem Vorschiff befanden, wurden gerettet. Mit gleichem Heroismus ging am 22. September 1897 der Kommandant des Torpedobootes „S 26“, Herzog Friedrich Wilhelm von Mecklenburg=Schwerin, in der Elbmündung in den Tod und mit ihm 7 Mann der Besatzung. Eine schwere, von hinten auflaufende See hatte das kleine Fahrzeug zum Kentern gebracht.

Das Jahr 1897 erwies sich aber auch in glücklicher Beziehung als überaus ereignisreich für die deutsche Marine; errang sich dieselbe doch zum ersten Male einen festen Flottenstützpunkt in den ostasiatischen Gewässern, wo Deutschland schon seit einem halben Jahrhundert die wichtigsten Handelsinteressen besaß. Am 14. November 1897 ergriff ein aus den Schiffen „Kaiser“, „Irene“, „Prinzeß Wilhelm“ und „Cormoran“ gebildetes Geschwader Besitz von Kiautschou. Ein Landungskorps, bestehend aus 30 Offizieren, 77 Unteroffizieren und 610 Mann wurde an dem genannten Tage ausgeschifft, nahm, ohne Widerstand zu finden, Besitz von der Bucht und hißte die deutsche Flagge. China ergab sich in das unvermeidliche — ein an zwei deutschen Missionaren

begangener Mord war ohne Sühne geblieben -- und willigte in einen Pachtvertrag auf 99 Jahre.

Zu Anfang des Jahres 1898 gingen unter dem Befehle des Prinzen Heinrich von Preußen die Kreuzer „Deutschland“, „Kaiserin Augusta“ und „Gefion“ nach Ostasien. Der Empfang, der dem preußischen Prinzen überall in China zu Teil wurde, wohin er seinen Fuß auch setzen mochte, kannt als sichere Gewähr dafür dienen, welche bedeutende Seegeltung sich das deutsche Reich in der kurzen Zeit seines Bestehens bereits zu verschaffen gewußt hatte.

Als besonders bedeutungsvoll für die deutsche Seemacht sollte sich die 1897 erfolgte Berufung des Vize-Admirals Alfred Tirpitz zum Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes erweisen. Dieser überaus tüchtige Flottenoffizier hatte schon vorher ganz neue Gesichtspunkte für den Ausbau der deutschen Kriegsmacht zur See aufgestellt, Gesichtspunkte, welche ein planmäßiges Fortschreiten in der Vermehrung des Flottenmaterials gewährleisteten und dasselbe auf längere Zeit hinaus unabhängig machten von politischen Strömungen und dem Parteigezänk, welche im Reichstage in jedem Jahre die Bewilligung der erforderlichen Mittel beeinträchtigen konnten. Gerade die Festlegung der maritimen Aufgaben auf einen bestimmten Zeitraum, welche eine gleichmäßige Verteilung der geforderten Schiffsbauten auf eine Reihe von Jahren ermöglichen und somit nicht nur die unerläßliche Stetigkeit des Wachstums der deutschen Flotte verbürgten, sondern auch die ununterbrochene, regelmäßige Arbeit auf den Werften, bilden das Hauptverdienst des umsichtigen Ministers.

Nicht leicht wurden ihm die parlamentarischen Kämpfe gemacht, denn viel Unverständnis und Übelwollen trat ihm in den Weg. Daß er es dennoch durchsetzte, seine Forderungen, die man als „uferlos“ zu verschreien versucht hatte, vom Reichstage bewilligt zu erhalten, ist ihm nur um so höher anzurechnen. Das neue Flottengesetz, welches im Jahre 1898 vom deutschen Reichstage angenommen wurde, verlangte zunächst an und für sich ja noch nicht viel und bewegte sich mit seinen Forderungen zumeist in dem Rahmen des bereits vorhandenen Flottengründungsplanes, der bisher nicht hatte verwirklicht werden können. Es sollte bis zum Ende des Jahres 1903 der Bestand der Flotte, natürlich unter Anrechnung der vorhandenen Seestreitkräfte, auf 19 Linienschiffe, 12 große und 3 kleine Kreuzer gebracht werden.

War der Erfolg der Annahme dieses Gesetzes grade wegen der Sicherheit, welche es für die nächsten fünf Jahre gewährte, ein bedeutender, so lag es doch auf der Hand, daß es andererseits nur einen ersten Schritt auf einem neuen Wege bedeuten konnte, denn die geforderte Seestreitmacht war für ein so mächtiges Reich wie das deutsche viel zu gering, namentlich wenn man in Betracht zieht, einen wie riesenhaften, ohne Beispiel dastehenden Aufschwung der deutsche Überseehandel im Verlauf der letzten Jahrzehnte genommen hatte. Das Bedürfnis für Deutschland, sich weiter auszubreiten, wuchs von Jahr zu Jahr mit unwiderstehlicher Kraft, damit aber auch die Pflicht der Marine, den deutschen Handel in fremden Meeren, den deutschen Kaufmann unter fremden Völkern zu schützen. Das Flottengesetz von 1898 ist so wichtig, daß wir es an dieser Stelle in seinem Wortlaut wiedergeben möchten.

### Gesetz, betreffend die deutsche Flotte.

Vom 10. April 1898.

#### I. Schiffsbestand.

##### § 1.

1. Der Schiffsbestand der deutschen Flotte wird, abgesehen von Torpedofahrzeugen, Schulschiffen, Spezialschiffen und Kanonenbooten, festgesetzt auf:

## a) verwendungsbereit:

- 1 Flottenflaggschiff,
  - 2 Geschwader zu je 8 Linienschiffen,
  - 2 Divisionen zu je 4 Küstenpanzerschiffen,
  - 6 große Kreuzer
  - 10 kleine Kreuzer
  - 3 große Kreuzer
  - 10 kleine Kreuzer
- } als Aufklärungschiffe der heimischen Schlachtflotte,  
} für den Auslandsdienst;

## b) als Material-Reserve:

- 2 Linienschiffe,
- 3 große Kreuzer,
- 4 kleine Kreuzer.

2. Von den am 1. April 1898 vorhandenen und im Bau befindlichen Schiffen kommen auf diesen Sollbestand in Anrechnung:

als Linienschiffe . . . . .	12,
als Küstenpanzerschiffe . . . . .	8,
als große Kreuzer . . . . .	10,
als kleine Kreuzer . . . . .	23.

3. Die Bereitstellung der Mittel für die zur Erreichung des Sollbestandes (Ziffer 1) erforderlichen Neubauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß die Fertigstellung des gesetzlichen Schiffsbestandes, soweit die im § 7 dafür angegebenen Mittel ausreichen, bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 durchgeführt werden kann.

## § 2.

Die Bereitstellung der Mittel für die erforderlichen Ersatzbauten unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß in der Regel

- Linienschiffe und Küstenpanzerschiffe nach 25 Jahren,
- große Kreuzer nach 20 Jahren,
- kleine Kreuzer nach 15 Jahren

ersetzt werden können.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

Zu einer Verlängerung der Ersatzfrist bedarf es im Einzelfalle der Zustimmung des Bundesrats, zu einer Verkürzung derjenigen des Reichstags. Etwaige Bewilligungen von Ersatzbauten vor Ablauf der gesetzlichen Lebensdauer — höhere Gewalt, wie Untergang eines Schiffes, ausgeschlossen — sind innerhalb einer mit dem Reichstage zu vereinbarenden Frist durch Zurückstellung anderer Ersatzbauten auszugleichen.

## II. Indiensthaltungen.

## § 3.

Die Bereitstellung der Mittel für die Indiensthaltungen der heimischen Schlachtflotte unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat mit der Maßgabe, daß im Dienste gehalten werden können:

## a) zur Bildung von aktiven Formationen:

- 9 Linienschiffe,
- 2 große Kreuzer,
- 6 kleine Kreuzer;



- b) als Stammschiffe von Reserveformationen:
- 4 Linienschiffe,
  - 4 Küstenpanzerschiffe,
  - 2 große Kreuzer,
  - 5 kleine Kreuzer;
- c) zur Aktivierung einer Reserveformation auf die Dauer von zwei Monaten:
- 2 Linienschiffe oder Küstenpanzerschiffe.

### III. Personalbestand.

#### § 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe;
2. die volle Besatzung für die zu aktiven Formationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe, die Hälfte der Torpedofahrzeuge, die Schulschiffe, die Spezialschiffe;
3. Besatzungsstämmen (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzung) für die zu Reserveformationen der heimischen Schlachtflotte gehörigen Schiffe, die zweite Hälfte der Torpedofahrzeuge;
4. der erforderliche Landbedarf;
5. ein Zuschlag von fünf Prozent vom Gesamtbedarfe.

#### § 5.

Die nach Maßgabe dieser Grundsätze erforderlichen Etatsstärken der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

### IV. Sonstige Ausgaben.

#### § 6.

Alle fortdauernden und einmaligen Ausgaben des Marineetats, hinsichtlich deren in diesem Gesetze keine Bestimmungen getroffen sind, unterliegen der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat nach Maßgabe des Bedarfs.

### V. Kosten.

#### § 7.

Während der nächsten sechs Rechnungsjahre (1898—1903) ist der Reichstag nicht verpflichtet, für sämtliche einmaligen Ausgaben des Marine-Etats mehr als 408900000 Mark, und zwar für Schiffsbauten und Armierungen mehr als 356700000 Mark und für die sonstigen einmaligen Ausgaben mehr als 52200000 Mark, sowie für die fortdauernden Ausgaben des Marine-Etats mehr als die durchschnittliche Steigerung von 4900000 Mark jährlich bereit zu stellen.

Soweit sich in Gemäßheit dieser Bestimmung das Gesetz bis zum Ablaufe des Rechnungsjahres 1903 nicht durchführen läßt, wird die Ausführung bis über das Jahr 1903 hinaus verschoben.

#### § 8.

Soweit die Summe der fortdauernden und einmaligen Ausgaben der Marineverwaltung in einem Etatsjahre den Betrag von 117525494 Mark übersteigt, und die

dem Reiche zufließenden eigenen Einnahmen zur Deckung des Mehrbedarfs nicht ausreichen, darf der Mehrbetrag nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichssteuern gedeckt werden. —

Während der Vize-Admiral Tirpitz in dieser Weise als Staatssekretär des Reichs-Marine-Amtes wirkte, führte das Oberkommando über die Kriegsflotte als kommandierender Admiral der Admiral von Knorr, der vom Kaiser am 18. Januar 1896, wie schon weiter oben erwähnt, geadelt worden war. Im Oberkommando trat am 14. März 1899 eine Änderung ein, denn an diesem Tage wurde die Organisation der oberen Marinebehörden durch Allerhöchste Kabinettsordre neu geregelt. Das Marine-Kabinet und das Reichs-Marine-Umt blieben bestehen, das bisherige Oberkommando wurde aufgehoben; ein Teil seiner Rechte und Pflichten ward dem Reichs-Marine-Umt übertragen, ein anderer dem Admiralstabe der Marine. Den Oberbefehl über die gesamte Marine übernahm Seine Majestät selbst. Zugleich wurde ein General-Inspekteur der Marine eingesetzt.

Daß Kaiser Wilhelm, und mit ihm sein Bruder Heinrich, der damalige Kontre-Admiral, auch persönlich der Marine außerordentlich wohlgesinnt war, bewies er wohl am besten dadurch, daß er seinen dritten Sohn, Prinz Adalbert, für die seemännische Laufbahn bestimmte. Um 14. Juli 1894 bereits war derselbe als Leutnant zur See eingestellt worden. Jetzt folgte diesem der älteste Sohn des Prinzen Heinrich, Prinz Waldemar, der am 20. März à la suite der Kaiserlichen Marine gestellt wurde. Bei dieser Fürsorge kann es wohl nicht fehlen, daß auch in Zukunft die junge Seemacht blüht und gedeiht.

Deutschlands Kolonien wuchsen unter der zielbewußten Herrschaft der rührigen Hohenzollern unentwegt weiter. Ende November 1899 wurde auf den von Spanien im Wege des Kaufes erworbenen Karolinen-, Marianen- und Palau-Inseln die deutsche Flagge gehißt, und am 1. März 1900 kamen endlich auch die längst begehrten Samoa-Inseln, mit Ausnahme des kleinen unbedeutenden Sawaii, in deutschen Besitz, nachdem England und Amerika vertraglich auf ihre Ansprüche verzichtet hatten. Auf Upolu, der Hauptinsel des Archipels, kündete alsbald das Rauschen der schwarz-weiß-roten Flagge den Sieg des deutschen Adlers.

Inzwischen arbeitete daheim Admiral Tirpitz an einer weiteren Verstärkung der deutschen Kriegsflotte, und dank dem Umstande, daß die Überzeugung der Notwendigkeit einer solchen in immer weiteren Kreisen des Volkes Wurzel gefaßt hatte, wurde seine Gesetzesvorlage vom deutschen Reichstag angenommen.

Allerdings ging es ohne Abstriche nicht; es waren die geforderten Auslandskreuzer, sechs große und sieben kleine, deren Bewilligung der Reichstag versagte. Das neue Flottengesetz ist von ganz erheblicher Bedeutung, denn es bringt den Bestand der Schlachtflotte auf nahezu das Doppelte von dem, was man früher gefordert hatte; statt der zwei Geschwader zu 8 Linien Schiffen, sollen in Zukunft deren vier vorhanden sein, statt des einen Flottenflaggschiffes ihrer zwei. Dazu kommt aber noch die überaus wichtige Bestimmung des Schiffserfazes, wonach Linien Schiffe nach 25, Kreuzer nach 20 Jahren ersetzt werden sollen. Bisher war hierfür keine Norm festgesetzt, und in unserer Schiffsliste finden wir nicht wenig Fahrzeuge, die auf das ehrwürdige Alter von dreißig Jahren und mehr zurückblicken.

Das Flottengesetz von 1900 erweist sich somit als das bedeutendste, welches die deutsche Marine überhaupt zu verzeichnen hat. Sein Wortlaut ist folgender:

Gesetz, betreffend die deutsche Flotte.  
Vom 14. Juni 1900.

I. Schiffsbestand.

§ 1.

Es soll bestehen:

1. Die Schlachtflotte:  
aus 2 Flottenflaggschiffen,  
4 Geschwadern zu je 8 Linien Schiffen,  
8 großen Kreuzern | als Aufklärungs Schiffen;  
24 kleinen Kreuzern |
2. die Auslandsflotte:  
aus 3 großen Kreuzern,  
10 kleinen Kreuzern;
3. die Materialreserve:  
aus 4 Linien Schiffen,  
3 großen Kreuzern,  
4 kleinen Kreuzern.

Auf diesen Sollbestand kommen bei Erlaß dieses Gesetzes folgende Schiffe in Unrechnung. 27 Linien Schiffe: 1. Bayern, 2. Sachsen, 3. Württemberg, 4. Baden, 5. Oldenburg, 6. Brandenburg, 7. Kurfürst Friedrich Wilhelm, 8. Weissenburg, 9. Wörth, 10. Kaiser Friedrich III., 11. Kaiser Wilhelm II., 12. Kaiser Wilhelm der Große, 13. Kaiser Barbarossa, 14. Kaiser Karl der Große, 15. Wittelsbach, 16. Wettin, 17. Zähringen, 18. Mecklenburg, 19. Schwaben, 20. Siegfried, 21. Beowulf, 22. Frithjof, 23. Hildebrand, 24. Heimdall, 25. Hagen, 26. Ugir, 27. Odin.

12 Große Kreuzer: 1. König Wilhelm, 2. Kaiser, 3. Jupiter (früher Deutschland), 4. Kaiserin Augusta, 5. Hertha, 6. Victoria Luise, 7. Freya, 8. Hansa, 9. Vineta, 10. Fürst Bismarck, 11. Prinz Heinrich, 12. Prinz Adalbert.

29 Kleine Kreuzer: 1. Zieten, 2. Blitz, 3. Pfeil, 4. Arcona, 5. Alexandrine, 6. Greif, 7. Irene, 8. Prinzess Wilhelm, 9. Schwalbe, 10. Jagd, 11. Wacht, 12. Sperber, 13. Buffard, 14. Meteor, 15. Falke, 16. Comet, 17. Cormoran, 18. Condor, 19. Seeadler, 20. Gefion, 21. Geier, 22. Hela, 23. Gazelle, 24. Niobe, 25. Nymphe, 26. Thetis, 27. Ariadne, 28. Medusa, 29. Amazone.

§ 2.

Ausgenommen bei Schiffsverlusten sollen ersetzt werden:

- Linien Schiffe nach 25 Jahren,  
Kreuzer nach 20 Jahren.

Die Fristen laufen vom Jahre der Bewilligung der ersten Rate des zu ersetzenden Schiffes bis zur Bewilligung der ersten Rate des Ersatzschiffes.

II. Indiensthaltung.

§ 3.

Bezüglich der Indiensthaltung der Schlachtflotte gelten folgende Grundsätze:

1. Das 1. und 2. Geschwader bilden die aktive Schlachtflotte, das 3. und 4. Geschwader die Reserve Schlachtflotte.
2. Von der aktiven Schlachtflotte sollen sämtliche, von der Reserve Schlachtflotte die Hälfte der Linien Schiffe und Kreuzer dauernd im Dienste gehalten werden.
3. Zu Manövern sollen einzelne außer Dienst befindliche Schiffe der Reserve Schlachtflotte vorübergehend in Dienst gestellt werden.

# Organisation der heimischen Schlachtflotte.

## Aktive Schlachtflotte.

## Reserve-Schlachtflotte.

### 1. Linien-Schiffe.

#### Erstes Geschwader.

#### Zweites Geschwader.

#### Drittes Geschwader.

#### Viertes Geschwader.

#### 1. Division.

#### 2. Division.

#### 3. Division.

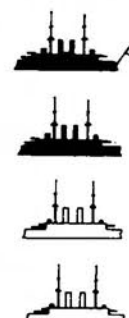
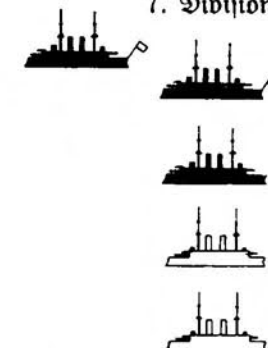
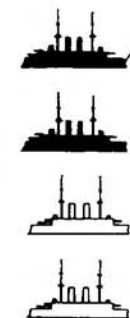
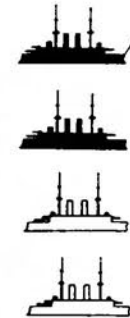
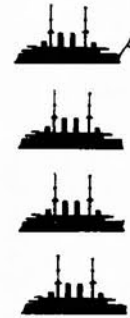
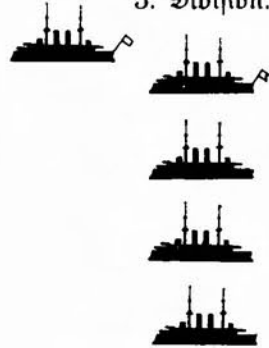
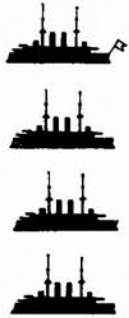
#### 4. Division.

#### 5. Division.

#### 6. Division.

#### 7. Division.

#### 8. Division.



### 2. Kreuzer (Aufklärungsgruppen).

#### 1.

#### 2.

#### 3.

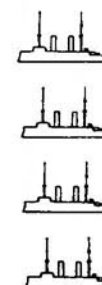
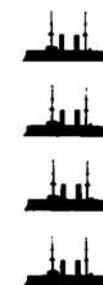
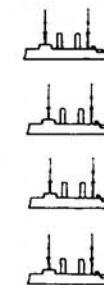
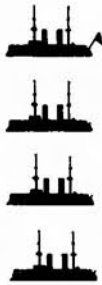
#### 4.

#### 5.

#### 6.

#### 7.

#### 8.



### 3. Torpedo-Boote (Flottillen).

#### I.

#### II.

#### III.

#### IV.

#### V.

#### VI.

#### VII.

#### VIII.

#### 1. Division.

#### 3. Division.

#### 5. Division.

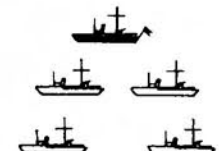
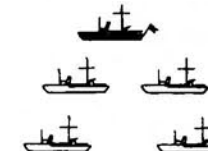
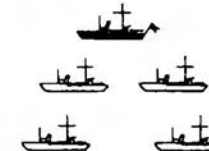
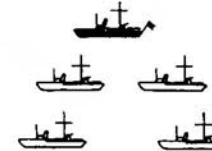
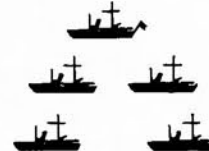
#### 7. Division.

#### 9. Division.

#### 11. Division.

#### 13. Division.

#### 15. Division.



#### 2. Division.

#### 4. Division.

#### 6. Division.

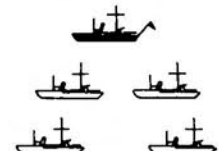
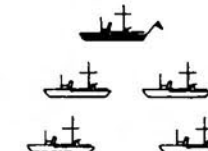
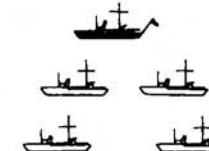
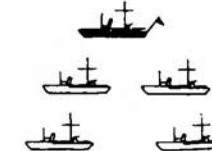
#### 8. Division.

#### 10. Division.

#### 12. Division.

#### 14. Division.

#### 16. Division.



### Zeichen =

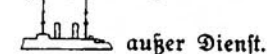
Flotten-Flaggschiff. 
 Geschwader-Flaggschiff. 
 Divisions-Flaggschiff.



Die Materialreserve ist nicht angegeben, weil

### Erklärung.

Führerschiff einer Aufklärungsgruppe. 
 Flottillen-Fahrzeug. 
 Divisions-Fahrzeug.



dadurch die Übersichtlichkeit leiden würde.

### III. Personalbestand.

#### § 4.

An Deckoffizieren, Unteroffizieren und Gemeinen der Matrosendivisionen, Werftdivisionen und Torpedoabteilungen sollen vorhanden sein:

1. volle Besatzungen für die zur aktiven Schlachtflotte gehörigen Schiffe, für die Hälfte der Torpedoboote, die Schulschiffe und die Spezialschiffe,
2. Besatzungsstämme (Maschinenpersonal zwei Drittel, übriges Personal die Hälfte der vollen Besatzungen), für die zur Reserveflotte gehörigen Schiffe sowie für die 2. Hälfte der Torpedoboote,
3. eineinhalbfache Besatzungen für die im Auslande befindlichen Schiffe,
4. der erforderliche Landbedarf,
5. ein Zuschlag von 5 Prozent zum Gesamtbedarfe.

### IV. Kosten.

#### § 5.

Die Bereitstellung der zur Ausführung dieses Gesetzes erforderlichen Mittel unterliegt der jährlichen Festsetzung durch den Reichshaushalts-Etat.

#### § 6.

Insoweit vom Rechnungsjahr 1901 ab der Mehrbedarf an fortdauernden und einmaligen Ausgaben des ordentlichen Etats der Marineverwaltung den Mehrertrag der Reichsstempelabgaben über die Summe von 53708000 Mark hinaus übersteigt, und der Fehlbetrag nicht in den sonstigen Einnahmen des Reiches eine Deckung findet, darf der letztere nicht durch Erhöhung oder Vermehrung der indirekten, den Massenverbrauch belastenden Reichsabgaben aufgebracht werden.

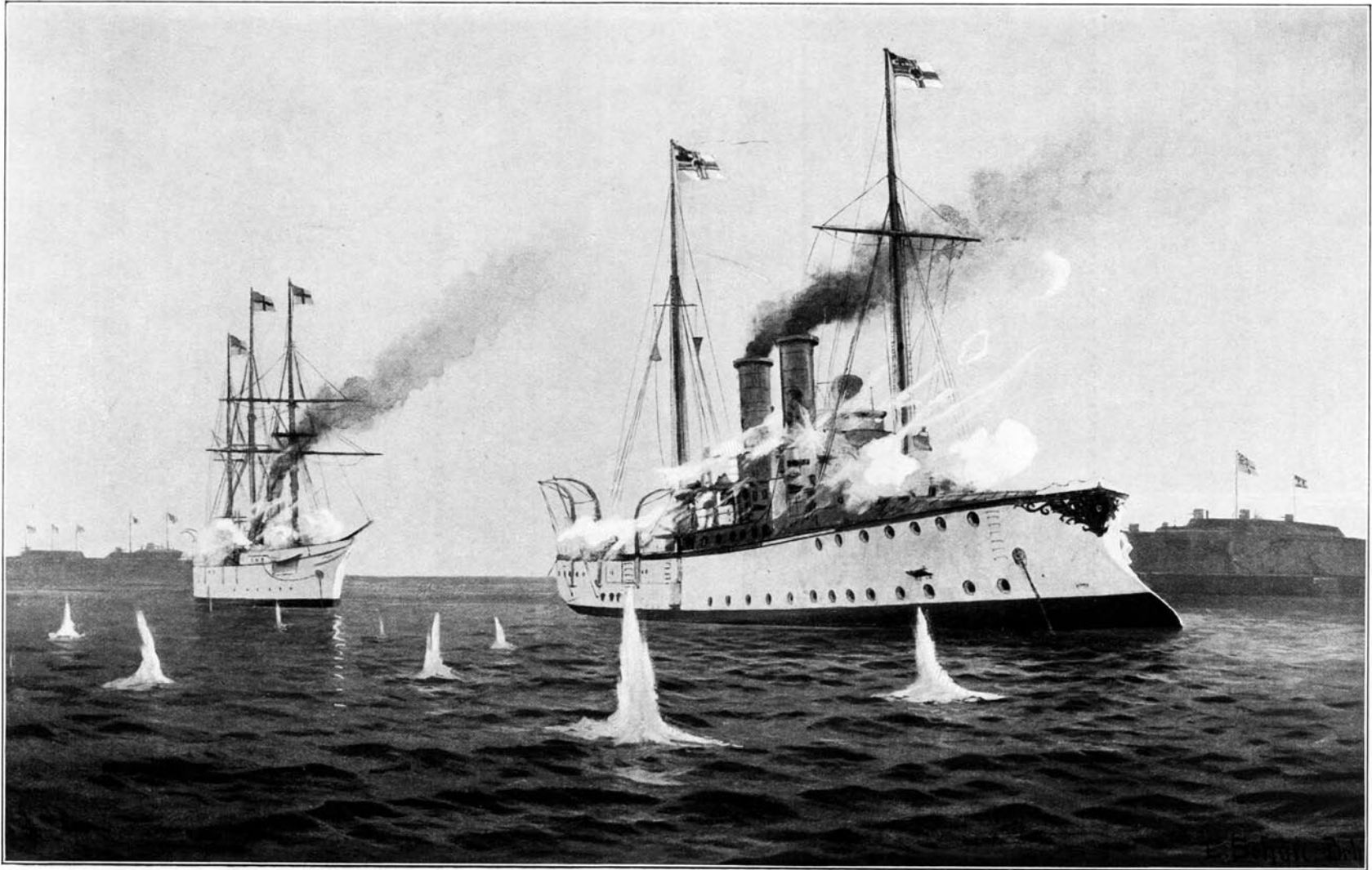
### V. Schlußbestimmungen.

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit den Gesetzen betreffend Abänderung des Reichsstempelgesetzes vom 27. April 1894 und betreffend die Abänderung des Zolltarifgesetzes in Kraft.

Das Gesetz betreffend die deutsche Flotte vom 10. April 1898 wird aufgehoben. —

Die bald nach Annahme dieses Gesetzes ausbrechenden Wirren in China, an deren Bekämpfung unsere Marine einen lebhaften Anteil nahm, bewiesen, wie notwendig für Deutschland eine achtungsgebietende Flotte ist, denn wir waren damals gezwungen, unsere heimischen Gewässer fast ganz von gefechtsfähigen Schiffen zu entblößen und eine etwaige Verteidigung der vaterländischen Küsten veralteten Fahrzeugen anzuvertrauen, die größtenteils schon längst zum alten Eisen hätten geworfen werden müssen.

Ende Mai des Jahres 1900 war im „Reiche der Mitte“ der sogenannte Boxer-Aufstand ausgebrochen, der allen „fremden Teufeln“ einen gewaltsamen Tod drohte. An deutschen Streitkräften befand sich zu dieser Zeit in China außer den in Kiautschou stehenden Truppen ein Kreuzergeschwader, gebildet aus den großen Kreuzern „Kaiserin Augusta“, „Hertha“, „Hansa“, den kleinen Kreuzern „Irene“ und „Gefion“ und den Kanonenbooten „Altis“ und „Jaguar“. Landungskorps der genannten Schiffe beteiligten sich unter der Führung des Kapitäns zur See von Ugedom an dem verunglückten Zuge des englischen Admirals Seymour, ernteten aber für sich hohen Ruhm. Das ehrenvolle Kommando „The Germans to the front“ wurde zum geflügelten Wort und wird seinen ruhmvollen Klang behalten, so lange es Deutsche gibt. Deutsche Matrosen erstiegen am 22. Juni 1900 die feindlichen Wälle und beschoffen den Feind mit seinen eigenen Geschützen. Der Verlust betrug auf deutscher



Algerine (englisch).

Ö. M. Kanonenboot „Albatros“ vor Lafu am 17. Juni 1900.

Altis.

Seite trotz des mörderischen Feuers nur 6 Tote und 16 Verwundete, während er auf der Seite des Gegners nach hunderten zählte.

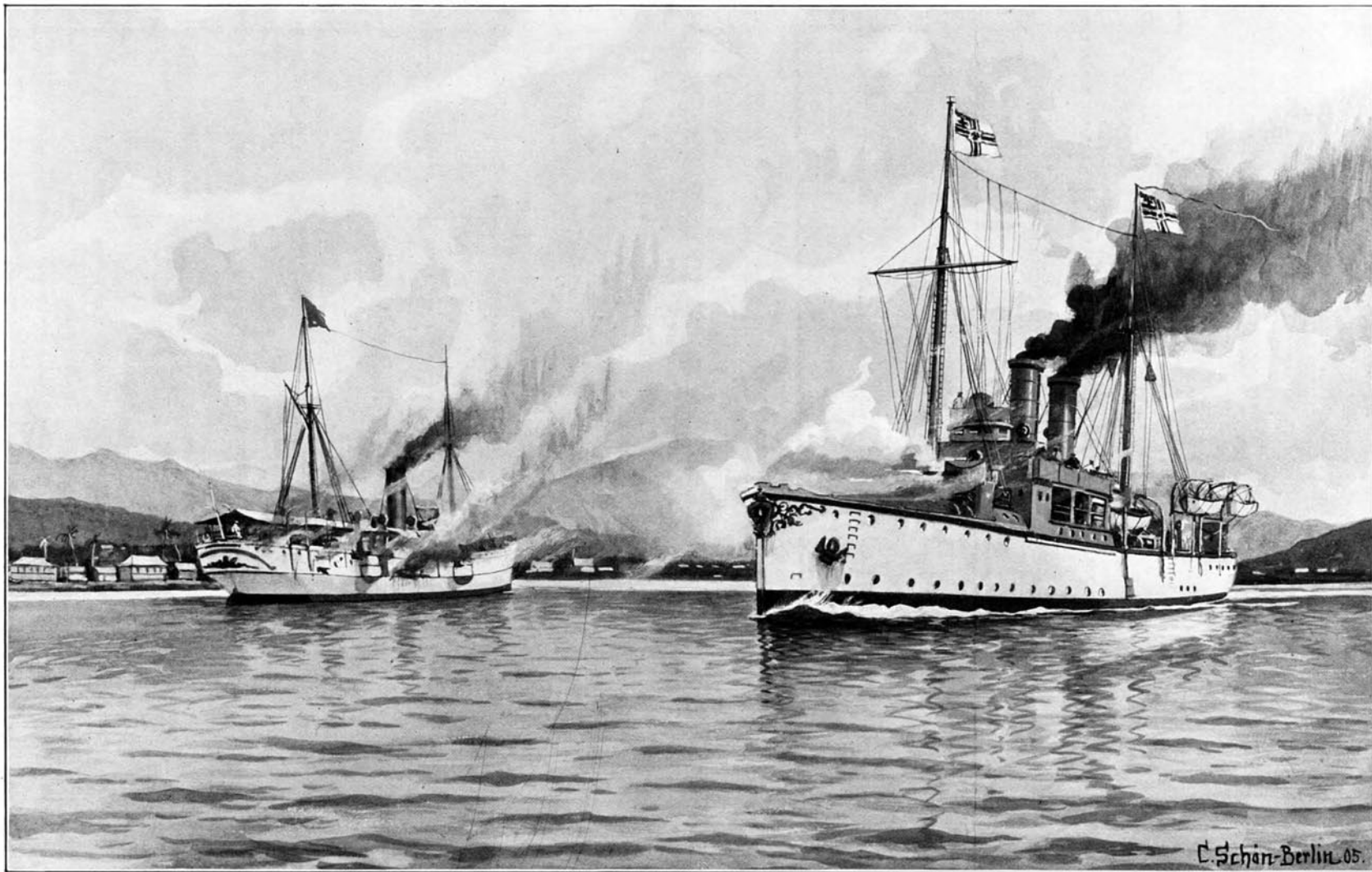
Besonderen Ruhm erwarb sich das Kanonenboot „Itis“, der „Neue“, unter dem Kommando des Korvettenkapitäns Lenz im Kampfe gegen die starken Takuforts. Mit dem Blute von 8 Toten und 14 Verwundeten besiegelte der neue Itis, daß er der Worte seines Kaisers eingedenk war, durch welche dieser die Hinausziehenden aufgefordert hatte, zu zeigen, daß sie nicht schlechter seien, als die Helden des alten Itis. Sie hielten Wort. Dem Korvettenkapitän wurde das Bein zerschmettert; außerdem erhielt er 25 Wunden von Granatsplittern. Auch von der übrigen Besatzung wurden sehr viele verwundet.

Durch das weitere Umsichgreifen der chinesischen Wirren wurde es notwendig, Verstärkungen nach China zu senden. Das Kanonenboot „Tiger“ wurde von den Karolinen-Inseln herangezogen, der soeben fertiggestellte Panzerkreuzer „Fürst Bismarck“ und das Kanonenboot „Luchs“ hinausgeschickt; dazu das erste und zweite Seebataillon unter der Führung des Generalmajors von Höpfner. Aber auch diese Kräfte waren zu gering für den immer heller emporlodernden Aufstand. Obwohl sich Deutschland offiziell nicht mit China im Kriege befand, wurde doch Befehl zur Mobilmachung der ersten Division des Panzergeschwaders gegeben. Nur sechs Tage gehörten dazu, um vier große Schlachtschiffe für eine Expedition nach China seefertig zu machen; am 9. Juli 1900 konnte das Geschwader, bestehend aus den Schiffen „Kurfürst Friedrich Wilhelm“, „Brandenburg“, „Weißenburg“ und „Wörth“ Wilhelmshaven verlassen. In Gemeinschaft mit den obengenannten Schiffen repräsentierte dieses Geschwader in den ostasiatischen Gewässern immerhin eine stattliche Seekriegsmacht. An dieser Stelle sei gleichzeitig erwähnt, daß die Leistungen unserer Privatrhedereien, des Norddeutschen Lloyd und der Hamburg-Amerika-Linie, bei der Verschiffung der Expeditionskorps nach Ostasien ganz bedeutende waren und denen der Reichsmarine bei der Mobilisierung würdig an die Seite gestellt werden können.

Am demselben Tage, da ein größeres Detachement von Chinatruppen in Berlin eintraf und von Seiner Majestät selbst empfangen wurde, der den ostasiatischen Siegern höchstselbst seine Anerkennung zollen wollte, kam die Kunde von einem schweren Verlust, den die deutsche Marine an der spanischen Küste erlitten. Bei Malaga war am 16. Dezember 1900 das schöne Schulschiff „Gneisenau“ bei einem heftigen Sturme an den Hafensmoolen gescheitert und hatte den Kommandanten, Kapitän zur See Kretschmann, sowie 40 Mann der Besatzung mit sich ins Verderben gezogen. Auch hier hatte sich der Mannesmut deutscher Seeleute bewährt; mit einem Hurra auf den Kaiser waren sie in die Fluten gesprungen, nachdem sie bis zum letzten Augenblick eine eiserne Disziplin bewahrt. Am 5. November 1901 ging der kleine Kreuzer „Wacht“ infolge eines Kammstoßes des Linienschiffes „Sachsen“ bei einem Flottenmanöver in der Ostsee in der Nähe von Kap Arcona unter; die gesamte Besatzung vermochte sich zu retten.

Einen weiteren Verlust erlitt die deutsche Marine im Jahre darauf, wo in der Nacht vom 23. zum 24. Juni das Torpedoboot „S 42“ in der Nähe von Cuxhaven von dem englischen Dampfer „Firsby“ angerannt und zum Sinken gebracht wurde. Der Kommandant, Kapitän Rosenstock von Rhoeneck, und 4 Mann der Besatzung verloren dabei das Leben. Das Torpedoboot wurde später wieder gehoben.

Um die Mitte des Jahres 1902 gab es wieder einmal einen kleinen Konflikt mit Haiti, wo Insurgenten den deutschen Handelsdampfer „Markomania“ angehalten und auf Kriegskonterbande untersucht hatten. Um hierfür Genugtuung zu fordern, schoß das Kanonenboot „Panther“ am 6. September 1902 den haitianischen Kreuzer „Crête à Pierrot“ in den Grund. Einige Monate später entstanden Verwickelungen



Crête à Pierrot. Panther.  
S. M. Kanonenboot „Panther“ schießt „Crête à Pierrot“ in den Grund (6. September 1902).



mit Venezuela, wo die deutsche, englische und italienische Regierung Forderungen ihrer Untertanen geltend zu machen hatten. Um dies mit kriegerischem Nachdruck in's Werk zu setzen, beschloß der geschützte Kreuzer „Vineta“ am 14. Dezember in Gemeinschaft mit einem englischen Kriegsschiff die Forts von Puerto Cabello und eröffnete am 30. Dezember gemeinsam mit den Schiffen „Gazelle“, „Falke“ und „Panther“ die Blockade über die venezuelanische Küste. Hierbei wurde sie zeitweise durch den kleinen Kreuzer „Sperber“ und die Schulschiffe „Stosch“ und „Charlotte“ unterstützt. Englische und ein italienisches Kriegsschiff beteiligten sich an der Blockade. Im Verlaufe derselben kam es am 4. Januar 1903 zu einer Landung von 150 deutschen Matrosen in Puerto Cabello und am 22. und 23. Januar zu einem Feuergefecht zwischen der „Vineta“, dem „Panther“ und dem Fort San Carlos, welches letzteres heftig mitgenommen wurde. Die deutschen Schiffe hatten keine Verluste.

Zu Anfang des Jahres 1904 beteiligte sich unsere Marine an der Niederwerfung des Herero-Aufstandes in Deutsch-Südwest-Afrika. Am 13. Januar erhielt das in Kapstadt weilende Kanonenboot „Habicht“ Befehl, so schnell als möglich nach Swakopmund zu dampfen. Dort am 18. d. M. eingetroffen, übernahm der Kommandant, Korvettenkapitän Gudewill, sofort die Geschäfte des zur Zeit abwesenden Gouverneurs. Ein Landungskorps des „Habicht“ vereinigte sich mit dem Ablösungstransport der Schutztruppe unter Oberleutnant von Winkler und befreite das von den Hereros besetzte Amaruru, während die Schutztruppenkompagnie Franke Windhuk und Okahandja entsetzte. Im weiteren sorgte der „Habicht“ dafür, daß beim Eintreffen des Dampfers „Darmstadt“ mit dem Marineexpeditionskorps am 10. Februar dieses die Wege bereits geebnet und die Hereros in die Defensive gedrängt vorfand. Bei dieser Gelegenheit bewährte sich die beim Reichs-Marine-Amt neugebildete Seetransportabteilung vorzüglich, denn innerhalb des kurzen Zeitraumes von vier Tagen (17.—21. Januar) waren 500 Mann Marine-Infanterie, ein Detachement der II. Matrosendivision mit 8 Maschinengewehren, ein Eisenbahndetachement und Ersatzmannschaften für das Landungskorps des „Habicht“ zur Abfahrt von Deutschland bereit. Im August 1905 landete der kleine Kreuzer „Buffard“ einen Teil seiner Besatzungsmannschaft in Lindi, um sich bei der Niederwerfung des in Deutsch-Ostafrika ausgebrochenen Aufstandes zu beteiligen.

Seit der Annahme des ersten vom Staatssekretär von Tirpitz eingebrachten Flottengesetzes hat der Schiffbau ein außerordentlich lebhaftes Tempo angenommen. Fast die ganze Hochseeschlachtflotte ist erneuert worden. Die alten Panzerschiffe sind aufgebraucht und ausgeschieden; nur die Sachsen-Klasse und die kleine „Oldenburg“ werden noch mitgeführt, obgleich sie stark veraltet sind; die Brandenburg-Klasse ist durch einen durchgreifenden Umbau in glücklicher Weise modernisiert und in ihrer Bestückung verstärkt worden.

An Linienschiffen liefen vom Stapel: 1899 „Kaiser Wilhelm der Große“, „Kaiser Karl der Große“, 1900 „Kaiser Barbarossa“, „Wittelsbach“, 1901 „Wettin“, „Zähringen“, „Schwaben“, „Mecklenburg“, 1902 „Braunschweig“, 1903 „Elsaß“, „Hessen“, „Preußen“, 1904 „Lothringen“, „Deutschland“; auf Stapel gesetzt wurden O, P, Q und R. Die dann folgende S-Klasse wird wahrscheinlich die schon lange gewünschte Displacementvergrößerung bringen. An Panzerkreuzern kamen zu Wasser: 1900 „Prinz Heinrich“, 1901 „Prinz Adalbert“, 1902 „Friedrich Karl“, 1903 „Roon“, 1904 „Dorck“; auf Stapel gesetzt wurden C und D. An geschützten Kreuzern erfolgte der Stapellauf von nicht weniger als 14 Schiffen: 1899 „Niobe“, „Nymphe“, 1900 „Thetis“, „Ariadne“, „Amazone“, „Medusa“, 1902 „Frauenlob“, „Arcona“, „Andine“, 1903 „Bremen“, „Hamburg“, „Berlin“, 1904 „Lübeck“, „München“, 1905 „Leipzig“; auf Stapel liegen Ersatz Meteor, Ersatz Alexandrine, im Etat 1905 sind vorgesehen Ersatz Wacht, Ersatz

Blick und der kleine Kreuzer O. Auch der Bau von Kanonenbooten war ein nicht unbedeutender; es liefen ab 1898 „Altis“, „Jaguar“, 1899 „Luchs“, „Tiger“, „Vorwärts“, 1901 „Panther“, 1903 „Eber“, „Tsingtau“, „Vaterland“; im Etat 1905 sind vorgeesehen Kanonenboot C und ein Flußkanonenboot. Von den großen Torpedobooten wurde eine namhafte Anzahl gebaut, die in den Jahren 1899–1905 in regelmäßigen Zwischenräumen vom Stapel liefen; an großen Torpedobooten über 200 Tonnen sind in den Etat 1905 sechs und zwar „G 132“ bis „G 137“ eingestellt. Im Etat von 1905 sind zum ersten Mal Ausgaben zu Versuchszwecken für ein Unterseeboot vorgeesehen. Damit ist auch Deutschland der Lösung der Frage nähergetreten, ob die submarinen Fahrzeuge zu einer gebrauchsfähigen Kriegswaffe ausgebildet werden können oder nicht.

So befindet sich denn unsere Flotte seit Beginn dieses Jahrhunderts wieder in einem stetigen, gesunden Wachstum und wird bald die achtungsgebietende Stelle einnehmen, welche ihr zukommt. Schon jetzt hat sie sich unter den sieben führenden Marinemächten der Erde einen stattlichen Platz erworben. Mitte 1905 veröffentlichte die englische Regierung in dem Jahresbudget eine Vergleichstabelle, aus welcher hervorgeht, daß an erstklassigen Schlachtschiffen England 53, Frankreich 20, Rußland 14, Deutschland 16, Italien 14, die Vereinigten Staaten von Nordamerika 12 und Japan 5 besitzen; an armierten Kreuzern England 24, Frankreich 17, Rußland 6, Deutschland 4, Italien 6, die Vereinigten Staaten 6 und Japan 8. Linienschiffe im Bau sind für England 8, Frankreich 6, Rußland 5, Deutschland 6, Italien 4, Vereinigte Staaten 12 und Japan 2; armierte Kreuzer im Bau für England 4, Frankreich 2, Rußland 4, Deutschland 1, Italien 3 und die Vereinigten Staaten 2.

Die Ergebnisse der Seeschlacht bei Tsushima verschieben diese Zahlen natürlich ziemlich bedeutend zu Ungunsten Rußlands und nicht unerheblich zugunsten Japans; außerdem ist die Zahl der für Nordamerika im Bau befindlichen Kriegsschiffe irreführend, da die Bauzeit nicht begrenzt ist, wie bei unseren Marinevorlagen.

Der zielbewußte Ausbau unserer Flotte unter gleichzeitiger Berücksichtigung des Ersatzes unmodern gewordener Schiffe, die nicht mehr auf der Höhe ihrer Aufgabe stehen, wird uns im Jahre 1917 eine einheitliche, vorzüglich gegliederte Flotte aufweisen, auf die wir mit Stolz, unsere Gegner mit wachsendem Respekt blicken werden. Ein wichtiger Gradmesser in dieser Hinsicht ist für uns England, das mit Eifersucht unsern Flottenausbau verfolgt und schon sind jenseits des Kanals einzelne Stimmen laut geworden, welche den Gedanken offen aussprechen: Jetzt ist es noch Zeit, die deutsche Flotte zu vernichten und uns einen lästigen Konkurrenten vom Halse zu halten. Wird der rechte Zeitpunkt versäumt, so wird die deutsche Kriegsmarine unsere Vormachtstellung zur See beeinträchtigen, wie die deutsche Handelsmarine dies in bezug auf unsern Welthandel bereits getan hat.

Der Flottenpolitik Kaiser Wilhelm II. hat nicht nur die Kriegsslotte, sondern auch die deutsche Handelsflotte und die deutsche Schiffbauindustrie ihr Emporblühen zu verdanken. Ihre Blütezeit datiert erst seit dem Regierungsantritt unseres kraftvollen und zielbewußten Monarchen. Jedoch schon als Kronprinz ist er für dieselbe eingetreten. Als unter der Regierung Kaiser Friedrich III. die Hamburg-Amerika-Linie für den ersten von ihr zu erbauenden Doppelschraubendampfer die Patenschaft der damaligen deutschen Kronprinzessin erbat, da eröffnete der preußische Gesandte bei den Hansestädten, Herr v. Rufferow, im Auftrage des Fürsten Bismarck dem Direktorium, daß Kronprinz Wilhelm den Wunsch geäußert habe, die „Auguste Viktoria“ möge auf einer deutschen Werft gebaut werden. Das war ein völliger Bruch mit den bisherigen Prinzipien, denn die Tradition verlangte, daß bessere Schiffe in England gebaut würden. Die Hamburg-Amerika-Linie wagte den Schritt, und der Vulkan wurde mit dem Bau des Schnelldampfers betraut, der sich nach seiner Fertigstellung als

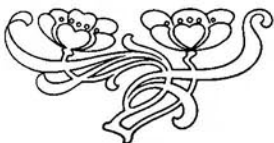
ein Rekordbrecher erwies. Fortan haben deutsche Rhedereien es als Ehrenpflicht betrachtet, ihrerseits zum Aufblühen der deutschen Schiffbauindustrie beizutragen. Jetzt gibt es ca. 90 Schiffswerften-, Dock-, Patentslips- und Hellingbesitzer in Deutschland, unter ihnen sind 11 erstklassige Schiffbauetablissemments, die zusammen 35—40 000 Arbeiter beschäftigen.

Mit der Industrie ist auch die deutsche Handelsflotte bedeutend gewachsen, namentlich in den letzten zehn Jahren. Vergleicht man sie mit der englischen, so ergibt sich, daß England im Jahre 1895 von der Welthandelsflotte mit 19,5 Millionen Registertons netto einen Anteil von 49% hatte, Deutschland an vierter Stelle einen solchen von 7,6%. Im Jahre 1905 betrug die gesamte Handelsflotte 25 Millionen Registertons netto; daran war England mit 11,5 Millionen Gesamttonnage oder 44,9%, Deutschland an dritter Stelle mit 2,6 Millionen oder 9,2% beteiligt. Während also Englands Transportleistungsfähigkeit seit 1895 um 35,3% zugenommen hat, ist in demselben Zeitraume diejenige Deutschlands um 82,6% gestiegen.

Heute gilt mehr als je vorher der Ausspruch Friedrich List's, welcher sagte: „Die See ist die Hochstraße des Erdballs. Die See ist der Paradeplatz der Nationen. Die See ist der Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgewisses für alle Völker der Erde und die Wiege ihrer Freiheit. Die See ist die fette Gemeinderift, auf welche alle wirtschaftlichen Nationen ihre Herden zur Mastung treiben. Wer an der See keinen Anteil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt — der ist unseres lieben Herrgotts Stiefkind.“

Noch prägnanter aber faßte das Bedürfnis des deutschen Volkes nach Seegeltung Kaiser Wilhelm II., indem er sagte:

„Bitter not tut uns eine starke Flotte“  
und  
„Unsere Zukunft liegt auf dem Wasser“.





Wm. Boyce  
1905